

## Presentación del dossier

**Laura Gabriela Caruso - Gustavo Nicolás Contreras**

Escuela Interdisciplinaria de Altos Estudios Sociales  
Universidad Nacional de San Martín  
Consejo Nacional de Investigaciones  
Científicas y Técnicas, Argentina  
lauracaruso@gmail.com  
ORCID: 0000-0001-6556-5705

Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales  
Universidad Nacional de Mar del Plata  
Consejo Nacional de Investigaciones  
Científicas y Técnicas, Argentina  
gustavonicolascontreras@gmail.com  
ORCID: 0009-0003-4988-7335

En la región latinoamericana, y particularmente en la Argentina, desde fines del siglo XIX las trabajadoras y los trabajadores del transporte se conformaron como un sujeto significativo en la organización gremial y política del movimiento obrero. La relevancia del modelo agroexportador en las economías latinoamericanas decimonónicas ubicaron a ferroviarios y marítimos en el centro de la escena del circuito productivo. Con el correr del siglo XX, sin desmedro de los ya citados, automotores y aeronavegantes fueron incrementando su papel y su preeminencia. Ya en el siglo XXI, las actividades vinculadas al transporte en su conjunto ocuparon un lugar de suma importancia en el proceso de circulación de personas y mercancías a toda escala. Sin lugar a dudas, es necesario pensar el trabajo en el transporte en términos agregados, y a sus comunidades obreras asociadas, a partir de su posición estratégica en la estructura económica local, nacional y mundial.

Desde fines del siglo XIX, las comunidades obreras del transporte

---

DOI: <https://doi.org/10.46688/ahmoi.n22.399>



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

han desarrollado en Argentina organizaciones sindicales, protestas e identidades. Por las características de su trabajo y su movilidad, han construido tempranamente redes de militancia gremial, solidaridades y colaboraciones asociacionistas diversas, tanto a nivel local, regional como global. De hecho, la Federación Internacional del Transporte auspició desde su fundación en 1896 vinculaciones gremiales de tipo transnacional, a las que pronto se sumaron las entidades de Argentina. Así, desde inicios del siglo XX, los sindicatos del transporte del país se proyectaron a escala internacional. Al mismo tiempo, fueron ensayando a nivel nacional instancias de coordinación conjunta.

Esta última insistencia, en 1939, por iniciativa de la Unión Ferroviaria, dio lugar a la creación de la Federación Nacional del Transporte. Luego de este intento finalmente fallido, en 1961 se conformó una entidad que lograría agruparlos de manera estable en tanto tales: la Confederación Argentina de los Trabajadores del Transporte (CATT). Como su personería gremial fue suspendida por la última dictadura cívico militar, en los años 90 sería fundada la Unión General de Trabajadores del Transporte (UGTT), siendo varios de los gremios del transporte allí reunidos impulsores del Movimiento de Trabajadores Argentinos (MTA). Ya en los 2000, la CATT retomaría vigor, luego de recuperar su personería gremial en el año 2003. No obstante, una década más tarde, bajo el nombre de Unión General de Asociaciones de Trabajadores del Transporte (UGATT), se perfilaría una segunda entidad decidida a representar a la totalidad del sector.

Con protagonismo sindical y político, las comunidades obreras del transporte se fueron constituyendo en un sujeto clave no sólo en el mundo gremial sino también en la dinámica social y política de las sociedades contemporáneas. El sindicalismo del transporte en distintos momentos de la historia argentina ha sido determinante dentro del movimiento obrero y, particularmente, en la conformación de centrales sindicales. Así, en ciertos períodos impusieron su impronta en la dirección del conjunto del gremialismo, como lo hicieron ferroviarios y marítimos en la primera mitad del siglo XX, y más tarde, a fines de los años 90 y a inicios del siglo XXI, camioneros. En este último período, de igual modo, grupos de trabajadores y trabajadoras aeronavegantes y del subterráneo se han destacado por el impulso de una renovada acción gremial, tensionando el modelo sindical vigente y recordando la importancia estratégica que aún en la etapa actual del capitalismo mantienen los transportes.

En este devenir, los gremios del transporte se han destacado en la configuración del modelo sindical argentino. Los marítimos fueron los primeros en ensayar con cierto éxito la organización de un sindicato único por rama de actividad en Argentina, logrando que la FORA IX

Congreso recomiende este modelo para el conjunto del gremialismo. La opción priorizó la sindicalización de todos los trabajadores del sector en una sola entidad a partir de un formato federativo. Este rumbo fue continuado y profundizado por los ferroviarios, que en 1922 crearon la Unión Ferroviaria. Retomando algunas experiencias previas logradas en la Federación Obrera Ferrocarrilera, dicha asociación agrupó a todos los oficios del riel, con excepción de los maquinistas que se nuclearon en La Fraternidad, convirtiéndose en el sindicato más numeroso del país. En su formulación organizativa, el sindicato por rama de actividad fue más centralizado y verticalista. A partir de la hegemonía lograda por los ferroviarios en las centrales obreras de la época, este perfil fue promovido desde la Unión Sindical Argentina y luego desde la CGT. De esta manera, los gremios del transporte fueron pioneros en la configuración de un modelo sindical que, en la década del 30, los comunistas promovieron particularmente en sectores industriales, y que luego sería legislado para el conjunto del movimiento obrero durante el primer gobierno peronista.

Este modelo sindical impulsado inicialmente por anarco-sindicalistas, sindicalistas revolucionarios y socialistas, continuado por comunistas y consagrado por peronistas, perduró en el tiempo, habilitando profundos debates y enfrentamientos entre corrientes gremiales y políticas, tensionando su marco de posibilidades entre las virtudes que porta y las limitaciones y perjuicios que conlleva. Los contrapuntos al respecto en el interior del gremialismo pueden apreciarse en publicaciones, actos y en numerosos conflictos sindicales protagonizados por gremios del transporte desde comienzos del siglo XX hasta la actualidad.

Las apuestas de las trabajadoras y los trabajadores del transporte para conformarse como sujeto colectivo, así como las temporalidades y dinámicas de este proceso, estuvieron íntimamente ligadas a las formas y los espacios de su trabajo, a las relaciones sociales de producción que lo enmarcan, a su movilidad en el territorio y a los distintos ámbitos no laborales en los que también iría tomando forma la comunidad obrera del sector. De esta manera, pueblos ferroviarios, ciudades portuarias, estaciones, talleres, nodos del transporte automotor, aeropuertos y demás lugares de trabajo se convirtieron en sitios tan significativos como determinantes, constitutivos de comunidades, organizaciones, militancias y experiencias obreras singulares.

Reconocemos aquí entonces la potencia de pensar de manera conjunta, conectada, situada en un tiempo y en una territorialidad determinada, la historia de las comunidades obreras del transporte. Este enfoque habilita una reflexión amplia y articulada sobre múltiples aspectos de la vida obrera asociada a los transportes, como pueden ser los procesos laborales, la historia de las empresas, diversas artistas de la organización gremial, los modelos sindicales, las luchas reivindicativas, la protesta

social, las relaciones con el Estado y la política, las identidades, el asociacionismo, entre muchos otros temas.

En este sentido, la propuesta del presente dossier insinúa las posibilidades y potencialidades de una agenda de trabajo en común, que permita desarrollar instancias comparativas y de generalización en diversas dimensiones dentro de un campo de estudios focalizado en las comunidades obreras del transporte, que en tanto tal aún es incipiente y sus avances son más bien fragmentarios en la historiografía argentina.

El prisma particular de la comunidad obrera, un concepto con densidad teórico-metodológica, parece favorecer la historización del sector transporte y sus colectivos laborales, desbordando el tiempo y los lugares de trabajo, colocando en el centro del análisis espacialidades e identidades más amplias. Así, la comunidad obrera se funda en relaciones laborales y extra laborales que sustentan una experiencia común anclada en una territorialidad específica, su dinámica, sus sociabilidades, su cultura. Es en este espacio abarcativo en el que muchas veces tomaron forma y contenido sus organizaciones, protestas e identidades.

Sea por tierra –rieles, rutas, calles–, debajo de ella –subterráneos–, por aire, ríos, mares o costas, se fueron construyendo comunidades obreras en torno a la experiencia histórica que vertebró el trabajo en el transporte. Sus relaciones laborales y sociales, a su vez, habilitaron una vinculación muy particular con su objeto/lugar del trabajo: barcos, trenes, camiones, vagones, colectivos y herramientas de talleres se erigieron como materialidades que resumieron, acumularon, contuvieron y sintetizaron, no sin contradicciones, emociones, afectos, conflictos, identificaciones y estéticas propias de las trabajadoras y los trabajadores del transporte. Esta dimensión, parte de la cultura material y afectiva de las comunidades obreras del sector, apuntaló la conformación de un “nosotros” con una historicidad propia en relación al trabajo, generando identidades perdurables en el tiempo atravesadas por procesos de configuración, desconfiguración y reconfiguración. Justamente, y el sector acentúa aún más esta percepción, lo único constante es un “nosotros” en movimiento.

En el análisis del tema, partimos de un reconocimiento inicial de la fragmentación de los estudios históricos referidos a las comunidades obreras del transporte. Desde una observación panorámica, es posible identificar una cantidad significativa de textos que se han ocupado de manera dispar de distintos aspectos relacionados a diferentes sectores laborales del transporte en épocas disimiles. Al relevar sucintamente algunos avances historiográficos que se han logrado en los últimos tiempos es posible avanzar en un mapeo inicial de las coordenadas en las que se encuentra este potencial campo de estudios.

El sector tal vez mas estudiado historiográficamente ha sido el de los

ferroviarios. Ya desde la década de 1980 fueron foco de interés sus procesos de organización y protesta. Con cierta continuidad, en los últimos años se han indagado diversas aristas de la comunidad ferroviaria, sus formas de trabajo, su actividad sindical, la configuración de pueblos ferroviarios y la participación de familias obreras en torno a procesos de lucha, justamente en momentos en que estas realidades estaban en plena crisis. Así, diferentes trabajos transitan la historia de la protesta gremial, las sociabilidades obreras y la experiencia generizada de la comunidad ferroviaria en Argentina a lo largo del siglo XX, con mayor énfasis en sus primeras décadas y durante el primer gobierno peronista.

También en el marco de cierta renovación historiográfica propia de los años 2000, surgió un nutrido conjunto de trabajos que reflexionaron sobre los trabajadores marítimos, sus luchas, organizaciones y vinculaciones con el Estado. En particular, se ha hecho énfasis en la experiencia que va desde fines del siglo XIX hasta la primera posguerra y, en menor medida, se ha considerado su recorrido en los dos primeros gobiernos peronistas.

Por otra parte, existen algunos trabajos específicos en torno a la conflictividad laboral y la organización del sector obrero y profesional de la aeronavegación en esta última década, proceso que fue apreciado también desde una perspectiva de género. De igual modo, recientemente hubo avances en relación al sector automotor, más específicamente sobre camioneros, y en menor medida sobre colectiveros. Mención puntal merecen los trabajadores y las trabajadoras del subterráneo, sobre quienes las ciencias sociales han colocado la mirada a raíz de su protagonismo en la conflictividad sindical que desplegaron en la Ciudad de Buenos Aires en los últimos años. Llamativamente, choferes de carros, tranvías y taxis, aguardan indagaciones sustanciosas en clave académica.

Con todo, la apuesta del dossier es poner juntas y en diálogo experiencias obreras de los mundos del trabajo del transporte a partir de advertir sus conexiones y sus dinámicas compartidas, obviamente sin descuidar sus singularidades. La búsqueda común por reponer dimensiones laborales, gremiales, políticas, culturales, territoriales e identitarias de estas comunidades obreras encuentra aquí una estación, una parada en la que convergen investigaciones individuales que al ser agrupadas tal vez puedan, en un futuro cercano, trazar rutas de viaje compartidas hacia nuevos destinos.

Con este afán nació el presente dossier, motivado por los alentadores resultados logrados en la mesa “Comunidades obreras en torno a los sectores del transporte en la Argentina y América Latina: ferroviarios, marítimos, aeronavegantes y automotores en los siglos XX y XXI”, desplegada en las III Jornadas Internacionales de historia de los/as trabajadores/as y las izquierdas, organizadas en 2021 por el CEHTI.

En esta ocasión, redoblamos la apuesta para avanzar, en la medida que nos fue posible, en la reflexión sobre la configuración histórica de tramas relacionales y asociativas que se fueron dando entre los sujetos que constituyeron el sector (las patronales, trabajadores y trabajadoras, sus familias, dependencias estatales, gobiernos a nivel local, provincial, nacional, organizaciones gremiales, políticas y culturales, entre otras).

Los cinco artículos que componen este dossier recorren variados mundos laborales, transitan caminos terrestres, aéreos y fluviales, se ocupan de diversos períodos, reconocen múltiples experiencias y, en todos los casos, ponen de relieve dimensiones sustanciales de la historia de comunidades obreras del transporte y sus organizaciones gremiales. Así, en las siguientes páginas visitaremos episodios relacionados a la conformación de diversos sindicatos, sus luchas internas, la configuración de demandas y reivindicaciones, el devenir de dinámicas propias de la protesta social, vinculaciones entre asociaciones gremiales de distinta jerarquía, el accionar de militancias de izquierdas, radicales y peronistas, cada una con sus estrategias y herramientas, entre otros. Aunque, vale la aclaración, este amplio abanico de temas es abordado e historizado a partir de las particularidades del trabajo en cada sector. En este sentido, podría señalarse que los artículos compilados son una muestra más de la fragmentación y la disparidad que atraviesa el campo de estudios. Sin embargo, en su consideración de conjunto en un mismo dossier emerge todo el potencial que conlleva la construcción de una plataforma investigativa para pensar de manera agregada a las trabajadoras y los trabajadores del transporte.

Iniciamos este dossier con un trabajo de nuestra autoría que lleva por título “Constelaciones gremiales en el mundo marítimo argentino: la Federación Obrera Marítima y el Centro de Capitanes de Ultramar, (1924-1934)”, el cual analiza las luchas marítimas del período en relación a estrategias de unidad sindical como forma de afrontar la embestida patronal primero y luego las consecuencias económicas y políticas de la crisis de 1930. A su vez, hace foco en las formas de organización sindical y protesta de tripulantes y oficiales en un período que la historiografía ha considerado equivocadamente de baja conflictividad obrera y de acentuado retraimiento de su impronta social y política.

Por su parte, Laura Badaloni en su artículo “Prensa sindical y construcción política. *El Riel*, periódico de los ferroviarios comunistas del Central Argentino (Rosario y Pérez durante los años 20)” examina las páginas del periódico de fábrica *El Riel*, para adentrarnos en el mundo ferroviario santafecino de los años 20 y en la militancia del Partido Comunista. Al mismo tiempo, el texto repone de manera aguda la centralidad de la prensa político-sindical como fuente histórica y como herramienta de construcción gremial y política.

Juan Ladeuix en su escrito “Cuando la «liberación» quiso viajar en colectivo. Proyectos, facciones y disputas en una seccional de la Unión Tranviarios Automotor, Mar del Plata, 1970-1976” historiza las tensiones y los conflictos que se dieron entre tendencias gremiales en el interior del sindicato del transporte automotor de corta, media y larga distancia de Mar del Plata. Indaga, desde una mirada local, la articulación y la trama tejida entre las centrales sindicales a nivel nacional y marplatense, así como los pliegues singulares de militancias combativas y ortodoxas dentro del peronismo.

El artículo de Joaquín Aldao analiza la trayectoria del sindicato de camioneros en Argentina durante los años 90 y 2000. Bajo el título “El enigma de camioneros. Identificación sindical y acción política en Argentina desde los años 90 hasta la actualidad” aborda la dinámica identitaria de este colectivo obrero, su recurrente estrategia de protagonismo en nuevos nucleamientos sindicales y multisectoriales, así como sus pretensiones de restablecer la influencia del sindicalismo en el campo de la política. El texto propone el caso de camioneros como un híbrido dentro de los modelos sindicales, o al menos resalta su experiencia como desbordante de las categorías con las cuales recurrentemente se analiza el gremialismo argentino.

Cierra este dossier el trabajo de Agustina Miguel titulado “La conflictividad laboral durante la gestión estatal de Aerolíneas Argentinas (2009-2015). Un análisis a partir del accionar de la Agrupación Independiente de Trabajadores Aeronáuticos” (AITA). La autora destaca las formas de trabajo y organización en el sector, así como la conflictividad laboral en la empresa de aeronavegación de bandera nacional durante la gestión estatal del gobierno kirchnerista. El texto recupera, a su vez, los debates sobre la revitalización sindical a partir de la experiencia de la AITA. Allí identifica en el cambio de gestión de la empresa en 2008, la aparición de nuevas demandas y reivindicaciones, al tiempo que remarca la limitación del accionar de las dirigencias sindicales afines al gobierno y subraya la aparición de expresiones organizativas surgidas desde las bases gremiales.

*Eppur si muove...* Y sin embargo se mueve... La célebre frase que elegimos para titular el dossier intenta dar cuenta de un doble movimiento. Refiere a dos dimensiones de la realidad histórica que queremos visibilizar. Por un lado, pone en primer plano el trabajo en los transportes, y con ello a sus sujetos, las trabajadoras y los trabajadores, sustento y sustrato de su despliegue y crecimiento, visibilizando la centralidad de sus comunidades obreras y sus historias. Por otro lado, alude a la persistente producción historiográfica en torno al movimiento obrero, a una historiografía en constante desarrollo sobre sus diversas experiencias sindicales, políticas y culturales, que se afianza y crece tanto

en cantidad de investigaciones como en la profundidad y reflexividad de sus aproximaciones. Es cierto que nos falta mucho por hacer y por momentos la tarea parece inabordable... y, sin embargo, se mueve.