



Revista Conflicto Social - Año 5 N° 7 - Enero a Junio de 2012

## **El proceso de autonomización sindical de los trabajadores del Subterráneo de Buenos Aires. Conformación y desarrollo de la Asociación Gremial de Trabajadores del Subterráneo y Premetro (AGTSyP).**

**The process of union autonomization of the workers of the Buenos Aires Subway. Making and development of Asociación Gremial de Trabajadores del Subterráneo y Premetro (AGTSyP).**

**Jorge Cresto\***

*Recibido: 30 de abril de 2012  
Aceptado: 25 de junio de 2012*

**Resumen:** Luego de mantener durante varios años una tensa relación con la dirección de la Unión Tranviarios Automotor, los trabajadores del Subterráneo de Buenos Aires iniciaron a mediados de 2008 el proceso hacia su autonomía en el plano sindical. Durante el mismo, debieron implementar reiteradas luchas contra una serie de actores que se resistían a aceptar su decisión de escindirse de su anterior representación sindical y conformar un sindicato propio. El presente trabajo tiene como objetivo describir y analizar dicho proceso entre 2008 y 2010, desde la fundación de la Asociación Gremial de Trabajadores del Subterráneo y Premetro hasta su reconocimiento estatal.

**Palabras clave:** Trabajadores – sindicatos – autonomía – conflicto – proceso.

**Summary:** After holding several years of a tense relationship with the direction of the Urban Transport Workers Union, subway workers in Buenos Aires in mid-2008 began the process towards autonomy in the trade union level. During this event they had to implement repeated struggles against a number of actors who refused to accept their decision to split from its previous union representation and form their own union. This paper aims to describe and analyze the process between 2008 and 2010, from the founding of the Association of Subway and Premetro Workers until its state recognition.

**Keywords:** Workers – unions – autonomy – conflict – process.

---

\* Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Instituto de Investigaciones Gino Germani (FCS-UBA). Correo electrónico: [jorge\\_cresto@hotmail.com](mailto:jorge_cresto@hotmail.com)

## Introducción

La mayoría de los trabajadores del Subterráneo de Buenos Aires ha mantenido a lo largo de los años serias diferencias estratégicas con la dirección nacional de la Unión Tranviarios Automotor (UTA), su representante en el plano económico, respecto de la defensa y ampliación de sus derechos laborales.

Por este motivo, la mayoría de estos asalariados ha implementado en distintas coyunturas una estrategia sindical propia, lo que ha originado duros enfrentamientos con la dirección de la UTA.

Las diferencias estratégicas y los enfrentamientos han dado lugar a que en reiteradas ocasiones se hiciera fuerte en las filas obreras la intención de escindirse de la UTA y de conformar un gremio propio.

Esta voluntad ha sido tan enérgica que, en la década del 80, una fracción de asalariados de este sector estuvo muy cerca de autonomizarse sindicalmente, a partir de la construcción de un gremio propio.

Sin embargo, fue recién hacia 2008 que una fracción mayoritaria de trabajadores del Subte inició efectivamente un proceso hacia su autonomización gremial. En el marco de una ofensiva de la dirección del sindicato sobre el cuerpo de delegados, un grupo de delegados y activistas –posteriormente seguidos por una mayoría de trabajadores– decidió escindirse de la UTA y conformar un sindicato propio, la Asociación Gremial de Trabajadores del Subterráneo y Premetro (AGTSyP). A partir de allí, esta mayoría de trabajadores inició el proceso de construcción de su sindicato y buscó por diversos medios obtener el reconocimiento del mismo.

En tal dirección, debieron realizar múltiples reclamos y luchar contra una serie de actores que se resistían a aceptar su autonomía en el terreno sindical. El presente artículo tiene como objetivo describir y analizar el proceso de auto-





nomización sindical de la mayoría de los trabajadores del Subterráneo de Buenos Aires entre 2008 y 2010, desde la fundación de la AGTSyP hasta el momento en que el nuevo gremio obtuvo el reconocimiento estatal como sindicato.

### **La ofensiva de la UTA sobre el cuerpo de delegados**

A partir de las elecciones de septiembre de 2000, el cuerpo de delegados de los trabajadores del Subterráneo pasó a estar integrado mayoritariamente por una camada de activistas clasistas y combativos, con origen en distintos partidos de izquierda y en la izquierda no partidaria, que se habían incorporado a la empresa Metrovías a partir de la concesión del servicio, en 1994. Esta camada de activistas, que hasta ese entonces había sido minoritaria en el cuerpo de delegados, venía bregando desde el inicio de la concesión por la implementación de una estrategia gremial diferente a la desarrollada por los anteriores cuerpos de delegados y a la desplegada por la dirección de la UTA.<sup>1</sup>

Con esta nueva composición, el cuerpo de delegados impulsó y dirigió con un alto grado de autonomía una estrategia gremial de carácter ofensivo, abiertamente diferente a la impulsada por la dirección sindical, así como también a la implementada por la representación de base anterior.

A partir de la misma lograron –con la indiferencia o abierta oposición de la dirección de la UTA– conquistas muy importantes para los trabajadores. Entre ellas se destacaron la reducción de la jornada de trabajo a seis horas para todos los sectores del Subterráneo, numerosos incrementos salariales y la incorporación de trabajadores subcontractados a la empresa concesionaria del servicio, Metrovías.

---

<sup>1</sup> La estrategia desarrollada por los cuerpos de delegados entre 1994 y 2000 estuvo bajo la conducción de activistas vinculados al partido Movimiento al Socialismo (MAS).

Para garantizar el desarrollo de esta estrategia propia, los trabajadores del Subte llegaron a conformar comisiones, al estilo de secretarías de un sindicato, que apuntalaban el trabajo del cuerpo de delegados. En este sentido, podemos citar a las comisiones de finanzas, de formación y cultura, de prensa y difusión y de mujeres. Si bien el perfil de los asalariados del sector no era igual al de sus representantes de base, especialmente en lo que respecta a lo ideológico, estos dieron un amplio respaldo a esta estrategia gremial impulsada y dirigida por el cuerpo de delegados.<sup>2</sup>

La prioridad otorgada a una estrategia sindical ofensiva de parte del cuerpo de delegados, diferente a la impulsada por la UTA, generó que la dirección sindical implementara numerosas agresiones verbales y físicas sobre los representantes de base, así como también, posteriormente, intentos de cooptación de los mismos.

En 2008, tras siete años de mantener con los delegados del Subte una tensa relación, el consejo directivo de la UTA implementó una ofensiva orientada a terminar con la presencia de representantes de base que no respondieran a su estrategia.<sup>3</sup>

En paralelo a la implementación de agresiones verbales y físicas sobre los delegados y activistas opositores, el consejo directivo del sindicato decidió enjuiciar a los representantes de base opositores a través de su Tribunal de Ética gremial. En tal sentido, este tribunal sindical inició en febrero de 2008 un pro-

<sup>2</sup> Este elevado respaldo puede observarse indirectamente en una encuesta realizada en octubre de 2006 a los trabajadores del Subterráneo de Buenos Aires, en el marco del Taller de investigaciones sobre Cambio Social, de la Carrera de Sociología, de la Universidad de Buenos Aires. Ante la pregunta “¿qué tan cerca se siente del cuerpo de delegados?”, el 81,2% de los trabajadores del Subte consideró sentirse “cerca o muy cerca”, el 12%, “ni cerca ni lejos”, mientras que el 6,8% dijo sentirse “lejos o muy lejos”.

Asimismo, este respaldo puede observarse en la elección consecutiva de esta camada de activistas como delegados desde 2000.

<sup>3</sup> En un volante distribuido en agosto de 2008 entre los trabajadores del Subte, la dirección nacional del sindicato explicitó claramente su posición sobre los delegados opositores. En el mismo afirmó: “El trabajo contra el gremio se acabó porque se agotó la nafta de la tolerancia” y daba a entender que se estaba “con el gremio o contra el gremio”, pero que era mejor que los delegados opositores estuvieran “fuera del gremio” (Volante firmado por la dirección nacional de la Unión Tranviarios Automotor el 28/8/2008).





ceso a los delegados opositores, es decir, a 21 representantes de base sobre un total de 23.

Con las conclusiones del Tribunal de Ética en la mano, la conducción de la UTA convocó a un congreso extraordinario de autoridades para el 2 de septiembre de 2008 con el fin de revocar el mandato y expulsar a todos los delegados opositores. Los argumentos por los cuales se pretendía aplicar estos castigos eran “inconducta gremial” y “falta de organicidad” de parte de los delegados. Para la dirección sindical, en lugar de representar los intereses de los asalariados del sector, los delegados opositores del Subterráneo representaban y defendían “los intereses del Partido Obrero, del Partido Comunista y del Partido Socialista”.<sup>4</sup>

Por su parte, los delegados opositores repudiaron la convocatoria y denunciaron una extraordinaria persecución gremial. Sobre este tema, el delegado de la línea C Néstor Segovia señaló: “Hace veinte años que no existe un ataque tan violento y categórico por parte de la conducción de un sindicato en perjuicio de los delegados, a quienes se pretende expulsar del gremio y quitarles los fueros”.<sup>5</sup>

Ante la proximidad del congreso, los delegados anunciaron un paro de protesta para frenar la expulsión. Esto motivó la intervención del Ministerio de Trabajo y la suspensión provisoria del congreso el 29 de agosto, por lo que la conducción gremial no pudo concretar su objetivo. Para la cancelación del mismo, la autoridad laboral argumentó que no estaban dadas las condiciones para que se fiscalizara debidamente el acto.<sup>6</sup>

La suspensión provisoria del congreso no hizo, empero, que la dirección sindical desistiera de expulsar a la amplia mayoría de delegados del Subte. Por el

<sup>4</sup> Declaraciones públicas de Roberto Fernández, Secretario General de la UTA, Página 12, 29/8/2008.

<sup>5</sup> Página 12, 29/8/2008.

<sup>6</sup> Cédula de Notificación enviada el 29 de agosto de 2008 por la Dirección Nacional de Asociaciones Sindicales, del Ministerio de Trabajo de la Nación, a la dirección de la UTA.

contrario, la determinación de eliminar la presencia de los delegados opositores se mantuvo firme. El mismo día en que el Ministerio de Trabajo comunicó al sindicato la suspensión del congreso, el consejo directivo nacional de la UTA informó que el mismo sería nuevamente convocado “a la brevedad”.<sup>7</sup>

## La conformación del nuevo sindicato

En este marco sumamente adverso para el activismo opositor a la conducción del sindicato, la vieja idea fuertemente arraigada en el Subte de escindirse de la UTA y conformar un gremio propio comenzó a concretarse.

En tal dirección, un reducido grupo de delegados y activistas bajo la conducción de Roberto Pianelli tomó en forma secreta la decisión de conformar un sindicato independiente en el Subterráneo, fundando así la Asociación Gremial de Trabajadores del Subterráneo y Premetro (AGTSyP).

Si bien este grupo de delegados y activistas era reducido (no superaba las 10 personas), a partir de las elecciones de septiembre de 2000 sus integrantes ejercían la conducción del cuerpo de delegados y eran quienes mayor influencia gremial tenían entre los trabajadores desde ese entonces.

Después de tomar la decisión de construir un nuevo sindicato, este grupo se orientó a formalizar al mismo. Con este objetivo, el 5 de septiembre presentó ante el Ministerio de Trabajo de la Nación la solicitud de inscripción en el Registro de asociaciones sindicales, para que la AGTSyP obtuviera reconocimiento

<sup>7</sup> Después de reseñar los puntos principales de la cédula de notificación enviada por el Ministerio de Trabajo, el Consejo directivo nacional de la UTA sostuvo en un volante: “Lo dicho bajo ningún punto de vista significa la no realización definitiva del congreso convocado, solo genera la postergación del mismo en virtud que la autoridad administrativa debe extremar las medidas tendientes al control y fiscalización del mismo, que será convocado a la brevedad” (Volante firmado por la conducción nacional de la UTA el 29/8/2008).





estatal y pudiera así tener la habilitación legal para representar los intereses de los trabajadores del sector.<sup>8</sup>

Si bien contó con la oposición de un sector del activismo, la iniciativa de conformar un nuevo gremio concitó de inmediato el apoyo de amplios márgenes de trabajadores, quienes comenzaron a afiliarse masivamente al mismo.<sup>9</sup>

Frente a la iniciativa en marcha, la UTA intentó evitar la escisión. Con este objetivo, la conducción gremial convocó a elecciones de delegados para el 12 de diciembre, tal como venían reclamando masivamente los trabajadores del Subte.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> La ley 23.551, de asociaciones sindicales, establece que existen dos categorías de sindicatos: las asociaciones sindicales simplemente inscriptas y las asociaciones sindicales con personería gremial. Unas y otras tienen diferentes derechos, siendo privilegiadas las asociaciones con personería gremial. En lo que respecta a la representación de los intereses de los asalariados, las asociaciones simplemente inscriptas tienen el derecho de representar, a solicitud de parte, los intereses individuales de sus afiliados o los derechos colectivos de los mismos cuando en su actividad o categoría no existiera un sindicato con personería gremial. En cambio, las asociaciones sindicales con personería gremial tienen el derecho de representar los intereses individuales y colectivos de los trabajadores, lo que las habilita a la negociación colectiva.

De acuerdo con esta ley, la asociación más representativa en su ámbito de actuación es la que tiene la personería gremial. A su vez, contempla la posibilidad de que la personería gremial cambie de un sindicato a otro a partir de una compulsión de afiliados.

En el ámbito del Subte, es la Unión Tranviarios Automotor quien detenta la personería gremial.

En noviembre de 2008, la Corte Suprema de Justicia de la Nación interpretó que “el artículo 41, inciso a, de la ley 23.551, que establece que para ser delegado de personal o miembro de una comisión interna o similar se debe estar afiliado a un sindicato con personería gremial y haber sido elegido en comicios convocados por esta, viola el derecho a la libertad de asociación sindical amparado por el artículo 14 bis de la Constitución Nacional y por diversas normas internacionales con rango constitucional en la Argentina. Con este fallo, la Corte Suprema restringió uno de los privilegios que otorga la ley mencionada a las asociaciones sindicales con personería gremial.

<sup>9</sup> Una vez que se hizo pública la iniciativa, el activismo ligado al Partido Obrero (PO) y al Partido de los Trabajadores Socialistas (PTS) se opuso a la misma, en la medida en que consideraban “recuperar la UTA” como su principal objetivo ([atmsubte.blogspot.com](http://atmsubte.blogspot.com) y entrevista a Manuel Compañez, ex secretario general provisorio de la AGTSyP, 27/4/2012).

<sup>10</sup> Los mandatos de los delegados habían vencido en septiembre, pero, tras el fracaso del congreso de expulsión, el sindicato no convocó a elecciones para la renovación de representantes

Sin embargo, una serie de cambios implementados por la UTA en la convocatoria a elecciones hizo que los trabajadores y delegados decidieran en asamblea rechazar la misma y que denunciaran un intento de fraude. A su vez, el mismo día de las elecciones realizaron un paro total del servicio en repudio a las mismas.<sup>11</sup>

El paso siguiente en la construcción del nuevo sindicato fue la convocatoria a un plebiscito para que los trabajadores votaran a favor o en contra de la iniciativa.<sup>12</sup> Aunque esta había surgido de un grupo con gran representatividad en el Subte y la idea de escindirse de la UTA estaba fuertemente arraigada, hasta el momento no se habían realizado consultas formales a la totalidad de los trabajadores del sector con relación a la voluntad de conformar un sindicato autónomo.

En el plebiscito participaron los activistas ligados al PTS y al PO, que previamente se habían opuesto a la conformación de un gremio propio.

Ante el inicio del plebiscito, la UTA envió a un grupo de activistas afines a frenar por la fuerza el comienzo de la consulta, lo que provocó que se realizara el primer día del mismo un paro del servicio entre las 15 y las 17 como forma de repudio. A pesar de los incidentes, el plebiscito fue un éxito para quienes impulsaban la idea de independizarse y de construir una herramienta sindical propia de los trabajadores del Subte.

Sobre un padrón de 2947 trabajadores, 1796 expresaron su voluntad en el mismo. De ese total, votaron 1774 a favor (98,8%) de la creación del nuevo

---

de base. Por tal motivo, los trabajadores del Subte presentaron ante el Ministerio de Trabajo un petitorio donde se reclamaban elecciones de delegados. El mismo fue firmado por 2500 trabajadores del sector ([atmsubte.blogspot.com](http://atmsubte.blogspot.com)).

<sup>11</sup> La convocatoria establecía la elección de delegados por sector de trabajo y no por línea y taller, como usualmente se realizaba en el Subte, de acuerdo con el convenio colectivo de trabajo ([atmsubte.blogspot.com](http://atmsubte.blogspot.com)).

<sup>12</sup> El plebiscito se realizó los siguientes días: el 5/2 se realizó en la línea D, el 6/2, en la línea E y el Premetro, el 9/2, en la línea B, el 10/2, en la línea A, el 11/2, en la línea C y el 12/2, en la línea H.







sindicato, 18 votaron en contra (1,2%) y 4 lo hicieron en blanco o impugnado (0,2%). Es decir que algo más del 60% de los trabajadores del Subterráneo expresó su deseo de conformar el nuevo sindicato. Estos resultados indicaban claramente el elevado desencanto que tenía la mayoría de los trabajadores del Subte frente a la UTA y la voluntad de autonomizarse y construir un nuevo sindicato.

Durante el plebiscito, los trabajadores del Subte cosecharon la solidaridad de un amplio espectro de actores sociales: diversos activistas y referentes del sindicalismo (entre otros, Fabio Basteiro, de la CTA), la política (entre ellos, diputados de la Nación como Victoria Donda, de Libres del Sur, y Eduardo Macaluse, de Solidaridad e Igualdad), la cultura, el movimiento estudiantil y los derechos humanos (Nora Cortiñas, de Madres de Plaza de Mayo Línea Fundadora) se hicieron presente y acompañaron la convocatoria, especialmente después de los incidentes que se registraron al inicio del mismo, en la estación Congreso de Tucumán, de la línea D.

Cuadro I: Resultados del plebiscito acerca de la conformación de un nuevo sindicato

Línea	Padrón	Votos	%	Sí	%	No	%	B/I	%
A	612	371	60,6	370	99,8	1	0,2	0	0
B	657	447	68	439	98,2	5	1,1	3	0,7
C	432	260	60,2	259	99,6	1	0,4	0	0
D	609	348	57,1	343	98,6	5	1,4	0	0
E/PM	434	266	61,2	262	98,5	3	1,1	1	0,4
H	203	104	51,2	101	97,1	3	2,9	0	0
Total	2947	1796	60,9	1774	98,8	18	1,2	4	0,2

Fuente: [www.metrodelegados.com](http://www.metrodelegados.com).

Con posterioridad al plebiscito en el que la amplia mayoría expresó el respaldo a la iniciativa impulsada por el grupo dirigido por Pianelli, la AGTSyP avanzó en su organización. En tal sentido, las autoridades provisionales de la misma convocaron –con el respaldo de los distintos grupos que conformaban el activismo opositor a la UTA– a elecciones de delegados de base para el 21 de abril, a pesar de que la AGTSyP no contaba todavía con la inscripción gremial en el Ministerio de Trabajo.

La misma estableció que se votara por línea, como históricamente se venía realizando en el Subte. En esa oportunidad, se siguió un cronograma similar al empleado durante el plebiscito de febrero, votándose un día por línea.<sup>13</sup>

De las elecciones, surgió un nuevo cuerpo de delegados que estaría integrado por 51 miembros titulares y 33 suplentes, por los trabajadores de Metrovías, más 2 titulares y 1 suplente por CAF, la empresa tercerizada de reparación de material rodante.<sup>14</sup> La incorporación de delegados suplentes respondía a la decisión de que un número mayor de trabajadores se comprometiera con el trabajo gremial.

La participación en el proceso electoral fue masiva: votaron 1741 trabajadores, un número similar al que había participado en el plebiscito de febrero.<sup>15</sup> El importante caudal de votos permitió que los representantes de base de la AGTSyP tuvieran una gran representatividad de origen entre los asalariados del Subte, a diferencia del cuerpo de delegados de la UTA que había surgido

<sup>13</sup> De esta manera, el 21/4 se votó en la línea D, el 22/4, en la E, el 23/4 en la B y en CAF, la empresa tercerizada, el 28/04, en la línea A, el 29/04, en la línea C, CAF y en la línea H.

<sup>14</sup> Los trabajadores de la línea D votaron 10 delegados titulares, los de la línea E, 9, los de la línea B, 10, los de la línea A, 10, los de la línea C, 9 y los de la línea H, 3. Por su parte, los trabajadores de la empresa CAF votaron 1 delegado titular por los trabajadores que prestan tareas en el taller Rancagua y 1 delegado titular por los que trabajan en los talleres San José y Barracas, de acuerdo con la convocatoria realizada por la conducción provisional de la AGTSyP realizada el 3 de abril.

<sup>15</sup> Comunicado número 6, AGTSyP, (sindicatodelsubte.com.ar).





tras las elecciones de diciembre del año anterior, en las que había votado solamente una minoría de los trabajadores habilitados para hacerlo.<sup>16</sup>

### Las luchas por el reconocimiento de la AGTSyP

Una vez conformado el primer cuerpo de delegados, los trabajadores del Subte orientaron su fuerza a conquistar el reconocimiento estatal del nuevo sindicato.

Tal como señalamos previamente, un grupo de trabajadores había presentado en el Ministerio de Trabajo de la Nación la solicitud de inscripción del nuevo sindicato el 5 de septiembre de 2008. Este es un trámite administrativo casi automático que, según establece la ley 23.551, de asociaciones sindicales, no debe exceder los 90 días desde la presentación de la solicitud de reconocimiento.<sup>17</sup>

Por lo tanto, en el caso del Subte, el Ministerio tenía hasta los primeros días de diciembre para inscribir a la AGTSyP en el registro de sindicatos de trabajadores. Sin embargo, a pesar de que había considerado que la presentación se ajustaba a derecho, el Ministerio no inscribió al nuevo sindicato de los trabajadores del Subte en el plazo estipulado.<sup>18</sup>

<sup>16</sup> El activismo opositor calcula que en las elecciones de delegados de diciembre de 2008 convocadas por la UTA participó aproximadamente el 10% del padrón de trabajadores de Metrovías habilitado a sufragar (atmsubte.blogspot.com).

<sup>17</sup> Durante ese período la autoridad laboral verifica si la documentación presentada cumple con los requisitos para la inscripción establecidos en la ley 23.551. Según el artículo 21 de esta ley, para su inscripción, un sindicato debe presentar nombre, domicilio, patrimonio y antecedentes de su fundación; lista de afiliados; nómina y nacionalidad de los integrantes de su organismo directivo y los estatutos.

<sup>18</sup> El trámite de inscripción avanzó sin inconvenientes hasta el momento en que el ministro de Trabajo, Carlos Tomada, debía firmar la inscripción. El siguiente fue el recorrido del trámite: el 5 de septiembre de 2008 un grupo de trabajadores del Subte presentó la solicitud de inscripción de la AGTSyP. El 3 de noviembre de 2008, la Jefa del Departamento de Estructura sindical, de la Dirección Nacional de Asociaciones Sindicales, dictaminó a favor de la inscripción, lo

Ante la falta de reconocimiento, en contra de lo que indicaba la ley, los trabajadores decidieron iniciar una prolongada serie de luchas con el objetivo de obtener la inscripción en el Ministerio de Trabajo.

Después de haber presentado infructuosamente ante la autoridad laboral dos pedidos de pronto despacho, en enero y en mayo, para que efectivizara la inscripción, los trabajadores referenciados en la AGTSyP implementaron un paro total del servicio el 27 de mayo de 12 a 14, bajo las consignas “no a la dictadura sindical”. “Que se cumpla con la ley: inmediato reconocimiento al sindicato del Subte”.

Previamente, los activistas criticaron fuertemente la postura adoptada por el Ministerio frente a la solicitud de inscripción. En esta dirección, el delegado de la línea B Claudio Dellecarbonara señaló: “Presentamos los papeles hace más de seis meses para que se nos otorgue el número de personería jurídica, que debería haber salido de manera automática a los 90 días. Es evidente que hay una intencionalidad política en la actitud del Ministerio de Trabajo”.<sup>19</sup>

A pesar de la masividad de la medida de fuerza, el reclamo de inscripción no fue contestado por las autoridades laborales. Por tal motivo, los trabajadores decidieron continuar con las acciones.

Con escasa repercusión pública por su escaso nivel disruptivo, el 5 de agosto, los trabajadores realizaron una masiva movilización al Ministerio de Trabajo, reclamando una vez más la inscripción del nuevo sindicato. En esa oportunidad, un grupo de delegados de la AGTSyP, compuesto por Roberto Pianelli, Jorge Méndez, Néstor Segovia, Claudio Dellecarbonara y Maximiliano Ingravidi,

---

que indicaba que a su criterio el trámite cumplía con todos los requisitos legales. Posteriormente, la Subdirectora Nacional de Asociaciones Sindicales remitió el 18 de noviembre del mismo año a la Secretaría de Trabajo el proyecto por el cual se aprobaba el pedido de inscripción y, el 28 de noviembre de 2008, la secretaria de Trabajo, Noemí Rial, elevó el proyecto de resolución de inscripción gremial al ministro de Trabajo (Dictamen fiscal 51.135, del 7/9/2010).

<sup>19</sup> Clarín, 27/05/2009.





junto con el Secretario general provisorio de la nueva organización, Manuel Compañez, fueron recibidos por Inés Zanoni, asesora del ministro de Trabajo, Carlos Tomada.

En la audiencia, los trabajadores ratificaron el reclamo de inscripción de la AGTSyP y reclamaron también por despidos recientes en el Subte. Si bien fueron recibidos en el Ministerio y fueron escuchados sus reclamos, no tuvieron otra respuesta más que una convocatoria a una nueva reunión para los próximos días.<sup>20</sup>

### **La radicalización de las medidas**

Frente a los escasos resultados obtenidos hasta ese momento, a pesar del paro y la movilización que habían realizado, los trabajadores decidieron radicalizar las medidas de fuerza implementadas. En tal sentido, permitieron de 9 a 11 que los pasajeros viajaran sin pagar el 9 de septiembre y realizaron un paro total del servicio también por 2 horas al día siguiente, de 12 a 14. Además de reclamar por la inscripción del nuevo sindicato, en esta oportunidad, los trabajadores sumaron reclamos de incrementos salariales y contra sanciones aplicadas por la empresa concesionaria.

Desde el Gobierno nacional, el secretario de Transporte, Juan Pablo Schiavi, y el ministro de Trabajo, Carlos Tomada, criticaron las medidas implementadas por los trabajadores, pero no dieron respuesta al reclamo obrero.

La empresa concesionaria se sumó a las críticas y consideró al conflicto como ajeno a la empresa.

---

<sup>20</sup> Acta de audiencia firmada por los representantes obreros y la Dra. Inés Zanoni, en calidad de asesora del ministro de Trabajo de la Nación, Carlos Tomada 5/8/2009.

Por su parte, la Unión Tranviarios Automotor, quien era la máxima opositora al reconocimiento del nuevo gremio, acusó a los impulsores de la medida de fuerza de pretender debilitar la posición de los trabajadores frente al capital y de atentar contra los derechos de los asalariados al conformar un sindicato propio.<sup>21</sup> En tal sentido, en un comunicado de prensa, la dirección de la UTA afirmó: "Los que impulsan estas protestas, desconociendo a la UTA, quieren debilitar al movimiento obrero argentino. La atomización de la organización sindical va en contra de los derechos de los trabajadores".<sup>22</sup>

Estas medidas de fuerza fueron nuevamente implementadas a la semana siguiente. En este sentido, los trabajadores levantaron los molinetes de 8 a 10 de la mañana el 15 de septiembre y al día siguiente realizaron un paro total por 3 horas, de 14 a 17. Sin embargo, una vez más no encontraron una respuesta favorable a los reclamos planteados. Por el contrario, recibieron nuevas críticas de la concesionaria del servicio, que también se oponía al reconocimiento del nuevo sindicato, y de la UTA. Ambos coincidieron en restarle importancia a la AGTSyP al señalar que esta organización gremial era poco representativa entre los trabajadores del Subte. Metrovías, además, hizo una presentación ante el Ministerio de Trabajo para que declarase ilegal el paro.

Con posterioridad al mismo, los trabajadores obtuvieron el 29 de septiembre un fallo judicial favorable a su reclamo de inscripción. Precisamente, el juez Elio Plaisant, a cargo del juzgado del Trabajo número 79, hizo lugar a la acción de amparo por mora presentada por los trabajadores mientras exploraban en paralelo el camino de las medidas de fuerza. El ministro Tomada, en lugar de inscribir a la AGTSyP, apeló la resolución judicial.

<sup>21</sup> El argumento de que la presencia de más de un sindicato en un mismo ámbito debilita al trabajo frente al capital, y por lo tanto va en contra de la defensa y ampliación de los derechos de los asalariados, ha sido y sigue siendo recurrentemente empleado por personificaciones de la fuerza de trabajo o por personificaciones ligadas a esta que se oponen a la pluralidad sindical.

<sup>22</sup> Clarín, 9/9/2009.





Ante la firme negativa del Ministerio de Trabajo de inscribir a la AGTSyP, los trabajadores del Subte retomaron las medidas de fuerza en el espacio de trabajo en la dirección de conquistar el reconocimiento estatal.

El 7 de octubre, realizaron un paro total de actividades. A diferencia de los paros anteriores, este se realizó entre las 6 y las 9 de la mañana, un horario en el que el Subterráneo transporta a una gran cantidad de pasajeros, radicalizando así las medidas de fuerza tendientes a conseguir el reconocimiento estatal del nuevo sindicato.

Como venía sucediendo hasta aquí, Metrovías y la UTA criticaron la medida de fuerza. Además de manifestarse contraria al paro, la concesionaria pidió nuevamente al Ministerio de Trabajo que declarase ilegal al mismo.

Contra el paro se posicionó también el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. El jefe de Gabinete, Horacio Rodríguez Larreta, responsabilizó al Gobierno nacional por el conflicto y en consonancia con Metrovías pidió al Ministerio de Trabajo de la Nación que declarase ilegal la medida de fuerza.

En contraposición con la postura de Metrovías y de Rodríguez Larreta, desde el Ministerio de Trabajo consideraron que la medida de fuerza era legal.

Asimismo, por primera vez en el conflicto, señalaron que estaban recibiendo presiones de la UTA para conservar el monopolio sindical en este ámbito laboral. En este sentido, señalaron: "Llegar al acuerdo no es fácil. Es un problema administrativo para ver si se le otorga la autonomía gremial a un grupo de trabajadores. Hay una posición firme de la UTA que agrupa a todos los tranviarios que dice que no se le debe otorgar".<sup>23</sup>

El 27 de octubre, la Sala X de la Cámara Nacional de Apelaciones del Trabajo confirmó el fallo dictado por el juez Plaisant, en el que hacía lugar al amparo

<sup>23</sup> La Nación, 7/10/2009.

por mora reclamado por los trabajadores. Sin embargo, el Ministerio desobede-  
ció nuevamente la sentencia judicial.

Dos días después, el 29 de octubre, los trabajadores continuaron con el plan  
de lucha e implementaron un nuevo paro total del servicio, ante la firme negati-  
va del ministro Tomada de inscribir al nuevo gremio. La medida de fuerza se  
implementó desde las 19 hasta el cierre del servicio, nuevamente en un horario  
donde utilizaba el Subte una gran cantidad de usuarios. Durante la misma, ac-  
tivistás de la AGTSyP y de la UTA estuvieron cerca de enfrentarse físicamente.

Antes de la implementación del paro, los delegados del nuevo gremio denun-  
ciaron que la UTA estaba ejerciendo presiones ante el Ministerio y criticaron la  
postura adoptada por la autoridad laboral. En esta dirección el delegado de la  
línea B Carlos Taborda señaló: "En la última reunión que se hizo en el Ministe-  
rio de Trabajo nos dijeron que no nos podían dar la inscripción precaria (primer  
paso hacia la personería gremial). Evidentemente hay presión de la UTA, pero  
también hay una decisión política del Gobierno, que no nos permite tener nues-  
tro propio sindicato".<sup>24</sup>

Lucila Maldonado, la portavoz de la concesionaria, criticó la medida fuerza y  
acusó a los trabajadores en huelga de utilizar al Subte "como campo de bata-  
lla".<sup>25</sup>

Por su parte, el ministro Carlos Tomada acusó a los trabajadores referenciados  
en la AGTSyP de tomar a los usuarios del servicio como "rehenes" y, en un  
intento por justificar la demora de la inscripción del nuevo sindicato, sostuvo  
que eran razonables tanto las posturas de la AGTSyP, a favor de la inscripción,  
como de la UTA y de Metrovías, en contra de la misma.<sup>26</sup> A su vez, con el obje-  
tivo de destrabar la situación, convocó a mantener reuniones por separado en

<sup>24</sup> Clarín, 29/10/2009.

<sup>25</sup> Página 12, 30/10/2009.

<sup>26</sup> Clarín, 30/10/2009.







el Ministerio de Trabajo a la UTA, la AGTSyP y a Metrovías. Sin embargo, no hizo ningún tipo de referencia pública sobre la cuestión de fondo.

Un día después que la UTA, el 3 de noviembre, los representantes de la AGTSyP fueron recibidos en el Ministerio de Trabajo para conversar sobre el reclamo de reconocimiento. Sin embargo, las conversaciones fracasaron.

### **El camino hacia el reconocimiento**

Como consecuencia del fracaso de las negociaciones, los trabajadores decidieron volver a implementar medidas de fuerza en el espacio de trabajo. En tal dirección, realizaron un paro total de actividades el 5 de noviembre desde las 11 de la mañana hasta la finalización del servicio, prolongando así la duración de la medida y profundizando su contundencia respecto de protestas anteriores.

Antes de la implementación de la medida de fuerza, el delegado de la línea C Ariel Mastandrea sostuvo: "A la reunión del Ministerio fuimos con mucha expectativa, pero no nos dieron ninguna respuesta y por eso decidimos el paro. Presentamos toda la documentación hace más de un año y el trámite tendría que haber terminado en 90 días. El Ministerio de Trabajo cede a las presiones de la UTA para que no nos den la personería".<sup>27</sup>

El paro generó una vez más la expresión pública de calificaciones negativas sobre los manifestantes y sobre la medida de fuerza.

---

<sup>27</sup> Clarín, 5/11/2009.

En tal sentido, Metrovías acusó a los dirigentes de la AGTSyP de tomar de “rehenes” a los usuarios, a los trabajadores y a la Ciudad y caracterizó al paro como “ilegal”.<sup>28</sup>

Desde el Gobierno nacional, el ministro de Trabajo, Carlos Tomada, radicalizó sus expresiones y calificó al paro como “casi una extorsión” y como “salvaje”.<sup>29</sup> Al ministro de Trabajo se sumó el jefe de Gabinete de la Nación, Aníbal Fernández, que hasta el momento se había mantenido al margen del conflicto. Este funcionario acusó a los impulsores del nuevo sindicato de tomar de “rehenes” a los usuarios.<sup>30</sup>

Nuevamente, en el transcurso del paro, la Policía Federal tuvo que establecer un perímetro entre los activistas de la UTA y de la AGTSyP en la estación Constitución, de la línea C, con el fin de evitar enfrentamientos físicos entre ambos grupos.

En suma, la implementación de la medida de fuerza profundizó el enfrentamiento entre los trabajadores del Subte referenciados en la AGTSyP y el Gobierno nacional y entre aquellos y la UTA, pero no sirvió para lograr la inscripción.

Al día siguiente del paro, el 6 de noviembre, el desalojo por la fuerza de un comedor comunitario de la localidad de Moreno dirigido por la ex esposa y por los hijos de Néstor Segovia, delegado de la línea C, agudizó aún más el conflicto.

Si bien el juez que ordenó la medida, Juan Radrizzani, afirmó que nada tenía que ver ese hecho con el conflicto del Subte, Segovia y sus compañeros lo vincularon inmediatamente y acusaron a la Policía bonaerense y a integrantes de la UTA de agredir físicamente a la familia del delegado y de realizar destrozos en el comedor comunitario durante el procedimiento de desalojo.

<sup>28</sup> Clarín, 5/11/2009 y La Nación, 5/11/2009.

<sup>29</sup> Clarín, 5/11/2009 y 6/11/2009.

<sup>30</sup> Clarín, 6/11/2009.





Ante el hecho, los trabajadores del Subte alineados en la AGTSyP recibieron el apoyo de un conjunto de aliados influyentes, como el secretario general de la Central de los Trabajadores Argentinos (CTA), Hugo Yaski, los diputados nacionales Cecilia Merchán, Victoria Donda, Ariel Basteiro y Claudio Lozano y el Centro de Estudios Legales y Sociales (CELS), entre otros.

En repudio al desalojo violento y a las agresiones físicas, los trabajadores anunciaron por primera vez en el conflicto por la inscripción un paro total de Subtes de 24 horas.

El anuncio de paro generó que el Gobierno nacional implementara una serie de medidas con el fin de garantizar el servicio. En primer lugar, calificó al Subte como “servicio público esencial” por un día. En segundo lugar, intimó a Metrovías para que prestara un servicio básico. Por último, pidió a la Justicia la presencia de fiscales en las estaciones cabeceras para desalentar que los manifestantes se tiraran a las vías y así logaran impedir el funcionamiento de los servicios de emergencia.

Ante la exigencia del Gobierno nacional, la empresa concesionaria envió telegramas a los trabajadores intimándolos a prestar servicio y presentó una denuncia judicial preventiva para asegurarse la posibilidad de implementar servicios de emergencia.

El anuncio desató también la reacción de Hugo Moyano, secretario general de la Confederación General del Trabajo (CGT), central sindical a la que estaba afiliada la UTA. El dirigente de la CGT repudió el intento de los trabajadores de crear un nuevo sindicato, apelando al argumento de que la pluralidad sindical debilita a los asalariados. En tal sentido señaló: “no es posible que cada afiliado o cada dirigente de segunda o tercera línea que está en desacuerdo con su organización gremial quiera hacer un sindicato aparte”, porque “sería una

anarquía, un sinsentido” que “debilitaría a la organización y a los trabajadores”.<sup>31</sup>

El secretario general de la UTA, Roberto Fernández, criticó el paro y lo calificó como “una provocación de un grupo de trasnochados”.<sup>32</sup>

A pesar de las críticas y de los intentos por minimizar el paro, los trabajadores referenciados en la AGTSyP paralizaron totalmente el Subte el 10 de noviembre, tal como habían previsto. La empresa concesionaria sólo pudo implementar servicios de emergencia durante las primeras horas del paro, ya que posteriormente los delegados cortaron las vías.

La contundente medida de fuerza y la posibilidad de que los trabajadores profundizaran el plan de lucha implementado hasta el momento tuvieron sus efectos. Después del paro, el Ministerio de Trabajo convocó para el 16 de noviembre a los referentes del nuevo gremio a una reunión para intentar destrabar el conflicto.

Si bien durante la reunión del 16 de noviembre el ministro Tomada no se comprometió a inscribir a la AGTSyP, propuso a los referentes del nuevo sindicato una serie de concesiones sobre esta y otras cuestiones que encaminaron las negociaciones e hicieron que los trabajadores suspendieran transitoriamente el plan de lucha hasta un próximo encuentro.

El Ministro y los referentes de los trabajadores enrolados en la AGTSyP volvieron a reunirse el 25 y 26 de noviembre. Si bien en las mismas el ministro Tomada no se comprometió a inscribir al nuevo gremio en el registro especial de asociaciones sindicales, como le indicaba la ley, las partes arribaron a un acuerdo sobre un reconocimiento sui generis de la AGTSyP.

---

<sup>31</sup> Página 12, 9/11/2009.

<sup>32</sup> Pagina 12, 10/11/2009.





El contenido del acuerdo alcanzado fue el siguiente: en primer lugar, se le extendió por un año la tutela establecida en el artículo 52 de la ley de asociaciones sindicales a quienes habían sido delegados reconocidos por la UTA en el período 2006-2008 y se encontraban enrolados en la AGTSyP, es decir, la empresa no podía suspenderlos, despedirlos ni modificarle las condiciones de trabajo sin una orden judicial que les quitara esta garantía. Asimismo, se les garantizó a estos el ejercicio de las funciones de delegados que marca la ley por el mismo plazo.

En segundo término, para las autoridades provisorias de la AGTSyP y para su cuerpo de delegados se garantizó que Metrovías no pudiera suspenderlos, despedirlos ni modificar sus condiciones de trabajo por un año.

En tercer lugar, el Ministerio de Trabajo se comprometió a recibir y procesar los reclamos de los trabajadores del Subte pertenecientes a la AGTSyP. En los hechos, esto significaba que, si bien el Ministerio no la inscribía formalmente, reconocía a la AGTSyP como sindicato y le otorgaba la capacidad de representar no solo los intereses individuales sino también los intereses colectivos de los trabajadores de este ámbito, obteniendo así más derechos que los otorgados por la ley de asociaciones sindicales a las entidades simplemente inscriptas.

A cambio de este reconocimiento, la AGTSyP se comprometió por el plazo de un año a no realizar medidas de fuerza por la inscripción. Esto no impedía que continuaran con el reclamo por vía judicial.

Una vez firmado el acuerdo con las autoridades ministeriales, este fue ratificado por los trabajadores, aunque no por unanimidad.

El sector del activismo ligado al Partido Obrero, particularmente fuerte en la línea B, fue el principal opositor al mismo. En la perspectiva de estos activistas,

el acuerdo no era más que “una perversa maniobra política” con el objetivo de frenar el proceso de lucha por la inscripción.<sup>33</sup>

La firma del acuerdo cerró una etapa del conflicto por el reconocimiento estatal de la AGTSyP. Si bien los trabajadores no consiguieron en este momento la inscripción del nuevo sindicato, sí obtuvieron una serie de concesiones que en los hechos eran superiores a este derecho. Sin embargo, para ello tuvieron que apelar durante casi seis meses a medidas de fuerza cada vez más disruptivas del funcionamiento normal del Subte. En cuanto a los paros, estos pasaron de ser de 2 horas de duración en un horario no pico a ser por 24 horas.



Cuadro II. Medidas implementadas por los trabajadores del Subte por la inscripción de la AGTSyP (2009)

Fecha	Medida	Horario
27-5-09	Paro	12 a 14 hs.
05-8-09	Movilización	
09-09-09	Lev. molinetes	8 a 10 hs.
10-09-09	Paro	12 a 14 hs.
15-09-09	Lev. molinetes	8 a 10 hs.
16-09-09	Paro	14 a 17 hs.
07-10-09	Paro	6 a 9 hs.
29-10-09	Paro	19 a 23 hs.
05-11-09	Paro	11 a 23 hs.
10-11-09	Paro	24 horas

Fuente: Diarios La Nación, Clarín, Página 12 y atmsubte.blogspot.com

<sup>33</sup> Ver: [www.Atmsubte.blogspot.com](http://www.Atmsubte.blogspot.com) 26/11/2009.



Por su parte, con la firma del acuerdo el Ministerio de Trabajo consiguió poner fin al plan de lucha de los trabajadores sin inscribir formalmente a la AGTSyP, evitando, por este medio, incrementar la tensión con la UTA.

### **La reactivación de la lucha por la inscripción**

Poco después de haberse firmado el acuerdo en el que el Ministerio de Trabajo reconocía una serie de derechos a la AGTSyP, los trabajadores del Subte ligados a esta organización reiniciaron a comienzos de 2010 la lucha por la inscripción del nuevo sindicato.

La reactivación de esta se dio conjuntamente con el inicio de la lucha por conseguir que representantes de la AGTSyP fueran convocados a paritarias para negociar sobre incrementos salariales y condiciones de trabajo, entre otras cuestiones, conforme el acuerdo establecido con el Ministerio de Trabajo en el acta firmada en noviembre del año anterior.

Con estos reclamos como estandartes, alrededor de 600 trabajadores del Subte realizaron el 17 de marzo una movilización al Ministerio de Trabajo, donde se les recibió un petitorio con el compromiso de elevarlo a las máximas autoridades del Ministerio para ser analizados.<sup>34</sup> Sin embargo, el petitorio no fue contestado.

La falta de respuesta a los reclamos obreros arriba mencionados y la confirmación del procesamiento judicial del delegado Néstor Segovia por un conflicto de 2007 generaron tal grado de malestar que los trabajadores decidieron implementar medidas de fuerza en el espacio laboral, rompiendo así la tregua que la

<sup>34</sup> Ver: [www.Atmsubt.blogspot.com](http://www.Atmsubt.blogspot.com)

fuerza de trabajo había acordado con el Ministerio en noviembre del año anterior.

Las medidas de fuerza estuvieron orientadas a forzar la inscripción de la AGTSyP, conseguir que los representantes del nuevo sindicato fueran convocados a paritarias y repudiar el procesamiento de Segovia.

Con estos objetivos, el 9 de abril levantaron los molinetes de 7 a 10 de la mañana y de 17 a 20, por la tarde, y anunciaron un paro de dos horas para la semana siguiente.

La medida de fuerza y el anuncio de paro tuvieron su resultado. Tras los mismos, representantes de la AGTSyP fueron convocados a una reunión en el Ministerio de Trabajo para el 12 de abril para tratar los reclamos obreros. Sin embargo, si bien fueron recibidos, lo que fue evaluado positivamente por los trabajadores, después de dos días de negociaciones lograron solamente avanzar en un acuerdo con Metrovías respecto del sistema de ascensos y contratación de personal. La negociación salarial quedó exclusivamente en manos de la UTA. Este sindicato firmó un incremento salarial no remunerativo de 20% hasta agosto, cuando volvería a negociar con la empresa concesionaria sobre este punto.

El 20 de abril, los trabajadores obtuvieron una nueva sentencia judicial a su favor. La Sala IX hizo lugar a una segunda acción judicial iniciada por los trabajadores en la que acusaban al Ministerio de Trabajo de denegar tácitamente la inscripción de la AGTSyP, de acuerdo con el artículo 62 de la ley Sin contar aún con la inscripción, a pesar de las reiteradas medidas de fuerza y los fallos judiciales a su favor, los trabajadores continuaron la lucha en mayo, en el marco de la visita de una delegación de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que llegó a la Argentina para analizar la situación de la libertad sindical en el país.







En ese contexto, los trabajadores del Subte referenciados en la AGTSyP implementaron una serie de medidas de fuerza en el espacio de trabajo. En tal dirección, levantaron los molinetes de la estación Constitución, de la línea C, el 3 de mayo, de 7 a 10 de la mañana, y de la estación Lacroze, de la línea B, al día siguiente, de 7 a 9. El mismo 4 de mayo, representantes del nuevo sindicato del Subte le presentaron a la delegación de la OIT la situación que estaba atravesando la AGTSyP con respecto a su reconocimiento legal.

Por su parte, la empresa concesionaria volvió a interceder nuevamente en el conflicto mediante un comunicado crítico con las medidas de fuerza.

Tras el levantamiento de molinetes, los trabajadores decidieran radicalizar la protesta mediante la implementación de un paro total del servicio, el primero tras el acuerdo alcanzado con el Ministerio de Trabajo en noviembre de 2009. Como en los inicios de la lucha por el reconocimiento, el mismo se realizó al mediodía, entre las 12 y las 14, cuando su efecto disruptivo no era considerablemente importante, ya que durante ese horario el Subte no era utilizado por una gran cantidad de pasajeros.

Sin hacer referencias a la inscripción de la AGTSyP ni convocar a sus dirigentes a una reunión, desde el Ministerio de Trabajo se limitaron a señalar que las medidas de fuerza significaban la violación de la cláusula de “paz social” incluida en el acuerdo de noviembre.

Después de este episodio, la lucha por la inscripción de la AGTSyP entró en una pausa. Mientras tanto, los trabajadores referenciados en el nuevo sindicato orientaron su fuerza a conquistar su inclusión en la reapertura de las negociaciones salariales de agosto. Es decir, a obtener su reconocimiento en el marco de las relaciones capital-trabajo en tanto organización representativa de los intereses de los asalariados.

Los trabajadores enrolados en el nuevo gremio reclamaron en esa ocasión que el aumento no remunerativo de 20% acordado por la UTA a comienzos de año se incorporara al sueldo básico, un incremento salarial de 15% y aumentos en la antigüedad y en los viáticos.<sup>35</sup>

El levantamiento de molinetes en las cabeceras de todas las líneas, de 7 a 9, el 19 de agosto, y un posterior anuncio de paro total del servicio lograron la presencia de los representantes de la AGTSyP en la reapertura de las paritarias. El 26 de agosto representantes del nuevo sindicato y Metrovías acordaron un incremento salarial del 7%, totalizando así un 27% de incremento salarial para 2010.

Después de esta pausa, la lucha por la inscripción se reactivó el 15 de septiembre, con el levantamiento de molinetes en la estación Constitución, de la línea C, de 7 a 9 de la mañana. Además de reclamar por la inscripción de su sindicato, en esa oportunidad pidieron también por la continuidad laboral de los trabajadores de la empresa Paraná Metal, quienes se encontraban luchando en esa dirección.

Sin embargo, el proceso de lucha por la inscripción no llegó a radicalizarse y finalizó en ese momento. Una semana más tarde, el 22 de septiembre, se dio a conocer una sentencia definitiva de la Sala IX de la Cámara Nacional de Apelaciones del Trabajo, emitida el 14 de septiembre, en la que sus integrantes fallaron favorablemente al reclamo obrero y ordenaron al Ministerio de Trabajo la simple inscripción de la AGTSyP.

Por primera vez, después de desconocer tres fallos previos, el ministro de Trabajo, Carlos Tomada, firmó la simple inscripción de la AGTSyP el 25 de noviembre de 2010, un año después del acuerdo de reconocimiento informal de 2009. De esta manera, y después de un largo proceso de lucha, la AGTSyP

<sup>35</sup> Según nota enviada el 10/8/2010 por la AGTSyP a Metrovías y el Ministerio de Trabajo de la Nación con los reclamos relativos a la reapertura de las paritarias.





logró el reconocimiento legal, permitiendo así que los trabajadores enrolados en el nuevo gremio alcanzaran la plena autonomía sindical.

### Reflexiones finales

Tal como hemos observado hasta aquí, el proceso de autonomización sindical protagonizado por la mayoría de los trabajadores del Subterráneo de Buenos Aires ha sido sumamente complejo.

La fundación a mediados de 2008 de la Asociación Gremial de Trabajadores del Subterráneo y Premetro por un grupo de activistas con una gran influencia entre los asalariados del sector ha sido probablemente el hecho más significativo de este proceso. Puede pensarse al mismo como el punto de partida para que un sector mayoritario de los trabajadores del Subte iniciara el camino hacia su autonomía sindical.

Sin embargo, la fundación de la AGTSyP puede también ser pensada como un punto de llegada de un proceso previo que nos permite entender el motivo por el cual un grupo de trabajadores decidió autonomizarse sindicalmente.

Según hemos visto, la conducción de la Unión Tranviarios Automotor reaccionó con agresiones físicas y verbales e intentos de cooptación y de expulsión ante la implementación de una estrategia sindical con la que no acordaba, complicando seriamente —especialmente en los últimos tiempos— cualquier posibilidad de disenso.

En un contexto donde la persecución contra el activismo opositor se había profundizado, el sector dirigente del cuerpo de delegados entendió que para continuar con la estrategia gremial que venía desarrollando debía escindirse de la UTA y conformar un nuevo sindicato. Fue así entonces que este grupo conformó a mediados de 2008 la Asociación Gremial de Trabajadores del Subterráneo y el Premetro.

Por lo tanto, creemos que la escisión de una mayoría de los trabajadores del Subte respecto de la UTA y la conformación de un nuevo sindicato, con la consiguiente ruptura de la unidad sindical, fue el resultado de la inexistencia de márgenes para el ejercicio de una estrategia sindical alternativa a la impulsada por la dirección sindical.

En contraposición a la postura adoptada por la dirección de la UTA, el comportamiento de los activistas que impulsaron el nuevo sindicato ha sido ampliamente democrático a pesar del contexto restrictivo en el que se desempeñaron. El mismo ha estado a tono con la tradición democrática presente en el Subte. La realización del plebiscito para consultar a la totalidad de los trabajadores sobre la decisión de escindirse de la UTA ha sido probablemente el ejemplo más claro de esto.

Ahora bien, aunque después del plebiscito la amplia voluntad de escindirse de la UTA era clara, la plena autonomía sindical solo se consiguió luego de un prolongado proceso de luchas que tuvo como objetivo doblegar la resistencia del Ministerio de Trabajo a legalizar a la AGTSyP.

Según lo establecido por la ley, el trámite de inscripción debía haberse mantenido exclusivamente en el marco de un simple trámite administrativo. Sin embargo, la firme oposición de la autoridad laboral a inscribir a la AGTSyP, defendiendo así objetivamente el monopolio sindical de la UTA, obligó a que los trabajadores referenciados en el nuevo sindicato recurrieran al empleo de diversas medidas de lucha para conseguir su objetivo.





## Bibliografía

Bouvet, V. (2008). *Un fantasma recorre el subte. Crónica de la lucha de los trabajadores de Metrovías*. Buenos Aires: Desde el Subte.

Compañez, M. y Ledesma, F. (2006). *Cuando el terror no paraliza, 1974-1982*. Buenos Aires: Desde el Subte.

Cresto, J. (2010). *La organización gremial de los trabajadores del Subterráneo de Buenos Aires y su resistencia a la ofensiva de la concesionaria sobre la fuerza de trabajo (1994-2001)*. Buenos Aires: Documentos de Jóvenes Investigadores del IIGG número 23, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

\_\_\_\_\_ (2010). “La reversión de los efectos de la ofensiva capitalista sobre la fuerza de trabajo en el Subterráneo de Buenos Aires (2001-2006)”. *Revista Theomai* 22, pp. 120-140. Buenos Aires.

\_\_\_\_\_ (2011). “Conciencia de clase, lucha y política en los trabajadores del Subterráneo de Buenos Aires. Análisis de un colectivo de asalariados combativos”. *Revista Realidad económica* 263. Buenos Aires.

Engels, F. (1974). *La situación de la clase obrera en Inglaterra*. Buenos Aires: editorial Esencias.

James, D. (2006). *Resistencia e Integración. El Peronismo y la clase trabajadora argentina, 1946-1976*. Buenos Aires: Siglo XXI editores.

Rouspil, C. (2007). *Un repaso por los últimos treinta años de los trabajadores del Subte. Su organización y sus luchas*, en Experiencias subterráneas. Trabajo, organización gremial e ideas políticas de los trabajadores del Subte, Ediciones del IPS, Buenos Aires.

-Tarrow, S (1997). *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*. Madrid: Alianza editorial.



## Entrevistas

Roberto Pianelli (19-3-2009).

Manuel Compañez (27-4-2012).

Claudia Salud (3-5-2012).

## Documentos

Comunicados y notas de la AGTSyP (2009-2010).

Actas de audiencia y acuerdo, Ministerio de Trabajo de la Nación, (2009-2010).

Volantes del Consejo Directivo Nacional de la UTA (2009-2010).

Cédula de notificación del Ministerio de Trabajo (2008).

Ley 23.55, de asociaciones sindicales.



## **Sentencias judiciales**

Dictamen del fiscal Eduardo Álvarez número 51.135 (7-9-2010).

Sentencia del juzgado nacional del Trabajo número 79 (29-9-2009).

Sentencia de la Sala X de la Cámara Nacional de Apelaciones del Trabajo (27-10-2009).

Sentencia interlocutoria Sala IX de la Cámara Nacional de Apelaciones del Trabajo (20-4-2010).

Sentencia definitiva Sala IX de la Cámara Nacional de Apelaciones del Trabajo (14-9-2010).

## **Diarios**

La Nación, Página 12 y Clarín (2008-2010).

## **Páginas web**

Página de los Trabajadores y el Cuerpo de Delegados del Subte

<http://www.metrodelegados.com.ar/>

Asociación gremial de trabajadores del Subterráneo y Premetro (AGTSyP)

<http://www.sindicatodsubte.com.ar/>

Agrupación Trabajadores de Metrovías (ATM)

<http://atmsubte.blogspot.com.ar/>