



# Regímenes de representación política en la Argentina postneoliberal. Los sindicatos de transporte durante los años kirchneristas (2003-2014)

## Political representation regimes in post-neoliberal Argentina. Transport unions during the Kirchnerist years (2003-2014)

 Soledad Stoessel  
 soledad.sto@gmail.com  
 Universidad Nacional de La Plata / Flacso-Ecuador,  
 Argentina

Recepción: 23 Abril 2021  
 Aprobación: 27 Julio 2021  
 Publicación: 01 Septiembre 2022

**Cita sugerida:** 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>

**Resumen:** El artículo reconstruye el vínculo sociopolítico entre los gobiernos argentinos de Néstor Kirchner y Cristina Fernández y los sindicatos de transporte terrestre durante el período 2003-2014. Estos gremios han mostrado históricamente una punzante capacidad de movilización social, de ofrecer apoyo político-electoral y de paralizar el flujo de la economía. En virtud de esta capacidad y de las necesidades del modelo neodesarrollista en ciernes, dichos gobiernos gestionaron el vínculo con estas organizaciones activando distintas lógicas de representación política según las cambiantes coyunturas y las correlaciones de fuerza. A partir del debate en torno a las teorías contemporáneas de la representación política, el texto desarrolla esta hipótesis y propone una tipología para explicar este caso de estudio. Concluye que durante el kirchnerismo se configuraron dos tipos de regímenes de representación que involucraron a los transportistas: uno entre 2004-2011, en el cual se articularon las lógicas corporativa, partidaria, populista y parlamentaria, y otro entre 2012-2014 en que tal régimen quedó debilitado y primó una lógica partidaria que derivó en la ruptura de dicha alianza.

**Palabras clave:** Sindicalismo, Kirchnerismo, Posneoliberalismo, Representación política, Corporativismo.

**Abstract:** The paper reconstructs the socio-political link between the governments of Néstor Kirchner and Cristina Fernández and the land transport unions during the period 2003-2014. These unions have historically shown a large capacity for social mobilization, for offering political-electoral support and for paralyzing the flow of the economy. Due to this capacity and the needs of the budding neo-developmental model, these governments managed the link with these organizations by activating different logics of political representation, according to the changing conjunctures and correlations of forces. Based on the debate on contemporary theories of political representation, the text develops this hypothesis and proposes a typology to explain this case study. The paper concludes that during Kirchnerism two types of representation regimes that involved the transporters, were configured: one between 2004-2011 in which the corporate, party, populist and parliamentary logics were articulated, and another between 2012-2014 in which the



regime was practically weakened, and a partisan logic that led to the breakdown of that alliance.

**Keywords:** Trade-unionism, Kirchnerism, Post-neoliberalism, Political representation, Corporatism.

## INTRODUCCIÓN

El momento histórico conocido como “giro a la izquierda” que se abre a inicios de este siglo en América Latina ha sido ampliamente abordado en las ciencias sociales desde distintas dimensiones. Pese a la diversidad de enfoques que surgieron para estudiarlo, todos privilegiaron, en mayor o menor medida, el análisis de tres aspectos transversales a aquel: a) los contenidos de las agendas públicas orientadas a quebrar los postulados centrales del Consenso de Washington; b) la recuperación de las capacidades estatales en una clave antineoliberal; y c) las formas de intermediación sociopolítica a través de las cuales se han vinculado los gobiernos con los actores sociales, nuevos y clásicos (Stoessel, 2014). Esta última dimensión es la que nos interesa repositionar aquí a partir del debate en torno a la representación política, para el estudio de un caso particular: el vínculo generado entre los sindicatos de transporte y los gobiernos kirchneristas en Argentina.

Los gobiernos posneoliberales se enfrentaron al desafío de restituir formas de representación política mediante las cuales las diversas expresiones de la sociedad, varias de ellas nuevas —como los novedosos movimientos sociales— y clásicas —como los sindicatos—, demandaban su reconocimiento del y en el sistema político. A grandes rasgos, podemos identificar tres modos en que esta cuestión ha sido indagada por las ciencias sociales en los últimos años: 1) perspectivas cuyo eje es la categoría de populismo, que postulan desde el rol de los liderazgos políticos en la gestión de demandas sociales hasta las estrategias políticas de los gobernantes para construir y vincularse con el pueblo (Retamozo, 2014; De la Torre, 2009); 2) aquellas que, desde las teorías de la acción colectiva y movimientos sociales, anclan sus reflexiones en conceptos tales como “matrices” (Svampa, 2010, p. 18), “gramáticas políticas” (Natalucci, 2010, p.100), “lógicas políticas” (Retamozo, 2013, p.149), para referirse a la forma de relacionamiento de los colectivos organizados (organizaciones sociales, movimientos sociales, sindicatos, etc.) con los gobiernos; y 3) las perspectivas que recuperan el concepto de democracia participativa a partir de resaltar las innovaciones institucionales en términos de participación ciudadana (Nardacchione, 2011) que se plasmaron —sobre todo constitucionalmente— en algunos países, como Bolivia, Venezuela y Ecuador, con el objetivo de superar las limitaciones del formato clásico de la democracia representativa, o complementar su funcionamiento configurando una democracia posliberal (Pérez Flores *et al.*, 2010).

En este trabajo recuperamos estos aportes para integrarlos a un concepto clásico en la ciencia y sociología política, el de representación política, que consideramos ha sido descuidado en el estudio de esta dimensión. Reparar en él nos ha permitido identificar ciertos aspectos novedosos del vínculo que se fraguó entre los gremios del transporte y las gestiones políticas conducidas por los gobiernos kirchneristas, caso sobre el cual versó la investigación<sup>1</sup> cuyos resultados se presentan en este texto. Específicamente, analizaremos el vínculo configurado entre los gobiernos kirchneristas (en el período 2003-2014) y los sindicatos del transporte terrestre, haciendo hincapié en la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios (de ahora en adelante “Camioneros”, tal como se los conoce popularmente).

¿Por qué concentrarse en el vínculo con estos gremios? Históricamente dichos sindicatos han mostrado una punzante capacidad de movilización social, de apoyo político-electoral, de veto para obstaculizar políticas públicas, y de paralizar el flujo de la economía.<sup>2</sup> Tales capacidades los volvieron sujetos “que importan” y de los cuales, paradójicamente, poco conocimiento se ha construido desde la academia latinoamericana. Los gobiernos kirchneristas se hicieron eco de esta capacidad de influencia política y se enfrentaron al desafío

de vincularse con estas organizaciones, promoviendo —o por el contrario, bloqueando— un conjunto de diversas lógicas de representación política. Estas lógicas ampliaron los espacios y recursos de participación política de estos gremios tanto en el interior de la estructura estatal, como de los partidos políticos y la arena legislativa. Dirigentes sindicales del transporte asumieron cargos de diputados, funcionarios públicos y referentes políticos de movimientos. Así, estos gremios funcionaron en nuestra investigación como un “caso testigo” (Flyvbjerg, 2006) del modo múltiple en que se reconstruyó la representación política.

El concepto de lógicas de representación política, junto con el de regímenes de representación política, serán trabajados en la siguiente sección del texto y constituirán el apoyo analítico y heurístico para la comprensión del caso de estudio que aquí presentamos. En esta misma sección se pasará revista de forma sucinta al debate sobre la revitalización sindical en la Argentina posneoliberal, para mostrar el aporte que un enfoque de la sociología política como el que aquí esbozamos puede brindar para el estudio de los sindicatos desde una mirada que no los reduzca a su dimensión agencialista desprovista de elementos relacionales y estructurales. En la tercera parte, presentamos, entonces, los hallazgos de la investigación, exponiendo con detalle qué lógicas de representación política se activaron durante el período estudiado y qué tipos de regímenes de representación se constituyeron.

En términos metodológicos, la investigación se apoyó en una revisión exhaustiva de distintos documentos: hemerográficos (se revisaron los periódicos *La Nación* y *Página 12* desde el 1 de mayo de 2003 hasta el 31 de diciembre 2014), normativos (leyes, decretos y resoluciones), y académicos. Por otro lado, se realizaron entrevistas con dirigentes sindicales del transporte y funcionarios públicos del área de transporte en Argentina.<sup>3</sup>

## KIRCHNERISMO, REVITALIZACIÓN SINDICAL Y REPRESENTACIÓN POLÍTICA

Los estudios enmarcados en la sociología política argentina de la primera década de este siglo retomaron la mirada sobre los sindicatos, descuidados durante los años previos en que otras formas de acción colectiva —como los movimientos sociales de resistencia y rechazo a los programas de ajuste estructural— habían ganado preponderancia. En un contexto de avanzada neoliberal, con sus conocidas consecuencias para la mayoría de la población, la sociedad argentina se convirtió a principios de este siglo en un laboratorio social a raíz de la activación de una multiplicidad de acciones colectivas y conflictos protagonizados por los sectores populares anclados territorialmente y las clases medias en descenso, que reclamaban al régimen político su intervención en la “cuestión social” (Grassi, 2003). La representación a través de los partidos políticos estaba deslegitimada por completo y la confianza de la ciudadanía en las instituciones políticas, pulverizada. Los partidos políticos, en sintonía con lo que acontecía en la región, habían caído en un fuerte descrédito como vehículos de canalización de demandas sociales y representación de identidades. Los estudios en torno a la crisis de representación política y la mutación de la democracia (Torre, 2003), así como las investigaciones acerca de los nuevos sujetos sociales y demandas, como los movimientos de trabajadores desocupados (MTD), irradiaron de forma exponencial.

Si bien los actores “clásicos” como los sindicatos se debilitaron, y la conflictividad laboral-sindical disminuyó debido a la reducción del empleo, a la desproletarización en el sector industrial y a las medidas de precarización laboral (Palomino, 2003),<sup>4</sup> los conflictos sindicales en el ámbito del sector público se mantuvieron en alza y se sumaron a los reclamos de los sectores y organizaciones antes mencionados. En efecto, durante el período 1990-2003, el 49 % de las protestas fueron protagonizadas por organizaciones de tipo sindical, pese al apoyo negociado que había obtenido el gobierno neoliberal de Menem por parte de ciertas direcciones gremiales para implementar el proceso de ajuste estructural y reforma institucional (Piva, 2015). Decir que el sindicalismo en cuanto actor social perdió fuerza es cuestionable. A lo sumo, como afirma Svampa (2007), se puede sostener que el actor sindical perdió espesor ideológico y se reconfiguró buscando nuevos espacios de participación o intervención.

La llegada al poder de Néstor Kirchner (NK) en 2003, abanderando la coalición electoral Frente para la Victoria (FPV), reconfiguró este escenario. El nuevo gobierno se enfrentó a diversos desafíos. En el plano económico, lograr una mejora de los indicadores económicos —PBI, balanza de pagos y empleo— y torcer la dirección neoliberal del modelo hasta ese entonces vigente. En el plano político-institucional, la necesidad de reorganizar el mapa de los partidos políticos y las organizaciones sociales, así como de devolver transparencia a las instituciones políticas. Ligado a esto, el desafío de reconstruir la figura de la representación política se volvió prioritario. La acumulación de heterogéneas demandas sociales y el surgimiento de nuevos actores en el espacio público obligó al presidente Kirchner a tramitarlas de acuerdo a distintos mecanismos y estrategias (movimentista, corporativa, institucionalista): la demanda por trabajo digno de los trabajadores desocupados, la mejora de los niveles de empleo y del salario por parte de los trabajadores que habían logrado permanecer dentro del mercado laboral pero en condiciones sumamente desfavorables; el reclamo de una política activa de memoria y justicia impulsado por de las organizaciones de derechos humano; la recuperación de ahorros por parte de las clases medias y un retorno a la “normalidad política” exigida, especialmente, por la ciudadanía “independiente” (Mauro, 2014).

La recuperación económica de la Argentina, en el marco de la devaluación de la moneda nacional, el constante aumento del precio internacional de las *commodities* y algunas políticas tendientes a dinamizar el mercado interno, hizo que el país reestableciera relativamente su crecimiento industrial y agropecuario. Medidas como el aumento del salario mínimo, vital y móvil, la reapertura de las negociaciones paritarias y la firma de convenios colectivos, fueron importantes políticas que repararon holgadamente la situación de los trabajadores. Asimismo, el incremento del haber mínimo jubilatorio y la aprobación de la Ley de Traspaso a Reparto en 2007 —que permitió el traslado de los beneficiarios que se encontraban bajo el régimen privado al régimen estatal—, mejoraron largamente las condiciones de vida de las personas de la tercera edad. La tasa de desocupación disminuyó de forma considerable, pasando de un 16,3 % a fines de 2003, a un 8,1 % a fines de 2007, lo cual significó que una gran proporción de personas engrosaran las filas de los trabajadores asalariados.

Las organizaciones sindicales recobraron el protagonismo perdido durante las décadas previas y ocuparon nuevamente el escenario social y político de la mano de la Confederación General del Trabajo (CGT) en la discusión de las condiciones de explotación de la fuerza de trabajo, heredadas del modelo neoliberal. Así, esta etapa posneoliberal junto con las decisiones gubernamentales y orientación del modelo de desarrollo, abrieron las posibilidades para el “retorno del gigante” (Etchemendy, 2011).

## Debates en torno a la revitalización sindical

El resurgimiento del interés académico por el sindicalismo generó un sinnúmero de debates, en los cuales primaron algunas tesis relacionadas con la idea de “revitalización sindical” (Senén González y Haidar, 2009), “reactualización sindical” o “recuperación sindical” (Atzeni y Ghigliani, 2008). Estos trabajos se apoyaron en indicadores del campo de las relaciones laborales tales como el dinamismo de las negociaciones colectivas, el número de convenios colectivos de trabajo, las tasas de afiliación sindical y los recursos financieros de las organizaciones sindicales (Senén González y Del Bono, 2013). Si bien existe un consenso en torno al reempoderamiento de los sindicatos argentinos en términos de su capacidad de negociación colectiva para mejorar las condiciones materiales de los trabajadores en comparación con las décadas previas, hay discrepancias acerca del alcance que este tuvo, así como respecto de su rol como sujeto político en la dinámica abierta desde 2003.

Algunos análisis sostienen que, a grandes rasgos, el movimiento sindical se fortaleció tanto en cuanto a su poder de mercado, como a su poder institucional, aunque solo lo hizo la vertiente que representa a la clase obrera inserta en el mercado laboral formal, quedando excluida la gran masa de trabajadores informales (Etchemendy y Collier, 2008). Etchemendy (2011) denominó a este arreglo institucional “neocorporativismo segmentado”, para dar cuenta de la alianza entre trabajadores formales, empresarios y

Estado sobre la base de acuerdos salariales anuales y salarios mínimos a través de instituciones laborales que, en algún sentido, fortalecen a los sindicatos de todos los sectores, pero especialmente a los alineados en la CGT liderada por Hugo Moyano. Esta perspectiva ofrece un aporte para adentrarse en el estudio de la representación política a partir de señalar cómo las mediaciones institucionales pueden generar procesos de incorporación y reconocimiento políticos.

Otros enfoques defienden la idea de que al no haber ideado nuevas estrategias de lucha gremial, el sindicalismo no atravesó necesariamente un proceso de “revitalización sindical” (Atzeni y Ghigliani, 2008). Acontecimientos tales como la reunificación de la CGT en 2004, la negación del reconocimiento de la personería gremial a la Central de Trabajadores de la Argentina (CTA) y la (re)instalación del Consejo del Salario Mínimo, Vital y Móvil darían cuenta de una “recuperación sindical” pero no de su revitalización (Atzeni y Ghigliani, 2008). Algunos estudios desplazan el sentido del concepto de revitalización y conceden que los sindicatos no idearon nuevas estrategias, ni el kirchnerismo favoreció una recuperación de aquellos al resistirse a otorgarles un “estatuto de sujeto político” (Natalucci, 2015), pero los sindicatos sí se fortalecieron en términos de organizaciones sectoriales de representación de intereses o demandas obreras (Bensusán y Subiñas, 2014). Este último trabajo identifica dos formas de interacción, la representación y la intermediación de intereses, sobre la base de la distinción que ya realizara Schmitter (1998). La primera implicaría una “transmisión ‘fidel y precisa’ de las demandas y preferencias de los representados” (Bensusán y Subiñas, 2014, p. 62), mientras que la segunda se refiere a la regulación de los intereses sindicales por parte de los representantes (la dirigencia sindical) a través de un esquema institucionalizado que no necesariamente se hace eco de aquellos y que puede incluso hacer que la dirigencia termine cumpliendo funciones gubernamentales, o satisfacer solo sus intereses personales.

Esta distinción es útil a los fines de nuestra discusión porque abre interrogantes que las tesis de la revitalización sindical pierden de vista: ¿qué condiciones políticas son necesarias para que los sindicatos puedan cumplir ambas funciones de forma virtuosa? ¿Acaso depende (solo) de sus estrategias y funcionamiento interno (como democracia interna)? ¿O están condicionados por aperturas en el plano económico-estructural? En la línea que postula Natalucci (2013), coincidimos en que estas tesis prestaron mayor atención al modo en que los sindicatos recuperaron su rol de “articuladores de las demandas obreras” y descuidaron “sus expectativas de participación política” (s/p), es decir, la dimensión política de la acción sindical.

Respecto a los estudios sobre el sindicalismo en Argentina, en especial el del transporte, se pueden identificar dos grandes grupos, de los cuales nos interesa particularmente el segundo. El primero, anclado en disciplinas como la economía, geografía y planificación urbana, procura dar cuenta de la relación entre patrón de crecimiento, modelo de desarrollo y políticas públicas en torno al sector del transporte, tanto durante las décadas neoliberales (Müller, 2004) como durante el ciclo que se inaugura en 2003 (Szenkman, 2015). De este grupo, recuperamos el aporte del impacto que tienen los modelos de desarrollo y de gestión pública de servicios como el transporte en las estrategias de los actores sociales.

Los estudios del segundo grupo adoptaron el enfoque más clásico de las relaciones laborales, al analizar a la CGT y a uno de sus sindicatos dominantes en el siglo XXI —Camioneros— desde variables clásicas del mundo sindical, como las estrategias para concentrar mayor poder en comparación con otras organizaciones sociales, las capacidades y la acumulación de recursos sindicales para negociar con los empresarios y el Estado (Pontoni, 2013); los factores, tanto estructurales como agenciales, que posibilitaron el nuevo liderazgo de Camioneros en el seno del movimiento sindical (Benés y Fernández Milmanda, 2012) y la composición organizacional del sector, tanto en su dimensión gremial como empresarial (Pontoni y Silbergleit, 2010). Buena parte de estos trabajos han colocado el énfasis en la dimensión estrictamente sindical en detrimento de una perspectiva relacional que indague el espacio intermedio fraguado en el cruce entre lo sindical y lo político. La línea de investigación propuesta por Pontoni y Silbergleit (2010) aborda este espacio a partir de la capacidad sindical de ganar poder a través de la construcción de alianzas o coaliciones con los gobiernos, así

como de influir en la toma de decisiones y políticas estatales. Sin embargo, persisten en una “perspectiva del actor” al centrar la mirada únicamente en el sindicato como sujeto con determinadas estrategias, sin analizar el modo en que el Estado en cuanto terreno estratégico productor —y producto de— estrategias (Jessop, 2017), ofrece determinadas opciones para que dichas estrategias puedan o no concretarse.

A partir de un enfoque que abreva en la sociología política, y desde el ángulo de análisis que nos interesa —la representación política—, se torna necesario incluir una dimensión relacional, conflictual e interactiva de la política para el estudio de la forma de intermediación sociopolítica entre los sindicatos del transporte y el gobierno nacional. Los modelos de desarrollo, las relaciones de fuerza y de poder (económico y político), los legados históricos de la institucionalidad estatal, que operan como “selectividades estratégicas” (Jessop, 2017), así como la dimensión del proyecto político, se entrecruzan en todo proceso sociopolítico, y también en cualquiera que involucre la construcción de representación política. Esta última entraña, necesariamente, un proceso de mediación. En ese sentido, el Estado puede fungir como esa superficie que posibilita (y también obstaculiza) el reconocimiento de intereses, identidades, y de esa forma otorgar representación.

## Representación política, más allá de los partidos políticos

Tal como la adoptaremos en este artículo, la categoría de representación política (en adelante, RP) se nutre de algunos elementos ya esbozados de las teorías del Estado, pero también de otras teorías políticas contemporáneas sobre ella. La RP ha sido uno de los principales tópicos abordados en el marco de los estudios sociológicos y politológicos para comprender los regímenes democráticos, la construcción del Estado, el surgimiento y acción de organizaciones de la sociedad y de la ciudadanía.

En lo fundamental, son dos las dimensiones para las cuales esta categoría ha surgido en el léxico de las ciencias sociales contemporáneas. Por un lado, la RP como un mecanismo de elección de autoridades por parte de los votantes para conformar gobierno (Manin, 2006). Esta dimensión alude a un aspecto sincrónico en tanto la RP aparece como el factor que hace que un grupo político (partido) asuma el poder en un momento determinado. Tal conceptualización, propia de la ciencia política convencional —y que ha sido la dominante— enfatiza en los mecanismos a través de los cuales los ciudadanos eligen a los que serán sus representantes. Los análisis se centraron, mayoritariamente, en los sistemas partidarios y electorales como modo de indagar en la cuestión de la representación (Luna, 2007). Los diversos sectores, clases y actores sociales estarían representados políticamente, sobre todo, a través de la elección de representantes afiliados a partidos políticos para ocupar distintos cargos institucionales (en los distintos niveles y responsabilidades, desde legisladores municipales hasta el presidente de la Nación). En ese sentido, los ciudadanos quedan reducidos a votantes que eligen a sus representantes de forma racional según sus preferencias. Asimismo, los estudios se han caracterizado por un predominio de la perspectiva elitista cuyo acento está colocado en las elites político-partidarias como sujetos que construyen representación (Sartori, 1992). Por otro lado, el foco ha estado puesto en cómo las instituciones formales (poderes del Estado, partidos políticos, instituciones de control) logran, a través de las clases dirigentes que las ocupan, vincularse con los ciudadanos-electores.

La segunda dimensión de la RP, abordada en menor medida, ha sido analizada para dar cuenta de cómo los representantes políticos —ya sea gobernantes electos o personas designadas para ejercer la función de representación (Pettit, 2009)— logran estabilizar, estructurar y configurar determinados modos de inclusión de diversos segmentos sociales a lo largo de un ciclo político (Shapiro et al., 2009). El ejercicio de la representación no se reduce al procedimiento institucional que consagra a determinados actores como gobernantes o representantes de ciertos sectores, sino que se despliega a lo largo de cualquier proceso político en procura de legitimidad (Rosanvallon, 2004). A diferencia de la anterior, esta dimensión denota un aspecto diacrónico y extraelectoral. Esto no significa que los mecanismos mediante los cuales los representantes llegaron a adquirir tal rol no puedan ser los mismos con los que luego operan para construir sus proyectos políticos, garantizar gobernabilidad, gestionar las reivindicaciones, producir incorporaciones e identidades

políticas, etc. Esta noción, entonces, contiene pero no agota el circuito asociado al sistema partidario. Los ciudadanos no son meros votantes, sino que pueden participar como miembros de otras organizaciones (sindicatos, cámaras empresariales, ONG, movimientos sociales, etc.) que también, como el ciudadano en cuanto elector, reclaman representación política a través de otros medios (no necesariamente del sufragio).

En esta investigación construimos una noción de RP apoyada en esta segunda dimensión, sobre la base de los desarrollos de Pitkin (1967), Urbinati (2006), Laclau (2005), Rosanvallon (2004) y Ardití (2015). La indagación en la relación configurada entre los gobiernos y los sindicatos de transporte evidenció que la categoría de RP tradicional dejaba afuera dinámicas de representación que se despliegan más allá de la esfera partidaria y del vínculo gobernantes-ciudadanos qua electores. Esto no significa desconocer la importancia que aún hoy revisten los partidos políticos no solo como intermediarios entre los ciudadanos, grupos de interés, movimientos sociales y el sistema político, pero advierte respecto de la necesidad de ampliar el conocimiento sobre otras formas de mediación sociopolítica más allá de la partidaria.

Así, entenderemos por RP la práctica política de mediación a través de la cual se vinculan dos o más actores sociales para lograr que sus objetivos, intereses, demandas sociales e identidades, puedan encontrar una superficie de inscripción donde reconocerse y gestionarse políticamente. Toda dinámica de representación requiere procesos de autorización o designación (no necesariamente por medio de elecciones) y de reconocimiento entre los actores involucrados. También podemos sostener que toda práctica de RP alude a la estatalidad. Para concretarse, requiere del terreno estatal (sus aparatos y sus capacidades) que está más o menos abierto, según cada momento histórico, al reconocimiento de dichos actores que pretenden ser representados (Jessop, 2017). En ese sentido, también podemos afirmar que no todo ni todos son susceptibles de ser representados políticamente en cualquier momento. Lo que aparecía como irrepresentable puede volverse digno de representación en la medida en que se generen ciertas condiciones para ello, tales como determinados proyectos políticos y condiciones estructurales que vuelvan visibles determinados intereses sociales, entre otros. Por lo tanto, en estricto rigor, el proceso de representación no es posterior a la existencia del “objeto ni sujeto representable”, sino que se coconstruyen durante su accionar (Ardití, 2015).

Para los fines de nuestro trabajo, realizaremos una distinción analítica entre lógicas de representación política (LRP) y régimen de representación política (RRP). Entendemos a la primera como un tipo de representación política, según a) el espacio de acción política que activa, b) el principio de legitimidad en que se apoya el intercambio, c) el tipo de recursos que se intercambian, y d) los repertorios a través de los cuales se intercambia. El contenido que asume cada una de estas dimensiones dará como resultado un tipo de RP. Así, hemos identificado cuatro tipos: corporativa, parlamentaria, partidaria y populista (ver la figura N.º 1). Cuando se analiza cómo opera una LRP “en acción”, es decir, cuando entra a jugar en el espacio político junto a otras LRP, entonces ya hablamos de un RRP. Podríamos definirlo como el conjunto de LRP disponibles en un tiempo y espacio determinados, que establecen múltiples relaciones entre sí, pudiendo coexistir, articularse, operar alternada o simultáneamente, adquiriendo alguna(s) de ella(s) cierto predominio sobre las otras según la historicidad de los procesos políticos y las cambiantes coyunturas.

FIGURA N.º 1  
Tipología de lógicas de representación política

Lógicas de Representación Política	Espacios de la acción política	Principio de legitimidad	Recursos de intercambio	Repertorios de intercambio político
<b>Corporativa</b>	Instituciones estatales	Reconocimiento estatal de intereses/demandas sectoriales	Cargos institucionales/influencia-gobernabilidad	Designación/Negociación/Pactos
<b>Parlamentaria</b>	Parlamento	Elección popular	Escaños parlamentarios, gobernabilidad	Deliberación/Negociación/Pactos
<b>Partidaria</b>	Partido o Movimiento político/Territorio	Elección Popular	Votos/Agregación de intereses/Dinamismo al sistema político	Pactos políticos
<b>Populista</b>	Comunidad Política/Espacio público	Soberanía Popular/Reconocimiento estatal de demandas sociales	Reconocimiento/Identidad/Lealtad	Decisiones políticas/Movilización

Fuente: elaboración propia.

## KIRCHNERISMO Y TRANSPORTISTAS: DE UN RÉGIMEN DE REPRESENTACIÓN POLÍTICA MÚLTIPLE A LA RUPTURA POLÍTICA

El advenimiento del gobierno kirchnerista en 2003 abrió un nuevo ciclo político en el que el Estado recobró ciertas capacidades para orientar los procesos sociopolíticos y económicos. El proyecto político liderado por el kirchnerismo consideró propicio vincularse con determinados actores sociales para poder llevar adelante un modelo de desarrollo que superara el núcleo duro neoliberal instalado con vehemencia durante las décadas previas. En ese marco, una de las primeras alianzas políticas que conformó a los pocos meses de asumir el poder político en 2003 fue con el movimiento obrero, específicamente con la CGT “disidente” y la CTA,<sup>5</sup> a pesar de que dicha CGT no había dado su apoyo electoral a la fórmula encabezada por NK. Tanto Moyano como Juan Manuel Palacios —este último, el máximo dirigente de los choferes y trabajadores colectivos (UTA) hasta el año 2006— hicieron expreso su apoyo al candidato que competía con Kirchner. Sin embargo, una vez que este asumió la presidencia, tanto la CGT oficial como la “disidente” decidieron alinearse políticamente con el gobierno nacional. Esta coalición iba de la mano con la incipiente alianza que se estaba forjando con la Unión Industrial Argentina (UIA), el sector que había apoyado la devaluación de la moneda, en el marco de la estrategia neodesarrollista que parecía estar impulsando el recién posicionado gobierno (Merino, 2016). Dentro de la CGT, los sindicatos de transporte —en particular Camioneros— fueron los actores privilegiados de dicha alianza. Si bien todos los gremios procuraron establecer una relación amigable con el gobierno, la alianza con la CGT, tal como sostiene Etchemendy (2011), se fundamentó en los tres sectores “ganadores” del modelo neodesarrollista en ciernes: transporte, construcción e industria (metalúrgicos y automotrices).

Dadas las características que había asumido la CGT moyanista a lo largo de la década anterior, principalmente el sector de transporte, estaba mejor posicionada para entablar un vínculo estrecho con el nuevo gobierno, en relación con las otras corrientes sindicales que habían ofrecido su apoyo al gobierno neoliberal (Merino, 2012). Durante los noventa, la Federación de Camioneros liderada por Moyano desde el año 1992 como secretario general, y articulada al Movimiento de Trabajadores de la Argentina (MTA), logró catapultarse como una corriente sindical combativa y antineoliberal dentro del movimiento obrero, con una capacidad creciente de posicionarse como un actor de veto y de presión para cualquier gobierno. Además, revestía cierta legitimidad social al ser considerado un gremio que defendía a los trabajadores, frente



al resto de la dirigencia sindical que había apoyado la implementación de la agenda neoliberal a costa de los asalariados. Por otro lado, su articulación con otros actores como los MTD en procura de ampliar su agenda sectorial hacia otros trabajadores y segmentos sociales, reforzaba su carácter movimientista.

Estos aspectos de los gremios del transporte sintonizaban con el discurso antineoliberal y la matriz nacional-popular en que comenzaba a inscribirse NK (Muñoz y Retamozo, 2009). La defensa de este sector del sindicalismo de un modelo económico basado en la producción industrial y un Estado proteccionista se colocaba en la misma línea político-económica que el kirchnerismo comenzaba a trazar. En este sentido, el terreno estatal ahora estaba más abierto a conformar este tipo de alianza y no otras. Además, la indiscutible capacidad de movilización social y de disrupción económica de los sectores representados por esta CGT — especialmente el transporte— los convertía en un codiciado aliado político.

Esta inicial alianza política con los sindicatos de transporte terrestre en 2003 rápidamente pasó a constituirse en una articulación política vigorosa que actuó como sostén del proyecto político gubernamental. Ello se visibilizó, como veremos a continuación, en el régimen de representación política configurado durante el período 2004-2011, que combinó distintas lógicas de representación política, con una fuerte primacía de la corporativa y la populista. Esto generó un clima político de estabilidad y gobernabilidad para la fuerza gobernante, al menos hasta el año 2011. A partir de ese momento, las distintas LRP articuladas previamente comenzaron a sufrir cierto repliegue, creando las condiciones para una posterior ruptura de dicha articulación en 2012.

## La fuerza de la representación política corporativa

Desde la década del noventa hasta la actualidad, una práctica habitual de la conducción de los gremios de transporte —en especial del “moyanismo”— fue la de sugerir nombres para la conformación de los cargos estatales clave en áreas como transporte, trabajo y seguridad social. Así había ocurrido con la presidencia de Duhalde en 2002. Esta práctica inauguró la gestación de una lógica de representación política de tipo corporativa (LRPC) que operaría con holgada fluidez hasta el año 2012. Por LRPC entendemos un modo de representar intereses particulares o demandas sectoriales (no necesariamente definidos de manera funcional por su lugar en la estructura económica) de grupos que son reconocidos estatalmente y que operan con espíritu de cuerpo/colectivo en instituciones estatales. Esta intermediación se expresa o concreta a través de la participación por parte de representantes de dichos grupos en tres planos: 1) en instancias institucionales del Estado, asumiendo cargos ejecutivos en ministerios, comisiones, organismos, juntas, consejos, etc.; 2) en actividades estatales como elaboración e implementación de políticas públicas y normas; 3) influencia en la toma de decisiones estatales que podrían afectar (conceder o negar) sus demandas sectoriales. Esto significa, haciéndonos eco de la propuesta de O’Donnell (1975), que en rigor, las autoridades estatales reconocen como representantes para participar dentro del Estado a las cúpulas o dirigencias de dichas organizaciones, un reconocimiento acordado luego de procesos de negociación y pactos. Además de este reconocimiento institucional, opera un segundo momento que consiste en la refrendación o consentimiento de los representantes por parte de las bases del grupo representado. Esta participación puede estar definida y regulada a través de estatutos, reglamentos, leyes, decretos, constituciones, u operar de facto, como consecuencia de una decisión gubernamental que no está respaldada normativamente sino por la legitimidad que ese mecanismo y dichos representantes adquieren a lo largo del tiempo en cuanto prácticas institucionalizadas y arraigadas en determinado campo de acción.

Construimos esta noción a partir de los desarrollos politológicos clásicos en torno al corporativismo provenientes de autores como Schmitter (1998) y Lehmbruch (1982), pero disentimos en algunos aspectos, como por ejemplo, en la relación lineal que estos aportes establecen entre corporativismo y tipo de actor social involucrado (los grupos de interés definidos por su lugar en la estructura de clases y la división del trabajo). En nuestra propuesta, el corporativismo consiste en una lógica de representación que puede o no operar

con actores definidos funcionalmente y que detentan el monopolio de la representación. En este sentido, cualquier actor social puede vincularse al sistema político en términos corporativos, y de modo inverso, los grupos de interés (como los sindicatos) pueden actuar con otras LRP más allá de la corporativa. Por otro lado, nos alejamos de las concepciones de cuño gramsciano que ven al corporativismo como la fase previa al momento político en que los intereses particulares y programas de la organización social se extienden a otras fuerzas sociales. En cambio, concebimos la posibilidad de que el corporativismo se exprese como una lógica que opera de forma permanente en todo proceso político y que se combine con otras LRP, más allá de que los actores sociales hayan podido trascender su esfera sectorial de acción.

En el caso que nos ocupa, la LRPC se desplegó de manera ampliada. La aspiración de los gremios del transporte era poder controlar directamente ciertas instancias estatales desde las cuales posicionar sus reclamos sectoriales, aumentar los recursos de poder y apuntalar su presencia en la esfera pública y política.<sup>6</sup> Si bien durante los gobiernos kirchneristas la máxima autoridad del área estatal de Transporte nunca fue ocupada por un hombre sugerido directamente por Moyano, NK decidió ceder espacios —las distintas subsecretarías del ramo (la de transporte de cargas, de pasajeros, marítimo y aerocomercial)— al moyanismo (Delfino y Martín, 2008). La designación de Ricardo Cirielli (técnicos aeronáuticos) en el área de transporte aéreo fue celebrada como una victoria de la CGT (*Página 12*, 12 de junio de 2003). La incorporación de otros “hombres de Moyano”<sup>7</sup> a áreas estratégicas de transporte, como la Subsecretaría de Transporte Automotor perteneciente a la Secretaría de Transporte (Delfino y Martín, 2008) terminó por sellar la incipiente alianza entre transportistas y gobierno. Esta área es la que define los subsidios y créditos que recibirán los empresarios propietarios de camiones (*Página 12*, 9 de julio de 2004). Asimismo, la Subsecretaría de Transporte Ferroviario también fue ocupada entre 2006 y 2012 por un gremialista del transporte, Guillermo Antonio Luna, quien, si bien no pertenecía directamente a las filas moyanistas, era dirigente de La Fraternidad y fue uno de los pocos que logró continuar ocupando un cargo ejecutivo durante el segundo mandato presidencial de Cristina Fernández de Kirchner (en adelante, CFK) cuando dicha lógica comenzó a resquebrajarse.

La decisión de NK de otorgar estos espacios políticos era una forma de contener los reclamos sindicales y dar señales concretas para sostener la alianza recientemente pergeñada.<sup>8</sup> Conservar la máxima instancia estatal en materia de transporte era fundamental para el gobierno en pos de dotar al Ejecutivo de cierto margen de autonomía estatal para lograr que el abultado presupuesto destinado a esa área estuviera regido por las decisiones ejecutivas y no sindicales. Desde la visión del gobierno, la lucha de las organizaciones por ocupar espacios dentro del Estado era conceptualizada como un mero acceso al “aparato estatal” por parte aquellas, y por ende, de recursos.<sup>9</sup> Para las organizaciones, la participación dentro del Estado permitiría no solo contar con mejores oportunidades de robustecerse —coherente con el objetivo que podría proponerse cualquier organización sindical— sino también imprimir transformaciones más profundas, y para ello era “necesario disputar desde dentro del sistema”.<sup>10</sup>

La participación directa de los gremios en las estructuras estatales no se redujo a las instancias centralizadas del Ejecutivo, sino que se extendió también a organismos autónomos nacionales como la Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT),<sup>11</sup> encargada de la fiscalización, control y protección del transporte terrestre y de los derechos de los usuarios del transporte en jurisdicción nacional. A partir de 2003 los gremios del transporte comenzaron a tener una participación en nuevos espacios. La Licencia Nacional Habilitante creada en el año 1999 por resolución ministerial,<sup>12</sup> obligatoria para el transporte de cargas y movilidad de pasajeros, pasó a estar en manos de los sindicatos de camioneros a partir de 2003, y el gobierno les otorgó a los mismos la competencia de la realización del examen psicofísico. Según un testimonio recuperado de una investigación,

la realización del examen (psico-físico) se le concedió a las obras sociales que administra Camioneros dada la presión de este sindicato y de los choferes a realizarla, sumado a que los anteriores prestatarios mostraban ciertos inconvenientes para proporcionar este servicio a nivel nacional (citado en Pontoni, 2013, p. 130).

El control de este ámbito por parte del sindicato redundó en un aumento de los recursos de la Federación de Camioneros dado que el examen debía ser abonado; además, permitió a los propios sindicatos controlar los procesos que habilitan a los choferes a obtener la licencia. Esta era otra muestra del afianzamiento de la LRPC en el vínculo transportistas-gobierno, que expresaba de manera cabal la debilidad estatal para torcer los patrones del ciclo neoliberal durante el cual el Estado había estado fuertemente permeado a los intereses sectoriales. Asimismo, este tipo de mecanismos fue empleado en momentos de conflictividad social, como durante el año 2009 cuando los trabajadores del subte que se desvincularon de la UTA protagonizaron varios conflictos para reclamar al gobierno el reconocimiento de su inscripción gremial. Ante la presión de la UTA para que el gobierno no cediera, este decidió otorgarle la competencia de la capacitación de los choferes de colectivos, el mismo beneficio que ya gozaba la Federación de Camioneros para los cursos de capacitación y exámenes del transporte pesado (*La Nación*, 22 de diciembre de 2009; entrevista a dirigente de UTA Seccional La Plata, marzo de 2016).

Por otro lado, la designación de las máximas autoridades en las carteras de Economía, Planificación y Trabajo también había estado atravesada, durante el período en que la articulación entre el gobierno y los transportistas lucía estable, por la influencia de estos. La renuncia del ministro Roberto Lavagna (en 2005) y la permanencia en el cargo del ministro de Planificación (Julio de Vido) con quien la CGT ya oficialista tendría una fuerte cercanía durante los gobiernos kirchneristas, fueron ejemplos de aquello. Sin embargo, la separación del área de transporte del Ministerio de Planificación y su traslado al Ministerio del Interior en el año 2012 formó parte no solo de una disputa intragubernamental sino de una estrategia de la propia presidenta CFK para debilitar el poder del moyanismo. Según un testimonio recogido en la biografía (política) de Moyano,

en vísperas de la asunción de Cristina, en una reunión con otros dirigentes, le preguntamos a Moyano qué iba a pasar con los subsecretarios de Transporte. Nos contestó: “le puse y sostuve un ministro –De Vido-. Mirá si no voy a poder sostener un subsecretario” (Delfino y Martín, 2008, p. 249).

Si bien parte de la influencia que ha logrado ejercer el gremio de Camioneros y otros vinculados a la Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte (CATT) ha sido el resultado de su progresivo empoderamiento sindical y poder de movilización y de presión, fue desde el gobierno kirchnerista que se habilitaron deliberadamente ciertos ámbitos de acción permeables a dicha influencia. El gobierno, en el marco de dicho empoderamiento sindical que luego contribuyó a alimentar, también optó por construir una estrategia que incorporara a estos sindicatos a su proyecto político para contener la conflictividad del sector, satisfacer algunas de sus reivindicaciones y movilizar apoyos políticos/electorales en momentos claves, como fueron las campañas electorales hasta el año 2009; conflictos políticos nacionales como el suscitado entre Argentina y Uruguay por la instalación de las papeleras finlandesas; el enfrentamiento entre el gobierno nacional y la burguesía agraria en 2008 en torno a la Resolución N.º 125; la reestatización de los fondos previsionales (2008) y el proyecto de Ley de Servicios Audiovisuales en 2009 (*Página 12*, 9 de septiembre de 2009).

Por último, para comprender a cabalidad el alcance que adquirió la LRPC debemos mencionar el último aspecto configurador de esta lógica. Esta terminó de cobrar forma a partir del vínculo directo que se estableció entre los representantes del transporte (tanto líderes sindicales como empresarios) y el gobierno kirchnerista, especialmente con NK. El vínculo cara a cara entre el máximo dirigente de la CGT y de los Camioneros y NK, así como entre líderes sindicales y distintos ministros del mismo gobierno, configuró buena parte del campo de la representación política que, de todos modos, no prescindió de las mediaciones políticas partidarias y parlamentarias, entre otras.

Los asiduos encuentros y reuniones entre Moyano y NK, así como entre Palacios y el por entonces secretario de Transporte, establecieron una dinámica por la cual se negociaban ciertos acuerdos institucionales y decisiones políticas que afectaban al sector de transporte sin atravesar por las instancias

formales de toma de decisión o elaboración de normas. Durante el año 2005, en varios encuentros en la Casa Rosada, Moyano (muchas veces acompañado por el líder sindical de los colectiveros) y NK abordaron temas que iban desde el control de precios que fijaban los supermercadistas, la deficiencia de las empresas privadas de provisión de agua, hasta la recolección de residuos en la ciudad de Buenos Aires (*Página 12*, 7 de enero de 2005). Eran conocidas las quejas de distintos exfuncionarios del gobierno de NK por las instrucciones que el expresidente les daba a sus ministros para que recibieran personalmente a Moyano con frecuencia:

apenas asumió Néstor se reunió con Víctor De Gennaro (CTA) y Hugo Moyano por separado. En dicha reunión, Moyano le entregó un listado con 21 puntos reivindicativos, que Kirchner le entregó a su vez al Ministro de Trabajo para que vaya tildando los puntos que se iban cumpliendo (entrevista a un exministro).

Cualquier decisión política que tuviera implicancias para el entorno sindical en general, y en particular el de transporte, no estaba exenta del filtro o estela moyanista (entrevistas a exministro y a dirigente de la Secretaría de Camioneros). Varios exfuncionarios consideraban que este nexo estrecho que el expresidente gestó con los sindicalistas se alejaba del objetivo inicial declarado del gobierno de restaurar el modo de hacer política que había dominado las décadas anteriores y de obtener márgenes de autonomía respecto al “mundo de las corporaciones”, entendiendo por estas tanto a las ligadas al sector empresarial y financiero, como aquellas del campo popular y ciudadano (organizaciones sociales y sindicales, medios de comunicación, etc.).

## **En procura del 33 % nunca alcanzado: la representación parlamentaria**

En simultáneo con la dinámica de una LRPC, el vínculo entre transportistas-gobierno estuvo marcado por la intención de los primeros de ocupar prominentes lugares en la arena parlamentaria, con diversos resultados según cada coyuntura y la apertura del poder gubernamental para ceder espacios. Definimos a la lógica de representación parlamentaria (LRPP) como aquella intermediación socioestatal que se despliega en el ámbito legislativo, a través de la cual los representantes (en nuestro caso, dirigentes sindicales) asumen el cargo de legisladores como parte de un partido político. Dichos representantes obtienen el escaño en virtud de un doble proceso de designación: por un lado, para ser incluidos en la lista legislativa que se refrendará en elecciones populares deben someterse a procesos de negociación y deliberación en el seno del partido político al que adscriben. Por otro lado, una vez incorporados en la lista legislativa, los representantes son electos por medio del voto popular, de acuerdo a las reglas electorales estipuladas.

Cada año electoral en Argentina (2005, 2007, 2009, 2011, 2013) estuvo atravesado por la disputa del movimiento obrero liderado por Moyano por integrar a las listas legislativas del FPV a personas de su entorno (ya fueran dirigentes sindicales o personas cercanas). Esta intención, especialmente de los gremios del transporte, fue un patrón que se repitió a lo largo del período estudiado, con excepción del año 2013, cuando la ruptura entre este sector sindical y el kirchnerismo se había consumado. Las vísperas del cierre de las listas de cada año electoral se caracterizaban por una presión sin igual por parte del moyanismo para que el FPV contemplara la participación de los dirigentes sindicales en aquellas, y de esa forma se retornara a la tradición histórica del Partido Justicialista (PJ) que alguna vez había sido exitosa. Esta tradición dictaminaba que las listas legislativas debían estar compuestas como mínimo por un 33 % de candidatos provenientes de las filas del movimiento obrero organizado.

Ni bien se efectuó la reunificación de la CGT en el año 2005, Moyano presionó para que varios dirigentes y personas allegadas a su entorno formaran parte de las listas del FPV. Tal fue el caso de Héctor Recalde, abogado de la CGT hasta el año 2012, y del dirigente de los judiciales, Julio Piumato (*La Nación*, 8 de julio de 2005; *Página 12*, 5 de octubre de 2005). Las listas, monitoreadas por el propio NK y por ministros como Alberto Fernández (jefe de Gabinete en ese momento) se cerraron con estas inclusiones sindicales. La elección de estos dos diputados fue clave para la CGT aunque posteriormente generó malestares internos entre distintos dirigentes que adujeron un déficit de representatividad provocado por el tipo de intervenciones

parlamentarias del diputado Recalde. Su incorporación orgánica al proyecto gubernamental dificultaba canalizar con fidelidad las demandas del movimiento obrero, como la discusión por el reclamo histórica del sindicalismo para aumentar el mínimo no imponible (*La Nación*, 8 de marzo de 2006).<sup>13</sup> No obstante, Recalde presentó algunas propuestas legislativas trascendentes para el movimiento sindical —aunque con resultados no siempre favorables— como por ejemplo el proyecto de reparto de las utilidades empresarias entre los trabajadores, iniciativa de la CGT liderada por Moyano que finalmente no logró aprobarse en medio de la estrategia del gobierno para mantener una relación de cooperación entre el movimiento obrero, los empresarios y el gobierno (Merino, 2016).

En 2007 también se perfiló públicamente la intención de la CGT de integrar dirigentes no solo del transporte a las listas legislativas del FPV de cara a las elecciones de ese año, tanto en el nivel nacional como provincial. Moyano nuevamente aspiraba a ocupar el tercio de las listas de la mano de una alianza con el PJ en la provincia de Buenos Aires (*Página 12*, 2 de septiembre de 2007), aunque dicha pretensión lucía ya desactualizada. La progresiva desindicalización del PJ (Natalucci, 2015) volvía cada vez más dificultoso alcanzar dicha meta. Sin embargo, pese a las distintas presiones e intentos de acuerdo entre el gobierno y la conducción de la CGT, las listas quedaron aprobadas sin la inclusión de los “hombres de Moyano”, a excepción de un dirigente del transporte (*La Nación*, 11 de septiembre de 2007; *Página 12*, 13 de septiembre de 2007).

La intención del gobierno nacional ante los inicios de un eventual ciclo presidencial liderado por CFK era reducir los potenciales frentes de conflictividad sindical con otras vertientes sindicales y otras organizaciones sociales, en un contexto en que la disputa intersindical a raíz del empoderamiento del moyanismo hacía aparecer al gobierno nacional como factor de este fortalecimiento (entrevista a exministro de los gobiernos kirchneristas). Además, el gobierno contemplaba que la ya establecida y vigorosa articulación política con Moyano, pese a no haber cedido ante sus reclamos de participar en las listas, garantizaba la “pax social” por parte de este sector del sindicalismo. Igualmente, a pesar de esta exclusión, los gremios apoyaron la candidatura presidencial de CFK (*La Nación*, 13 de septiembre de 2007) aunque con suspicacias por la posibilidad de que la futura presidenta se alejara del modelo político-económico y de la alianza con el movimiento obrero elaborada por NK. En esa coyuntura, varias declaraciones provenientes de distintos dirigentes del transporte aliados al gobierno —como Omar Maturano, del sindicato de trabajadores ferroviarios— expresaron la necesidad de que “el próximo presidente (comprenda) qué gremios tienen poder real [de lo contrario] se compraría un escenario conflictivo” (*La Nación*, 14 de octubre de 2007).

Sin embargo, aunque implícito, existía un consenso en el interior del vínculo gobierno-transportistas de que la vertiente sindical conducida por Moyano no solo había alcanzado importantes espacios de representación política, vía la LRPC y la LRPP (esta última, en menor medida) con un consiguiente poder de influencia estratégico, sino que dicha representación también estaba siendo vehiculizada a través de su incorporación al proyecto político gubernamental en términos de reconocimiento de su identidad popular, que sintonizaba con el entramado discursivo propuesto por el kirchnerismo. En este punto, podemos hablar de una tercera lógica de representación política, la populista (LRPPop).

A partir de desarrollos teóricos como los de Ernesto Laclau (2005), entendemos esta lógica como un modo de representación política en el que múltiples categorías sociales son articuladas entre sí —por medio de sus demandas sociales particulares— a través de su participación en el espacio público en el que se disputa un proyecto político que se inscribe discursivamente en los polos antagónicos “pueblo” versus “bloque de poder”. Esta LRP propone un modo de volver presentes las demandas pero en términos de unidad común/voluntad colectiva que, al hacerlo, convierte a una de ellas en superficie de inscripción estable para el reconocimiento de otras demandas en un registro universal. En una LRP populista, el líder político puede encarnar esa invocación universal, que al producir símbolos e identificaciones construye una totalización en que se representan las demandas particulares. Esta lógica, entonces, alude a un tipo de incorporación político-

simbólica de los actores al proyecto nacional en calidad de sujetos portadores de derechos, que se traduce en concretas decisiones y políticas.

En nuestro caso de estudio, fue evidente cómo los gremios del transporte fueron incorporados y reconocidos en el proyecto político. Por ejemplo, la devolución de la personería gremial a la CATT —que había sido arrebatada por la dictadura militar en 1976— por parte del gobierno kirchnerista fue sintomática. Dicho gesto se inscribía en esa matriz de derechos apoyada en principios de justicia social y reconocimiento de lo popular que el kirchnerismo encarnaba. El 4 de agosto de 2004, día en que el gobierno nacional restituyó la personería a los gremios de transporte aglutinados en la CATT en un acto organizada por el Ministerio de Trabajo, el por entonces ministro sostuvo que “se le devuelve la personería a sus verdaderos dueños, quitada ilegítimamente por los militares, porque esta gestión destaca la importancia de los gremios del transporte y apunta al fortalecimiento sindical”.<sup>14</sup> La CATT fungía como la plataforma a partir de donde Moyano ejercía el poder acumulado desde hacía dos años. Este gesto de gran trascendencia política no solo respondía a la estrategia general llevada adelante por el gobierno para consolidar la alianza con la CGT y transportistas, sino también al nuevo tiempo político que se había abierto en 2003 durante el cual la restitución de derechos cercenados durante décadas de dominación neoliberal se colocaba como una tarea clave del ahora Estado reparador.

La incorporación política de este sector a través de una LRPPop se evidenció también en diversos conflictos sociales que estallaron, por ejemplo, el enfrentamiento entre la burguesía agraria y el gobierno de CFK en 2008. En este tipo de contiendas políticas, la posición de la CGT moyanista siempre fue favorable al gobierno y a su proyecto político. Si bien esto era lo que se esperaba de un actor social aliado al gobierno, el posicionamiento de la CGT oficialista se inscribía autónoma y políticamente más allá del plano sectorial, en sintonía con el discurso que siempre había defendido esta vertiente. La tradición nacional-popular en que abrevaba el posicionamiento de la CGT desde hacía algunas décadas se renovó a partir de las interpelaciones propuestas por el kirchnerismo tanto a la CGT como a otras fuerzas de la sociedad. Este reenvío simbólico tuvo una gran eficacia como discurso ordenador de la sociedad, que al mismo tiempo construyó nuevas identificaciones políticas. Las movilizaciones que se sucedieron en apoyo al gobierno durante esta contienda política en la que la CGT tuvo un protagonismo fundamental, así como la acción directa de los propios camioneros en las rutas para desarticular los cortes perpetrados por la burguesía agraria y los pequeños productores en distintas rutas del país (Merino, 2016), fueron muestras de que el vínculo entre estos y el gobierno parecía trascender la mera alianza estratégica. Asimismo, mostraba que la incorporación de esta fuerza social al proyecto político en términos de su reconocimiento como “pueblo trabajador” (frente a la “oligarquía”) tenía una espesura más densa. Desde este momento se verá cómo esta LRP no solo atravesará el vínculo gobierno-transportistas sino que también constituirá la plataforma política-discursiva desde la cual estos procurarán “dar el salto a la política” por fuera de la estructura estatal y del proyecto kirchnerista.

Retomando la LRPP, en 2009 se repitió la práctica sindical de procurar escaños a través de continuas reuniones entre Moyano y el expresidente NK. El resultado no fue nada favorable, aunque el sindicalista logró que una persona de su entorno fuera incluida. Luego del cierre de listas, el 1 de mayo, Moyano convocó un acto por el Día del Trabajador en el que defendió los logros del proyecto kirchnerista en beneficio de la clase trabajadora y llamó a votar por el FPV en las elecciones que se realizarían a los pocos meses:

Esta convocatoria es para que sepamos entender el modelo económico nacional y popular que nos ha permitido salir de la miseria a la que nos llevaron las políticas económicas de los años '90. Voy a pedirles (...) que no nos dejemos confundir, que no nos dejemos engañar (...). Compañeros: no se está discutiendo la forma de un modelo o de un gobierno; no se está discutiendo la forma de conducir; se está discutiendo el fondo de la cuestión. Y el fondo de la cuestión es arrebatarnos las conquistas que hemos logrado en estos últimos tiempos; esto es lo que tenemos que tener en claro compañeros (...) por eso, el 28 de junio votemos un Proyecto Nacional y Popular que tiende a instalar definitivamente la Justicia Social en nuestro país. Ese proyecto es instalado por la compañera Cristina de Kirchner. Este es el mensaje, éste es el pedido, éste es el deseo y éste es el objetivo (Moyano, discurso del 30 de abril de 2009).<sup>15</sup>

Este discurso expresaba el poder de fuego de esta vertiente del sindicalismo de cara a las elecciones en un acto multitudinario que convocó alrededor de 100 000 personas, en el cual las organizaciones de transportistas representadas en la CATT fueron las que aportaron gran parte de los militantes (*La Nación*, 2 de mayo de 2009). También evidenciaba la eficacia gubernamental de la interpelación kirchnerista en clave populista. La matriz antagonista sobre la cual se construía el discurso moyanista se inscribía en el proyecto kirchnerista que se había edificado sobre la base de delinear el campo adversario con los años neoliberales y sus máximos representantes.

Más allá de dicha inscripción, el debilitamiento de la representación política de tipo parlamentario se hizo palpable. El año 2011 selló la derrota del sindicalismo en este plano. Una abultada participación en las listas del FPV era clave, desde la óptica sindical, para terminar de posicionarse en el ámbito político y trascender la mera esfera gremial. A pesar de haber reclamado más lugares, solo tres dirigentes del movimiento obrero integraron las listas y obtuvieron los cargos: nuevamente Recalde como representante de la recién creada Corriente Nacional del Sindicalismo Peronista (CNSP), el por entonces secretario general de la UOM-La Matanza y el secretario general del Sindicato Único de Trabajadores de los Peajes y Afines (Facundo Moyano, hijo del líder sindical) en representación de la Juventud Sindical, también de reciente creación.

La muerte de NK en octubre de 2010 había marcado un punto de inflexión en el vínculo entre la CGT oficialista y el kirchnerismo. Buena parte de esta relación se había sustentado en las decisiones que el propio NK había adoptado para habilitar ciertos espacios institucionales y políticos al movimiento obrero organizado. En efecto, uno de los acuerdos que se había establecido entre ambos era la participación de varios dirigentes de las noveles organizaciones sindicales en las próximas elecciones legislativas (Natalucci, 2015). Desde la muerte de NK, pues, los cimientos de dicho vínculo terminaron por derrumbarse.

La exclusión de los espacios parlamentarios fue sintomática del distanciamiento que el gobierno de CFK comenzó a trazar con el movimiento obrero liderado por Moyano. Aquella marginación se convirtió en el factor que terminó por tensionar el vínculo entre ambos. Algunos analistas, como Etchemendy (2011), sostienen que el sindicalismo hacía tiempo que había sido despojado de su estatus de agente electoral, quedando al desnudo su rol como agente de gobernabilidad. Pese a esa transformación dentro del movimiento sindical, los gremios moyanistas procuraron, en el marco de un gobierno favorable a sus intereses y expectativas, conservar y profundizar dicha función electoral-partidaria como había sido durante la década del ochenta.<sup>16</sup> Esta proyección partidaria más allá del partido gobernante terminó de cuajar cuando el debilitamiento de la LRPP se acompañó del quiebre de la LRPC a partir del año 2012. Ello acentuaría las pretensiones de los gremios de transportistas de organizarse en un partido político por fuera de la conducción política del FPV.

## **Debilitamiento del régimen de representación política y “salto a la política”**

El desplazamiento rotundo de las listas legislativas de dirigentes sindicales en 2011 se acompañó también del desplazamiento de casi todos los representantes sindicales de la CGT moyanista y de los transportistas alineados en la CATT de los cargos institucionales que ya mencionamos, a partir del segundo mandato presidencial de CFK. Pese a la resistencia por parte de la corriente moyanista para conservar esos espacios, el recorte de su participación directa, así como de su influencia en la toma de decisiones, fue terminante. La LRPC se había desvanecido por completo.

El traspaso en 2012 del área de transporte a la órbita del Ministerio del Interior conducido por Florencio Randazzo, una persona del círculo más cercano de la expresidenta y que respondía directamente a ella (en contraposición con el ministro de Planificación bajo el cual estaba Transporte hasta 2011, que se alineaba con NK), fue una de las primeras señales de la ruptura del gobierno con este sector. A partir de su gestión, dos áreas en materia de transporte fueron sensiblemente modificadas: el esquema de subsidios que se venía

implementando y los exámenes para obtener la licencia nacional habilitante, que hasta ese momento estaban controlados por el gremio de Camioneros. Con una resolución ministerial, el gobierno recortó dicha parcela de poder sindical y transfirió la competencia de la formación de choferes y de la ejecución de los exámenes psicofísicos para obtener la licencia profesional a las empresas, con la prohibición de “trasladar el costo a los conductores” (Resolución 32/2012). Con esta decisión el gobierno intentaba continuar con su estrategia de lacerar el poder transportista.

Si bien el desplazamiento de referentes sindicales de los puestos estatales no significa a priori la reducción de su poder de influencia, ya que puede ejercerse desde otra esfera, en este caso el corrimiento de las personas allegadas a Moyano de los cargos ejecutivos sí conllevó un recorte de su poder en el interior del sistema político. Además, la fluidez que había adquirido el vínculo directo entre el expresidente y el máximo dirigente sindical —otra de las dimensiones que adoptó esta LRPC en el caso argentino— se quebró. La presidenta se emplazó en un nuevo estilo de construcción política caracterizado por un recorte de las mediaciones políticas, incluso con el movimiento sindical. En palabras de Varela (2013), “la política de relegitimación de los sindicatos como institución del régimen político post-convertibilidad se revirtió” (p. 85). El quiebre de esta LRPC expresó la negativa del kirchnerismo (como fuerza gobernante) a reconocer al movimiento sindical como la “columna vertebral” del proyecto político, tal como el propio Moyano y otros dirigentes sindicales reivindicaban (Merino, 2016).

A estas alturas, el RRP múltiple construido hasta entonces por la articulación de los tres tipos de lógicas de representación política analizadas parecía pulverizado, y puso de manifiesto dos cuestiones. Por un lado, la intención del nuevo gobierno de “descorporativizar” el terreno estatal de los intereses sectoriales, como los de la CGT, para ganar autonomía política. Esta idea había calado profundamente durante el primer año del gobierno de NK, durante el cual este procuró posicionarse como el representante de un nuevo estilo de construcción política impermeable a la influencia de las corporaciones. Sin embargo, como se evidenció, eso no fue posible en relación con actores de peso, como los sindicalistas y los empresarios aglutinados en la UIA. La segunda presidencia de CFK llevó hasta las últimas consecuencias ese modo de hacer política, desprovisto de la injerencia de los intereses sectoriales. Uno de los exministros entrevistados para esta investigación sostuvo que:

(...) los problemas vinieron con el 54 %;<sup>17</sup> cuando surgió la idea de ‘yo me comunico con las masas’, donde no se necesitaba de intermediación. Desde ese momento, se quebraron las mediaciones con los intendentes y los gobernadores. Ese defecto se pagó antes como en el conflicto por la 125 (...) Eso NK lo entendió luego de este conflicto y quiso volver al ‘útero’, al PJ, a las certezas, a las mediaciones políticas.

Desde la óptica de los dirigentes sindicales, el problema residió en las dificultades del proyecto político gobernante para otorgar una genuina representación política al movimiento obrero. Moyano afirmó en una entrevista que no había

respuestas a los reclamos, no se quería discutir (desde el gobierno) absolutamente nada. Por ejemplo, el salario mínimo vital y móvil, que siempre lo discutíamos. Pero lo empezó a decidir la Presidenta por cuenta de ella, y ahí comenzamos a advertir que no era como era antes. Ahí empezó el distanciamiento de la CGT con el Gobierno (*Página 12*, 9 de julio de 2012).

La falta de espacios de participación que comenzaron a bloquearse hacia fines de 2011 y la consecuente merma del poder de influencia del propio Moyano y de otros dirigentes sindicales del transporte fueron catalizadoras de la ruptura que sobrevendría en 2012, aunque la dirigencia sindical no la haya presentado públicamente como tal.

Por otro lado, el debilitamiento del RRP condujo a acelerar las pretensiones de la vertiente moyanista de organizarse políticamente por fuera del espacio peronista clásico, pretensiones ya avizoradas en 2009 con la derrota kirchnerista en las elecciones legislativas. La creación de dos organizaciones políticas autónomas del FPV como modo de delinear un horizonte político que pudiera ofrecer reales opciones políticas para el movimiento sindical fue indicativa de aquello: la CNSP en 2009 y la Juventud Sindical en 2010, liderada por



Facundo Moyano. Esta iniciativa estuvo orientada a consolidar ese “salto a la política” que se venía gestando, al menos discursivamente, en las filas sindicales (Natalucci, 2015). Uno de los objetivos de la creación de estas organizaciones políticas era contar con una estructura propia desde la cual se pudiera construir una candidatura presidencial.

Estos movimientos del moyanismo causarían progresivamente resquemores en el seno del kirchnerismo, los cuales llegaron a su máximo punto de tensión durante el acto por la Lealtad Peronista<sup>18</sup> convocado por la CGT con la consigna “La Hora de los Trabajadores” en el que la presidenta CFK y Moyano se enfrentaron: “Compañero Moyano, usted que anda pidiendo un trabajador para Presidente le digo que trabajo desde los 18 años”, respondió CFK ante las palabras previas del dirigente: “Los trabajadores tenemos que dejar de ser un instrumento de presión para ser un instrumento de poder. (...) Tenemos que concientizar políticamente a los trabajadores, para poder tener a un trabajador en la Casa de Gobierno” (*La Nación*, 16 de octubre de 2010). Algunos autores, como Natalucci (2015) y Schipiani (2012), interpretaron lo acontecido en este espacio como una expresión del intento de la CGT moyanista de politizar a las organizaciones sindicales con el objeto de desafiar la conducción política del kirchnerismo. En esta misma línea, coincidimos en señalar que la activación de una LRP partidaria en dos frentes (en el interior del FPV/PJ y fuera de este) generó distintas tensiones —dentro del gobierno nacional, del partido gobernante, del espacio sindical, y entre la UIA y el gobierno— en la medida en que la emergencia de dichas organizaciones políticas moyanistas podía significar una amenaza para garantizar la estabilidad política y económica.

Estas organizaciones mostraron un relativo dinamismo entre 2010 y 2011. Como sostiene Natalucci (2013), dos grandes intervenciones en el espacio público —durante la marcha del 24 de marzo, en conmemoración a la dictadura militar del 76, y en el territorio para vincularse con organizaciones de jóvenes como La Cámpora— dieron la pauta de las expectativas de ampliar su horizonte político. Ello no era contradictorio, desde el punto de vista de este sindicalismo, con la activación de la LRPC y la LRPP a través de las cuales procuraban ser reconocidos hacia el interior del Estado (como aparato), sistema político y gobierno. Sin embargo, dicho intento de “salto a la política” por medio de estas organizaciones se desvaneció pronto debido a las crecientes diferencias entre el kirchnerismo y el sindicalismo, y por la ruptura de la CGT en 2012 (Natalucci, 2015). La tensión terminaría por expresarse con la ruptura definitiva de la CGT con el gobierno de CFK y los intentos de la conducción moyanista, a partir de 2012, para armar un partido político propio.

## CONCLUSIONES

El momento histórico que se abrió a inicios de este siglo en América Latina, y particularmente en Argentina, cristalizó una correlación de fuerzas favorable para que el terreno estatal pudiera dar acogida entonces a un conjunto de actores socioeconómicos que no habían sido incorporados políticamente durante el ciclo neoliberal. Desde el Estado, el gobierno de Néstor Kirchner y Cristina Fernández de Kirchner estableció una alianza política con una vertiente del sindicalismo que durante las décadas pasadas de ajuste estructural había sido combativa y había motorizado los procesos de resistencia. Dicha vertiente estaba controlada por los sindicatos del transporte terrestre, especialmente la Federación de Camioneros conducida por Hugo Moyano. La estrategia gubernamental se dirigía a construir una alianza con el movimiento sindical, específicamente con aquellas organizaciones que representaban a los sectores de la economía que el proyecto kirchnerista requería para llevar adelante un modelo neodesarrollista, como el de la industria y el del transporte pesado. Este había crecido exponencialmente durante las últimas décadas, y revestía un importante peso económico y capacidad de movilización política.

En este trabajo indagamos cómo se configuró la representación política de estos sindicatos, identificando para el período 2003-2014 dos tipos de regímenes de representación política (RRP) en torno al nexo gobiernos-transportistas: el primero entre 2003-2011 y el segundo entre 2012-2014.

Durante el primer año del gobierno kirchnerista, cuando se gestó la alianza que luego mutaría en articulación política entre los transportistas (bajo la conducción de la CGT liderada por Moyano) y el gobierno de NK, se activó una lógica de representación corporativa que dominaría por sobre las otras a lo largo del subperíodo a través del otorgamiento a los dirigentes sindicales de espacios de participación institucional dentro de las estructuras estatales e influencia política directa en el gobierno. Esta lógica se iría articulando de manera progresiva a una lógica de tipo parlamentario (incorporación de dirigentes en las listas legislativas del partido gobernante) y a una lógica populista que se desplegaría cabalmente a partir del conflicto agrario de 2008. Si bien la lógica parlamentaria se debilitó dada la negativa del gobierno a otorgar aún más poder a estos sindicatos (el año 2011 fue representativo de la derrota de los sindicatos en dicho plano), el sindicalismo de transporte siguió siendo un actor fuerte que permitió al gobierno obtener gobernabilidad y acumulación de fuerza.

La derrota del kirchnerismo en el conflicto agrario en 2008 condujo, paradójicamente, a una radicalización de su proyecto político. Desde ese momento comenzó a interpelar a otras fuerzas sociales, aún no incorporadas políticamente, para conseguir un respaldo activo. Fue durante esa ampliación que la dirigencia del sindicalismo de transporte mostró cierta preocupación por el progresivo cierre de espacios que el gobierno le había concedido de manera privilegiada. Esta dirigencia logró crear organizaciones políticas autónomas del FPV con el objetivo a mediano plazo de dar “un salto a la política” sin depender de los espacios ofrecidos “desde arriba”. Esto no significó, en ese entonces, la ruptura con el gobierno nacional.

Se puede afirmar que hasta este momento, se construye un RRP ampliado, con una articulación de cuatro tipos de lógicas de representación, con fuerte primacía de la corporativa. Fines de 2011 marca un punto de inflexión. De modo progresivo, comienzan a aparecer algunos indicios de debilitamiento de las distintas lógicas, como la clausura de espacios parlamentarios a las organizaciones sindicales y el desplazamiento terminante en 2012 de los cuadros sindicales de los cargos institucionales que controlaban la rectoría de la política pública, en especial del transporte. Hacia el año 2012 quedan ya pocos resquicios del RRP que se había gestado en los años previos y las organizaciones sindicales inician un proceso endógeno y “desde abajo” de radicalización de la LRP partidaria de modo autónomo respecto de la fuerza gobernante. El régimen que termina por surgir, entonces, opera por fuera de esta última con una primacía de la lógica partidaria y autónoma. A esto se suma un concomitante agotamiento de la gestión política de las demandas expresadas por las organizaciones sindicales y, consecuentemente, un aumento de la conflictividad social. El resultado fue el definitivo quiebre del RRP, que luego decantaría en la ruptura de la articulación entre las organizaciones sindicales del sector y el gobierno kirchnerista.

El abordaje empírico del vínculo sociopolítico entre sindicatos de transporte y gobiernos en Argentina durante el período 2003-2014 permitió generar conocimiento, analítica y conceptualmente, en torno al fenómeno de la representación política más allá de elementos clásicos, como la intermediación partidaria. Los regímenes de representación política pueden asumir características específicas según se trate de unos actores sociales u otros en su relación con el Estado y el sistema político. Esta contribución se apoyó en la puesta en acto de un dispositivo analítico que ideó una tipología de lógicas de representación política (corporativa, parlamentaria, populista y partidaria) que puede ser adoptada para el estudio de otros casos empíricos, incluso ubicados en otras latitudes, más allá del contexto argentino.

## BIBLIOGRAFÍA

- Arditi, B. (2015). El pueblo como representación y como evento. En C. De la Torre, *The Promise and Perils of Populism. Global Perspectives* (pp. 91-112). Lexington, KY: University of Kentucky Press.
- Atzeni, M. y Ghigliani, P. (2008). Nature and limits of trade unions mobilisations in contemporary Argentina. *Labour Again*. Recuperado de <http://www.iisg.nl/labouragain/documents/atzeni-ghigliani.pdf>

- Benés, 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.
- Bensusán, G. y Subiñas, M. (2014). Representación e intermediación en el ámbito del trabajo: actores, recursos y estrategias. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México*, Nueva Época, Año LIX, (220), 55-80.
- Diario *La Nación*, 1 de mayo de 2003 al 31 de diciembre 2014.
- Diario *Página 12*, 1 de mayo de 2003 al 31 de diciembre 2014.
- De la Torre, C. (2009). Populismo radical y democracia en los Andes. *Journal of Democracy en español*, 1(1), 24-37.
- Delfino, E. y Martín, M. (2008). *El hombre del camión. Hugo Moyano. La historia secreta del sindicalista más poderoso de la Argentina*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Etchemendy, S. (2011). El sindicalismo argentino en la era pos-liberal (2003-2011). En A. Malamud y M. De Luca (comp.), *La política en tiempos de los Kirchner* (pp. 155-166). Buenos Aires: Eudeba.
- Etchemendy, S. y Collier, R. (2008). Golpeados pero de pie: resurgimiento sindical y neocorporativismo segmentado en Argentina (2003-2007). *POSTData*, 13, 145-192. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/522/52235601006.pdf>
- Flyvbjerg, B. (2006). Five Misunderstandings About Case-Study Research. *Qualitative Inquiry*, 12(2), 219-245.
- Grassi, E. (2003). *Políticas y problemas sociales en la sociedad neoliberal. La otra década infame (I)*. Buenos Aires: Espacio.
- Jessop, B. (2017). *El estado: pasado, presente, futuro*. Madrid: La Catarata.
- Laclau, E. (2005). *La razón populista*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Lehmbruch, G. (1982). Introduction: Neo-Corporatism in Comparative Perspective. En Lehmbruch, G. y Schmitter, P. *Patterns of Corporatist Policy-Making*, Sage, Modern Politics Series, Vol 7.
- Luna, J. (2007). Representación política en América Latina: el estado de la cuestión y una propuesta de agenda. *Política y gobierno*, 14(2), 391-435. Recuperado de <http://www.politicaygobierno.cide.edu/index.php/pyg/article/view/245>
- Manin, B. (2006). *Los principios del gobierno representativo*. Madrid: Alianza.
- Mauro, S. (2014). Representación política y movilización social en la Argentina posneoliberal (2003-2013). *Política, Revista de Ciencia Política*, 52(1), 171-193. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/645/64532006007.pdf>
- Merino, G. (2012). El Movimiento Obrero Organizado, la crisis de 2001 y el gobierno de Duhalde. El caso de la CGT disidente. *Sociohistórica, Cuadernos del CISH*, 30, 77-109. Recuperado de [http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/27435/Documento\\_completo.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/27435/Documento_completo.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Merino, G. (2016). La querrela en torno a la ley de participación de los trabajadores en las ganancias: el desarrollo de las tensiones político-sociales y la lucha por el poder en Argentina. *Trabajo y Sociedad*, 28, 37-158. Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=387352369023>
- Müller, A. (2004). Reforma y privatización en el sector transporte: reseña y balance preliminar. *Desarrollo Económico*, 44(173), 57-83.
- Muñoz, M. y Retamozo, M. (2009). Hegemonía y discurso en la Argentina contemporánea. Efectos políticos de los usos de pueblo en la retórica de Néstor Kirchner. *Revista Perfiles Latinoamericanos*. Flacso-México, 16(31), 121-149. Recuperado de <http://www.scielo.org.mx/pdf/perlat/v16n31/v16n31a6.pdf>
- Nardacchione, G. (comp.) (2011). *Todos Juntos, Dispositivos de participación de los gobiernos locales en la Argentina reciente*. Buenos Aires: Prometeo Libros.
- Natalucci, A. (2010). ¿Nueva gramática política? Reconsideraciones sobre la experiencia piquetera en la Argentina reciente. *Astrolabio*, 5, 94-118.
- Natalucci, A. (2013). Revitalización sindical y sindicalismo peronista: encrucijadas entre el corporativismo y la política (Argentina, 2003-2012). *Amérique Latine Histoire et Mémoire. Les Cahiers ALHIM* [En línea] Recuperado de <http://alhim.revues.org/4745>

- Natalucci, A. (2015). Corporativismo y política: dilemas del movimiento obrero durante el kirchnerismo. *Población y sociedad*, 22(2), 5-25.
- O'Donnell, G. (1975). *Acerca del corporativismo y la cuestión del Estado*. Buenos Aires: CEDES.
- Palomino, H. (2003). Los efectos de la apertura comercial sobre las relaciones laborales en Argentina. En E. De la Garza Toledo y C. Salas (comp.), *NAFTA y Mercosur, procesos de apertura económica y trabajo* (pp. 137-183). Buenos Aires: Flacso.
- Pérez Flores, F., Mendonça Cunha, C. M. y Coelho, A. (2010). Participación ampliada y reforma del Estado: mecanismos constitucionales de democracia participativa en Bolivia, Ecuador y Venezuela. *OSAL*, 27, 73-95.
- Pettit, P. (2009). Varieties of Public Representation. En I. Shapiro (eds.). *Political Representation* (pp. 61-89). Cambridge: Cambridge University Press.
- Pitkin, H. (1967). *The Concept of Representation*. Berkeley: University of California.
- Piva, A. (2015). *Economía y política en la Argentina kirchnerista*. Buenos Aires: Batallas de ideas.
- Pontoni, G. (2013). *Relaciones laborales en Argentina. El caso Camioneros entre 1991-2011*. (Tesis de doctorado). Universidad de Buenos Aires. Recuperado de [http://nulan.mdp.edu.ar/2015/1/pontoni\\_ga\\_2013.pdf](http://nulan.mdp.edu.ar/2015/1/pontoni_ga_2013.pdf)
- Pontoni, G. y Silbergleit, M. (2010). Relaciones laborales en el sector transporte automotor de cargas. El caso "Camioneros". Ponencia presentada en *VI Jornadas de Sociología de la UNLP*. Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Departamento de Sociología, La Plata.
- Retamozo, M. (2013). Discurso y lógicas políticas en clave K. Movimientos, populismo y hegemonía en Argentina. En J. Balsa (comp.), *Discurso, política y acumulación en el kirchnerismo*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Centro Cultural de la Cooperación Floreal Gorini; Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.
- Retamozo, M. (2014). Populismo en América Latina: desde la teoría hacia el análisis político. Discurso, sujeto e inclusión en el caso argentino. *Colombia Internacional*, 82, 221-258.
- Rosanvallon, P. (2004). *El pueblo inalcanzable. Historia de la representación democrática en Francia*. México: Institución Mora.
- Sartori, G. (1992). *Partidos y sistemas de partidos*. Madrid: Alianza.
- Schmitter, P. (1998). ¿Continúa el siglo del corporativismo? En J. Lanzaro (comp.), *El fin del siglo del corporativismo*. Venezuela: Nueva Sociedad.
- Senén González, C. y Del Bono, A. (2013). *La revitalización sindical en Argentina y sus heterogeneidades culturales*. San Justo: Universidad Nacional de La Matanza.
- Senén González, C. y Haidar, J. (2009). Los debates acerca de la revitalización sindical y su aplicación en el análisis sectorial en Argentina. *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo*, 14(22), 5-31.
- Shapiro, I., Stokes, S., Wood, E. y Kirshner, A. (2009). *Political representation*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Schipiani, A. (2012). Los motivos de la ruptura. *Le Monde Diplomatique*, 1-5.
- Stoessel, S. (2014). El giro a la izquierda en la América Latina del siglo XXI. Revisitando los debates académicos. *Polis*. 39. Recuperado de <http://polis.revues.org/10453>
- Svampa, M. (2007). Las fronteras del gobierno de Kirchner: entre la consolidación de lo viejo y las aspiraciones de lo nuevo. *Cuadernos del CENDES*, 24(65), 39-61.
- Svampa, M. (2010). Movimientos sociales, matrices político-ideológicas y nuevos escenarios en América Latina. *Working paper*. Recuperado de [http://biblioteca.clacso.edu.ar/Alemania/unikassel/20161117033216/pdf\\_1110.pdf](http://biblioteca.clacso.edu.ar/Alemania/unikassel/20161117033216/pdf_1110.pdf)
- Szenkman, P. (2015). Menos autos y más y mejor transporte público para la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento*.
- Torre, J. (2003). Los huérfanos de la política de partidos. Sobre los alcances y la naturaleza de la crisis de representación partidaria. *Desarrollo Económico*, 42(168), 647-665.
- Urbinati, N. (2006). *Representative Democracy. Principles and Genealogy*. Chicago y Londres: The University of Chicago Press.

Varela, P. (2013). Los sindicatos en la Argentina kirchnerista: Entre la herencia de los '90 y la emergencia de un nuevo sindicalismo de base. *Revista ARCHIVOS de Historia del Movimiento Obrero y la Izquierda*, 2, 77-100.

## NOTAS

- 1 Esta investigación doctoral se abocó al estudio comparativo del modo en que en tres países que experimentaron el giro a la izquierda (Argentina, Bolivia y Ecuador), se vincularon los sindicatos del transporte terrestre y los gobiernos nacionales posneoliberales, recreando una serie de formas de representación política, algunas inéditas y otras clásicas. Esto permitió indagar, a su vez, la configuración y dinámica estatal en un contexto signado por un discurso antineoliberal y pro-Estado.
- 2 Algunos datos pueden ilustrar esto. En 1986, bajo la conducción de Ricardo Pérez, se calcula que la Federación contaba con 40 000 afiliados. Para el año 2008, el número asciende a 73 000 y en el 2012 se calcula que dicha cifra aumenta de modo exorbitante a más de 190 000 afiliados (extraído del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de Argentina, última consulta: 15 de enero 2019). Además, para el año 2005, el transporte automotor de cargas trasladaba el 95 % de la mercadería. Si en 1976, la red ferroviaria se extendía 40 000 kilómetros, para el año 2000 se vio reducida a 31 000 kilómetros. Entre 2006 y 2014 aumentó en un 50 % el traslado de carga en manos del transporte automotor, contribuyendo para el año 2010 con el 5 % del PBI total del país (Observatorio Nacional de Datos de Transporte del Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la Universidad Tecnológica Nacional. <http://c3t.fra.utn.edu.ar> Último acceso: 20 marzo 2021).
- 3 Gran parte de los entrevistados solicitaron resguardar su anonimato dado que vertieron opiniones personales que no querían que se hicieran públicas.
- 4 Según datos de la Cepal, en el Gran Buenos Aires la tasa de pobreza se duplicó entre 1999 y 2002, al pasar del 19,7 % al 41,5 % de la población. Con respecto al desempleo, a principios de los noventa se encontraba en un 6,9 % y se elevó a 13,8 % en 1999, y alcanzó el pico más alto de la historia argentina de los últimos veinticinco años en mayo de 1995, con un 18,4 %.
- 5 El sindicalismo a inicios de 2002 estaba fragmentado en tres grandes bloques: la CGT “oficial” (la CGT Azopardo) liderada por el dirigente del sector de la alimentación Rodolfo Daer; la CGT “disidente” (o “rebelde”) conducida por Hugo Moyano y conformada por el núcleo central del MTA, y la CTA liderada por Víctor De Gennaro, cuyo gremio central y mayoritario era la Confederación de Trabajadores de la Educación de la República Argentina (CTERA).
- 6 Entrevista realizada por la autora a un dirigente de la Secretaría de la Federación de Camioneros. Marzo 2016. Lugar: Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El entrevistado prefirió resguardar su anonimato.
- 7 En adelante se emplearán comillas para referir categorías o expresiones “nativas”, es decir, las empleadas por los propios sujetos que fueron informantes clave, directa o indirectamente, de la investigación.
- 8 Entrevista realizada por la autora a un exministro de los gobiernos de Kirchner y Fernández de Kirchner, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, marzo de 2016. El entrevistado solicitó conservar el anonimato.
- 9 Entrevista realizada por la autora en abril de 2016 a un asesor del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social que se desempeñó como tal desde 2003 al 2006. La entrevista fue realizada a través de la aplicación Skype y el entrevistado solicitó permanecer anónimo.
- 10 Entrevista realizada por la autora a dirigente gremial de UTA-Seccional La Plata, en marzo de 2016 en la ciudad de La Plata.
- 11 La autoridad de esta Comisión, surgida en 1996 por decreto, recaía en un directorio integrado por cinco miembros, todos designados por el Poder Ejecutivo Nacional, con una duración de cinco años: presidente, vicepresidente y vocales. Los miembros debían ser personas con antecedentes técnicos y profesionales relevantes en la materia. La normativa no especificaba si dichas personas debían provenir de organizaciones que representaran a trabajadores o empresarios del transporte (Pontoni, 2013).
- 12 Información extraída de la página de la Obra Social de Conductores Camioneros y Personal del Transporte Automotor de Cargas. <http://www.psicofisicos.com.ar/Frames.htm>. Último acceso: 20 de marzo de 2020.
- 13 Este reclamo aludía a aumentar la base a partir de la cual los trabajadores en relación de dependencia tributan el llamado “impuesto a las ganancias”.
- 14 Recuperado de la página oficial del Ministerio de Trabajo de la Nación: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/la-confederacion-nacional-de-trabajadores-del-transporte-recupero-su-personeria-gremial> Último acceso: 26 de julio de 2021.
- 15 Fragmento extraído de la Revista de la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros, junio de 2009, N.º 1. <http://docplayer.es/25214874-Revista-de-la-federacion-nacional-de-trabajadores-camioneros-junio-de-2009-no-1.html>. Última consulta: 26 de julio de 2021.
- 16 En 1983 la CGT obtuvo 38 representantes en el Poder Legislativo y luego en 1987 Moyano fue electo diputado provincial por el PJ en la provincia de Buenos Aires, con mandato hasta 1991.

- 17 Se refiere al porcentaje de votos obtenidos por la fórmula presidencial Cristina Fernández-Amado Boudou en 2011.
- 18 Discursos pronunciados durante el Acto por la Lealtad Peronista el 14 de octubre de 2010 en el estadio de River. <https://www.youtube.com/watch?v=qoTnUIsB6-c>. Último acceso: 22 de julio de 2021.