

FERROVIARIOS. UN CAPÍTULO DE SUS LUCHAS: LAS HUELGAS FERROVIARIAS DE FINES DE 1950 Y PRINCIPIOS DE 1951*

Gustavo Nicolás Contreras
(UNMdP- CONICET)**

Introducción

La Unión Ferroviaria representó el núcleo inicial de nuestro movimiento revolucionario. Y agregué que nuestro agradecimiento a la Unión Ferroviaria será siempre tan profundo como hasta ahora, cualquiera sean los acontecimientos que sobrevengam en el tiempo.

Juan D. Perón, en la XXII Asamblea General de Delegados de la UF, junio de 1947.

Las huelgas ferroviarias de fines de 1950 y principios de 1951 fueron tan impactantes como polémicas. Sin dudas estas deben conceptualizarse como uno de los conflictos sindicales más sobresalientes del primer gobierno peronista (1946-1955). Por aquellos días hubo una gran conmoción y no fueron pocas las discusiones sobre el rol del movimiento obrero y su relación con el peronismo. El conflicto involucró a un gremio de más de 150.000 afiliados y paralizó una de las ramas fundamentales de la economía y de la sociedad argentina. Frente a la magnitud del movimiento, la represión por parte del estado también fue contundente y no pudo pasar desapercibida: exoneraciones, cárcel, la puesta en marcha de la Ley de Seguridad del Estado y la movilización militar del personal.

Pero, ¿por qué los trabajadores ferroviarios, quienes en su mayoría se reconocían en el peronismo, realizaron una huelga rotundamente rechazada por Perón? ¿Por qué Perón reprimió de manera categórica a un gremio “peronista”? Presentado así el tema, sin dudas son muchas las preguntas que surgen. Los trabajadores ferroviarios se identificaron tempranamente con el programa propuesto por Perón, incluso lo hicieron cuando éste recién iniciaba su carrera política desde el Departamento Nacional del Trabajo. En su alianza con Perón los trabajadores pudieron avanzar en reivindicaciones sociales, económicas y políticas por las que venían peleando desde años atrás. Por su parte, el General reconocía que los ferroviarios tenían el honor de ser los primeros que lo apoyaron y ponderaba su importancia dentro del peronismo. Fundada la relación en estos pilares, las huelgas de los obreros del riel parecen presentarse como una paradoja. Sin embargo había en ellas suficientes razones. Entonces, debemos investigar los hechos y preguntarnos nuevamente cómo se fue construyendo esa relación entre Perón y el movimiento obrero, relación que no estuvo exenta de contradicciones y conflictos, y replantearnos las características que tuvo ese vínculo, que sin dudas marcó a fuego a los trabajadores del país.

* Una versión de este trabajo será publicada en el libro de Juan Carlos Cena, *Ferrocarrilarios. Sinfonía de acero y lucha*, La Rosa Blindada, en prensa. Agradezco los comentarios del autor.

** El autor es miembro del Grupo de Investigación sobre Movimientos Sociales y Sistemas Políticos en la Argentina Moderna (GIMSSPAM), de la Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina, y becario doctoral del Comité Nacional de Investigación Científica y Tecnológica (CONICET), e-mail: gustavo@hotmai.com

A través de la investigación de las huelgas ferroviarias de fines de 1950 y principios de 1951 intentaremos conocer cómo se fue constituyendo la clase obrera en ese momento particular e importante de su desarrollo que fue el gobierno peronista. La observación de los enfrentamientos que libró la clase obrera es imprescindible en este sentido, ya la lucha es un momento fundamental en el proceso de constitución de las clases sociales. La descripción minuciosa de la huelga ferroviaria entonces nos permitirá conocer las motivaciones de los trabajadores. Mirando el proceso desde el punto de vista del proletariado, en el devenir de los hechos observaremos cómo los obreros del riel se relacionaron con el gobierno, el estado, las estructuras sindicales, los partidos políticos, otras clases sociales, etc. De esta manera pretendemos descifrar la compleja trama de intereses y disputas del momento. En este camino se intentará ver en conjunto los aspectos económicos, corporativos, políticos e ideológicos que orientaban a los diferentes alineamientos. Ninguno de estos aspectos puede ser descuidado en el estudio del conflicto social, ni en la narración de la historia de las luchas de los ferroviarios.

La huelga de 1947: primer descarrilamiento

El gremio ferroviario adhirió mayoritariamente al peronismo¹. El propio Perón declaró que los ferroviarios tenían el honor de ser los primeros que lo apoyaron. Pero un gremio con una larga tradición sindical, formado con hombres fogueados en muchas luchas y negociaciones, lejos estuvo de subordinarse a las necesidades de Perón. En este sentido las asambleas generales del gremio hasta el año 1948 exigieron la derogación de la Ley de Residencia, criticaron la deportación de obreros implicados en huelgas, repudiaron los atentados a la libertad de expresión, reafirmaron su respeto por la tradición democrática argentina y reclamaron tanto la inmediata “normalización” de la CGT como la convocatoria de sus órganos ejecutivos en forma regular².

Por su parte, señaleros, cambistas, peones y empleados administrativos desde fines de mayo de 1947 ganaron la solidaridad de otras especialidades y desde varias seccionales impulsaron paros parciales por aumento salarial y la puesta en vigencia de un escalafón único para ferroviarios. Mientras la Comisión Directiva y la Asamblea Anual de

¹ Por cuestiones de espacio no abordaremos aquí los temas referidos a los orígenes del peronismo y la participación obrera en la formación del nuevo movimiento. Para ello ver Germani, Gino, *Política y Sociedad en una época de transición*, Piados, Bs. As., [1962] 1974; Murmis, Miguel y Portantiero, Juan Carlos, *Estudios Sobre los orígenes del peronismo*, SXXI, Bs. As., 1971; Torre, Juan Carlos, *La vieja guardia sindical y Perón*, Sudamericana, Bs. As., 1990; Del Campo, H., *Sindicalismo y peronismo. Un vínculo perdurable*, Clacso, Bs. As., 1983; Iñigo Carrera, Nicolás, *La estrategia de la clase obrera. 1936*, Ediciones Madres de Plaza de Mayo, Bs. As., 2004; entre otros.

² Baily, Samuel, *Movimiento obrero, nacionalismo y política en Argentina*, Hyspamerica, Bs. As., 1986, Pág. 139. Ver también Di Tella, T., *Perón y los sindicatos. El inicio de una relación conflictiva*, Ariel, Bs. As., 2003, pág. 214. Por su parte, Elena Pont sostiene que el movimiento sindical en los primeros años del peronismo permaneció autónomo en su relación con el estado, representado esto en la autonomía política que expresaba el Partido Laborista. Sin embargo, plantea “la posibilidad de que a partir de los hechos que sucedieron a su disolución por orden de Perón, se produjo la desaparición inmediata de la autonomía política pero no así de la sindical, que habría sufrido un proceso paulatino de deterioro a lo largo del gobierno, sin llegar a desaparecer totalmente”, *Partido Laborista: Estado y Sindicatos*, CEAL, Bs. AS., 1983, Pág. 13.

Delegados (máximo órgano de la Unión Ferroviaria)³ llamaban a esperar sin medidas de fuerza las negociaciones pertinentes, un sector de los ferroviarios, que desde fines de 1946 luchaba por las reivindicaciones citadas, se organizó repentinamente en la Comisión Interferrocarrilera, la cual funcionaba al margen de la estructura oficial, aunque se reunía en los locales de las seccionales. La misma estaba formada por delegados de los distintos ferrocarriles, y participaban tanto opositores como peronistas. La Comisión Directiva acusaba al movimiento de antiestaturio, ya que las seccionales y las asambleas de especialidades no podían desconocer las directivas de la Asamblea Anual de Delegados. No sin fundamentos, querían hacer valer el peso de la estructura de la Unión Ferroviaria, y con eso descalificar a los huelguistas. Con este respaldo señalaban que los paros sólo podían ser obra de un minúsculo grupo de opositores que pretendían perjudicar la economía del país, ya que aseguraban que los viejos y conocidos trabajadores de la Unión Ferroviaria “no se complican en esa clase de procedimientos derrotistas. Quienes han vivido durante años las luchas de nuestro gremio saben valorar perfectamente los avances realizados en el terreno de las conquistas sociales (...) Explicable resulta que no suceda lo mismo con aquellos que por tener poca antigüedad en el servicio no han conocido las condiciones que imperaban con anterioridad en los ferrocarriles. Ellos llegaron cuando ya la acción de la Unión Ferroviaria había fructificado y conseguido mejoras que implicaron una total transformación en los sueldos, acortamiento de la jornada, humanización de los sistemas de trabajo, respeto a la personalidad del empleado u obrero”⁴. Muchos peronistas no desconocían esta realidad pero no querían detener la marcha y pretendían profundizar las conquistas, mientras que los opositores aprovechaban la situación para desarrollar su propio programa político. Lo cierto era que el grupo de huelguistas no era tan minúsculo.

El conflicto finalizó con un aumento salarial y la apertura de la discusión para la revisión del escalafón, aunque la Comisión Interferrocarrilera se disolvió luego de la huelga y la negociación quedó en manos de la Comisión Directiva⁵. El gobierno aceptó el aumento de salarios pero intervino en el asunto. Estaba insatisfecho con la huelga, con la incapacidad de la Comisión Directiva para controlar a sus asociados y con cierta autonomía de acción de la Unión Ferroviaria. Perón no estaba conforme con esta perspectiva. En agosto de 1948 en comicios no del todo transparentes, Pablo Carnero López y un grupo de militantes que respondían a Eva Perón, se impusieron en la dirección del sindicato. Su victoria trajo aparejado un cambio en la orientación del gremio, fueron separados de los puestos de dirección los laboristas⁶ y los opositores al gobierno, se evitaron las posiciones críticas y el

³ La Unión Ferroviaria agrupaba a todo el personal ferroviario, excepto al personal de conducción que se organizaba dentro de La Fraternidad. Sobre los antecedentes de la Unión Ferroviaria ver Di Tella, op. cit., Del Campo, op. cit., y Horowitz, Joel, “Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La Formación de una élite obrera”, Desarrollo Económico N° 99, Bs. As., 1985.

⁴ *El Obrero Ferroviario*, septiembre de 1947.

⁵ “El gobierno justicialista al desnudo. Experiencias que surgen de la huelga del gremio ferroviario”, editado por el Movimiento Pro Independencia y Democratización de los Sindicatos, 1951. Este movimiento respondía al Partido Comunista. También hace referencia a aquella huelga Omar Acha, destacando el lugar ocupado por la célula ferroviaria del Ferrocarril Sud adherida al Movimiento Obrero Comunista. Ver *La Nación futura. Rodolfo Puigross en las encrucijadas argentinas del siglo XX*, Eudeba, Bs. As., 2006. Los datos también fueron recogidos de los diarios *La Prensa* y *El Obrero Ferroviario*.

⁶ Para conocer el devenir de los laboristas ver Pont, Elena, op. cit.

periódico del sindicato, *El Obrero Ferroviario*, se convirtió en un órgano de propaganda del régimen. La Comisión Directiva de la Unión Ferroviaria cambió su actitud de apoyo con autonomía, y se alineó orgánicamente a la dirección de Perón y Evita. Las mejoras obtenidas eran el soporte de esta opción política adoptada por las nuevas autoridades, aunque veremos que no todos los peronistas creían que para apoyar al gobierno debían practicarse la obsecuencia y la adulación hacía el presidente y su esposa.

El movimiento obrero durante el gobierno peronista: beneficios y límites

La victoria electoral del peronismo en 1946 se tradujo en importantes beneficios para los trabajadores argentinos: derechos sociales y políticos, legislación laboral, crecimiento de sus organizaciones, representación parlamentaria, participación en los ministerios, planes de vivienda, etc. En la distribución social de la riqueza el movimiento obrero hizo valer en esa coyuntura su peso político y su posición fundamental en el sistema productivo. Así entre 1944 y 1950 la remuneración al trabajo en términos generales aumentó del 44.8% al 56.4%, la tasa de explotación que sufría el trabajador pasó del 123% al 76.5% y la masa de ganancia de la burguesía disminuyó del 55.2% al 43.3%⁷. A su vez estos números deben ser complementados con el salario indirecto. Considerando estos datos Louise Doyon señaló que “las concesiones del período 1946-1948 eran más un reconocimiento del poder político de la clase trabajadora que del nivel productivo de la industria nacional”⁸. La mayoría de la clase obrera trasladó a las relaciones de trabajo su participación en la victoria electoral de 1946, contando para ello con cierta aprobación (y en algunos casos con la resignación) del presidente de la nación.

Otras reivindicaciones de carácter general también fueron valoradas por el movimiento obrero. En 1947 el gobierno avanzó en una medida largamente anhelada por los trabajadores del riel. Los ferrocarriles fueron nacionalizados. El hecho se convirtió, tanto para el gobierno, intelectuales nacionalistas como para gran parte del movimiento obrero, en un símbolo de independencia económica y soberanía política. Se quitaba de las manos del imperialismo un engranaje fundamental de la sociedad argentina y se ponía bajo control del estado nacional. Hubo algunas discusiones en torno al precio pagado, pero no pudo evadirse que era un hecho de gran trascendencia. Este acto abría la puerta para romper con la dependencia argentina del capital internacional, y permitía pensar en un proceso de emancipación nacional. Desde ese momento el ferrocarril podía convertirse en una herramienta integradora, con un rol social, económico y geopolítico distinto⁹. La nacionalización era un hecho positivo, pero todavía quedaba por acordarse la forma en que sería realizada. Ello determinaría su carácter concreto.

Desde la década del '30 los europeos planeaban desprenderse de los ferrocarriles ya que no daban las ganancias previstas y porque sufrían cierto grado de deterioro que debía ser revertido con cuantiosas inversiones. El estado argentino confluía con esta intención y se hizo cargo de un recurso fundamental, aunque también de una fuerte carga financiera. Las

⁷ Peralta Ramos, Mónica, *Acumulación del capital y crisis política en Argentina (1930-1974)*, Siglo XXI, México, 1978.

⁸ Doyon, Louise, “Conflictos obreros durante el régimen peronista (1946-1955)”, en Torre, Juan Carlos, *La formación del sindicalismo peronista*, Legasa, Bs. As., 1990.

⁹ Ver Cena, Juan Carlos, *El Ferrocarril*, La Rosa Blindada, Bs. As., 2003.

ventajas fueron muchas, como mencionábamos en el párrafo anterior, pero las dificultades emergieron frente a la necesidad de reequipar los ferrocarriles, modernizar el servicio y encarar un proceso de expansión. Ante esta problemática heredada que arrastraban los ferrocarriles estaban quienes entendían que el estado no podía afrontar la inversión de capital necesaria para modernizar el sistema ferroviario y tampoco podía seguir manteniendo los salarios de este sector en pie de igualdad con aquellos en rápida expansión en el ámbito industrial. Aparecían en su horizonte inversiones puntuales y la mejora de la eficacia de su funcionamiento mediante la aplicación de políticas de productividad a través de la racionalización de la explotación de la fuerza de trabajo.

Por otro lado, estaban quienes sostenían que para la superación del problema citado se debía avanzar en una industrialización con mayor participación de los trabajadores, que contemplara nuevas formas de administración, construcción e inversión en la cual los obreros ferroviarios, quienes conocían mejor que nadie la industria, tomaran las riendas del proceso en sus manos. Esta perspectiva se sustentaba en el hecho de que ya desde 1938 las empresas ferroviarias extranjeras habían transformado sus talleres en fábricas. Profundizando este proceso, en la Argentina peronista no sólo se reparaban las existencias ferroviarias sino que se construían coches, vagones y locomotoras.¹⁰ En este camino también se crearon las escuelas fábricas, de las que egresaban técnicos ferroviarios especializados. Apuntalando esta perspectiva en el mediano o largo plazo se sustentaría el desarrollo autónomo de una industria nacional ferroviaria que podría aspirar a solucionar los problemas de modernización, productividad y crecimiento del ferrocarril.

Envalentonados con la nacionalización, los trabajadores ferroviarios demandaron formar parte del directorio de los FFCC y participar en las ganancias. La reivindicación se materializó y en marzo de 1950 se conformó el primer Directorio de los Ferrocarriles del Estado. Presidido por el Coronel Zubieta, la vicepresidencia correspondió a Pablo Carnero López, presidente de la Unión Ferroviaria. Y de los ocho vocales, dos fueron también para los sindicatos del riel: Alberto Sivori por La Fraternidad y Antonio Taccone por la Unión¹¹. Era un hecho sin precedentes, los obreros ocupaban lugares en la gerencia del FFCC. Aunque ello de por sí no aseguraba la imposición de un programa guiado por los intereses de los trabajadores ni el control obrero de la producción, sino que para determinar su orientación real debemos observar la práctica concreta de estos dirigentes y del directorio, su relación con el movimiento obrero y su rol en aquel proceso histórico.

Por lo menos dos cuestiones entraban en contradicción. Por un lado, los trabajadores reivindicaban la nacionalización de los ferrocarriles, la obtención por primera vez en la historia de un lugar en la dirección de los FFCC y la participación en el 25% de las ganancias. Sin dudas ello expresaba muchas de las razones por las que los trabajadores adherían al peronismo. Sin embargo, por otro lado, el sistema ferroviario precisaba ser mejorado, y frente a las dificultades de hacer las inversiones de capital necesarias para su modernización, la dirección de los ferrocarriles planificó inversiones puntuales y la implementación de políticas de productividad mediante la racionalización de la explotación de la fuerza de trabajo (intensificación del trabajo, reducción de personal, flexibilización

¹⁰ Ver Cena, Juan Carlos, *El Guardapalabras*, La Rosa Blindada, Bs. As., 1998; y Laerte Franchi, Héctor, "Justicia social con uniforme. La huelga ferroviaria de 1950-1951", en Lucita, Eduardo, *La patria en el riel. Un siglo de lucha de los trabajadores ferroviarios*, Ediciones del pensamiento nacional, Bs. As., 1999.

¹¹ *El Día*, 12/03/1950. Muchos de los datos de este apartado fueron recogidos del mismo diario.

laboral, etc.). Esta decisión de la dirección de los FFCC también debe ser entendida en un nuevo contexto económico del país. Las condiciones favorables que transito el gobierno en los primeros años tuvieron un revés con el inicio de una crisis económica a fines de 1948¹². Denominado oficialmente el “*año de la productividad*”, 1949 traía aparejado cambios que no estarían exentos de conflictos.

La orientación “productivista”, en su implementación concreta, renegaba de muchas de las conquistas laborales conseguidas por los ferroviarios en los primeros años del gobierno peronista. La Comisión Directiva de la Unión Ferroviaria adhirió a esta orientación y llamó a hacer el esfuerzo en nombre del gobierno. Pero muchos ferroviarios no estaban de acuerdo con esa decisión, ya que consideraban que el peronismo no podía perder su contenido obrero y menos desandar las conquistas logradas. En este contexto muchos trabajadores comenzaron a protestar, mientras que por su parte los dirigentes de la Unión Ferroviaria se fueron diferenciando de sus compañeros y comenzaron a actuar más como representantes del estado ante los trabajadores que como representantes de los trabajadores ante el estado capitalista y sus empresas¹³. Ello mucho tuvo que ver en el desenlace de los hechos que describiremos más adelante.

Los intereses en juego: lucha económica, corporativa, política e ideológica

El Ministerio de Transportes y la Comisión Directiva de la Unión Ferroviaria pasaron más de dos años tratando el escalafón único, luego de que esa tarea quedara pendiente tras la huelga de 1947. Cuando el conjunto del gremio conoció el proyecto, distintas especialidades manifestaron su descontento. Los sectores menos calificados rechazaron la escala de sueldos propuesta ya que la inflación hacía que la paga no alcanzara. En este sentido los trabajadores ferroviarios, recuperando la experiencia de organización lograda en la huelga de 1947, empezaron a reunirse en asambleas interseccionales, creando las Comisiones de Enlace. Los trabajadores se organizaban y abrían nuevos espacios para discutir los problemas que los aquejaban.

Asediada, la Comisión Directiva denunció a las Comisiones de Enlace ya que incurrieran en la irregularidad de reunirse clandestinamente y relajaban la disciplina sindical establecida. Lo cierto es que le preocupaba que el gremio comenzara a movilizarse impugnando su actuación y discutiendo su liderazgo. En este sentido llamó a las Comisiones Ejecutivas de las seccionales a reprimir esas actividades mediante la aplicación de sanciones¹⁴. En las Comisiones de Enlace empezaban a proponerse nuevas direcciones para hacer frente a las inquietudes y necesidades del gremio.

Por su parte los guardatrenes rechazaron un convenio que habilitaba a correr trenes con un sólo guarda. Nucleados en Haedo y Buenos Aires Sud los guardatrenes del Ferrocarril Gral. Sarmiento realizaron un movimiento de protesta los primeros días de marzo de 1950¹⁵, intentando extender la medida a otras seccionales y ramales. El boletín del Movimiento Pro

¹² Guerchunoff, Pablo y Antunez, Damian, “De la bonanza peronista a la crisis de desarrollo” en TORRE, J. (Ed.), *Los años peronistas (1943-1955)*, Nueva Historia Argentina, Tomo VIII, Sudamericana, Bs. As, 2002.

¹³ Para conocer el desarrollo del sindicalismo argentino durante el gobierno peronista ver Doyon, Louise, *Perón y los trabajadores. Los orígenes del sindicalismo peronista, 1943-1955*, Siglo XXI, Bs. As. 2006.

¹⁴ Ver Circular N° 2, 4/01/1950.

¹⁵ El Día, 6/03/1950, 8/03/1950 y 11/03/1950

Independencia y Democratización de los Sindicatos, señalaba que “los guardas son los primeros que reaccionan ante una conquista tan fundamental como son los dos guardas en los trenes de carga. Se dan los primeros pasos de organización independiente y se forman las Comisiones de Guardas, en Haedo, Alianza, San Martín, Rosario y Empalme Lobos, para impedir la quita de un guardia en cada tren, que a la vez del peligro en vidas que significa un solo guarda cuando los trenes se cortan, se disparan y descarrilan por falta de una persona encargada de frenar los vagones, se agrega el recargo abrumador para el único guarda, que debe cooperar en descargas y maniobras. Esto significa rebajar los guardas a peones y dejar peones sobrantes y cesantes”¹⁶. Los paros progresivos se sucedieron por varios días y provocaron que no corrieran los trenes de carga y que en los de pasajeros los guardas no controlaran boletos ni dirigieran los trenes; su función fue cumplida en algunos casos por otro personal. Del mismo modo reaccionaron los guardas frente a la implementación de trenes de horario discontinuo¹⁷.

Frente a estos hechos, la Comisión Directiva expresó que el movimiento fue emprendido por “elementos irresponsables” que fomentaron un “disconformismo artificial” aprovechando el “malentendido espíritu de solidaridad de los compañeros”. De esta manera las autoridades de la Unión Ferroviaria acusaban la participación de militantes opositores y, negando la demanda concreta, los descalificaban por su identidad política, aunque con esta incriminación no podían evadir que muchos peronistas también protestaban. Más allá de las identidades políticas, en el reclamo los trabajadores priorizaban su condición obrera y ferroviaria. Consciente de la debilidad de su posición, la Comisión Directiva aclaraba que en su oportunidad había advertido que el convenio que regulaba la reducción de guardas de dos a uno tenía un carácter transitorio, y cumplía el objetivo de “*cooperar con los destinos del ferrocarril, en el sentido de disminuir los gastos de explotación, de manera tal que dentro de las condiciones legales del trabajo, el servicio se cumpliera aprovechando ordenadamente la labor del personal...*”¹⁸. La Comisión Directiva asumía un rol patronal y aplicaba las políticas de productividad antes mencionadas, lo cual era justificado en términos políticos al hacer referencia a la ayuda que se le brindaba con ello a un gobierno que la mayoría de los trabajadores consideraban propio. Pero más allá de esto, no todos los obreros estaban convencidos de que esa era la forma correcta de cooperar. La mayoría de la clase obrera rechazaba este tipo de soluciones orientadas por la perspectiva productivista de la burguesía industrial¹⁹.

Las autoridades de la Unión Ferroviaria denunciaron que también algunos altos funcionarios del ferrocarril fomentaron esas “actitudes disolventes”. La nacionalización de los trenes había cambiado la situación de quienes trabajaban en puestos de dirección y jefatura, que anteriormente ocupaban cargos de gerencia para el capital extranjero. En aquella condición no estaban sindicalizados, pero desde 1948 pasaron a ser empleados

¹⁶ “El gobierno justicialista la desnudo”, Bs. As., 1950.

¹⁷ La gerencia del FCNG Roca informó que no obstante la nueva resolución que reglamentaba la aplicación de servicios discontinuos, algunos guardas han rechazado los diagramas que fueron encuadrados, Circular Parcial N° 29, 19/10/1950.

¹⁸ Circular General N° 14, 08/03/1950. Las *inclinadas* son más. Complementando lo enunciado la Comisión Directiva llamaba a “poner el hombro para allanar con la mejor buena voluntad las dificultades económicas del ferrocarril”.

¹⁹ El peronismo como alianza de clases contenía principalmente a la clase obrera y a la pequeña y mediana industria nacional. Ver Murmis, Miguel y Portantiero, Juan Carlos, op. cit.

públicos. Ni su situación sindical ni el escalafón que regiría sus salarios y condiciones de trabajo fueron definidos de antemano. En este marco, en 1948, se fundó la Confederación del Personal Civil de la Nación. Con esta disposición, el nuevo sindicato y la Unión Ferroviaria se disputaban la afiliación de dicho personal. Frente a este problema de jurisdicción gremial, las páginas de *El Obrero Ferroviario* aseguraban que “ningún organismo sindical, aparte de la Unión Ferroviaria y La Fraternidad, tiene atribuciones ni personería para realizar proselitismo en nuestro gremio (...) y mayor repudio aún merecen si esos elementos invocan la autoridad indiscutible de altas personalidades del gobierno”²⁰. La Comisión Directiva hacía esta “prevención directa” afirmando que “elementos divisionistas” invocaban el nombre del ministro de Transportes (Juan Castro) y del presidente. Perón, por su parte había dado un discurso en el acto fundacional de la Confederación del Personal Civil de la Nación en 1948.

A estos conflictos económicos y de jurisdicción sindical inevitablemente se le sumaban las luchas al interior del gremio entre distintas tendencias políticas. Los intereses sectoriales y los programas políticos en disputa en una época de crisis económica y polarización política predecían el estallido del conflicto. Por un lado, quienes se reconocieron en la antiperonista Unión Democrática se mantuvieron en la oposición al gobierno. Los militantes socialistas, radicales, sindicalistas, anarquistas y comunistas tenían participación en las Comisiones de Enlace y las Asambleas Interseccionales, que se desarrollaron durante todo el año 1950. En términos generales apostaban a que el conflicto económico y corporativo tomara carácter político al mostrar las diferencias de intereses entre el gobierno de Perón y los trabajadores²¹. En esta línea explotaban políticamente el descontento que los obreros mostraban sobre ciertos aspectos de la política del gobierno y se ofrecían como organizadores de los reclamos. En varias seccionales era notable la participación de los opositores.

Estaba claro que muchos obreros peronistas también participaban de las asambleas interseccionales, las Comisiones de Enlace, los paros de guardatrenes... De ello daban cuenta las circulares de la Unión Ferroviaria al señalar que elementos irresponsables se aprovecharon de “un malentendido espíritu de solidaridad de los compañeros”²²; mientras que sobre la Marcha por la Paz nacida en los talleres de Pérez indicaban que mediante perturbaciones engañosas del Partido Comunista se “quiere hacer ver como solidarios a aquellos con quienes, en realidad, no tienen ninguna vinculación con sus promotores”²³. La Comisión Directiva intentaba dividir a los trabajadores de acuerdo a

²⁰ Así proclamaban: “La unión Ferroviaria es la autentica entidad representativa del personal comprendido en su estatuto, cuidado con las burdas imitaciones”; “Denuncie a las personas que pretenden crear focos de perturbación y divisionismo. Defienda la integridad de la Unión Ferroviaria”, *El Obrero Ferroviario*, enero de 1949. A su vez advertían sobre la acción de la CPCN: “Una, es que invitan al personal a aceptar la doble afiliación, pretextando que ambas son compatibles, y lógicas; y otra, es que dicen contar con el apoyo de S.E. el señor presidente de la Republica Gral. Perón y con el de S.E. señor Ministro de transportes, Coronel Castro”, *El Obrero Ferroviario*, enero-febrero de 1950.

²¹ Esta posición fue retratada claramente por Américo Ghioldi en “Reflexiones de un ferroviario peronista preso en Villa Devoto”, en *Conciencia proletaria y fracaso peronista*, Pensamiento Libre, Bs. As., 1951.

²² Circular General N° 14, 8/3/1950.

²³ Circular N° 47, 25/7/1950. En aquel episodio los comunistas explotaron bien un discurso de Perón en el cual pedía que el pueblo le manifieste la actitud a tomar frente a la guerra de Corea. Así en una marcha encabezada con carteles vivando a Perón, los trabajadores rechazaron la intromisión de Argentina en la guerra. Ver Circular General N° 47, 25/7/1950; *El Obrero Ferroviario*, agosto de 1950; y Badalona,

su identidad política con la intención de quebrar los lazos de unidad que iban tejiendo los obreros ferroviarios de distinta identidad partidaria. Los hechos mostraban que dentro de quienes se reconocían en el peronismo existían distintas perspectivas, y un grupo importante no podía ocultar su desacuerdo con la dirección de la Unión Ferroviaria.

Esta diferenciación se sustentaba en una experiencia de clase que iban construyendo conjuntamente todos los ferroviarios a partir de su lucha cotidiana en los lugares de trabajo por solucionar sus problemas comunes. Muchos trabajadores peronistas, comunistas, socialistas, radicales, etc. priorizaban su condición obrera y ferroviaria sobre sus identidades político-partidarias y afianzaban su unidad. Al anteponer estas relaciones al programa partidario, recibían críticas y descalificaciones desde sus propios partidos. Comunistas y socialistas fueron separados de sus partidos por actuar junto a obreros peronistas, mientras que los peronistas que se organizaban con los no peronistas recibían sanciones y acusaciones similares. Enfrentando esta realidad, que en última instancia los dividía como clase, los obreros de distintas tendencias recreaban espacios donde pensaban críticamente sus problemas partiendo del análisis de su situación real. De este intercambio creativo nadie salió indemne y las influencias fueron mutuas. Los ferroviarios emprendían luchas unitarias en defensa de sus intereses proletarios.

Ante esta realidad la Comisión Directiva de la Unión Ferroviaria ya no sólo denunciaba a los opositores sino que también recriminó la actuación de grupos nucleados en ateneos, agrupaciones o centros que “invocando la responsable y respetable orientación política del peronismo, actúan en el medio ferroviario pretendiendo ejercer una representación gremial que nadie les ha conferido ni nadie los autoriza a usurpar, con el agravante de que determinados superiores se prestan a considerar con ellos asuntos que reglamentaria y legalmente por su carácter netamente gremial, deben ser tratados exclusivamente con la representación auténtica de la Unión Ferroviaria”²⁴. Por su parte la XXV asamblea de delegados también los repudió, denunciando el empleo “incorrecto” de nombres de personalidades destacadas del movimiento justicialista, mientras que Carnero López se quejaba de que “algunos de estos grupos” actuaban “bajo el rótulo de instituciones peronistas”. Las distintas orientaciones dentro del movimiento obrero peronista no podían ser acalladas por los dirigentes que concentraban el poder de las organizaciones obreras. El peronismo se creaba y se recreaba desde distintos espacios.

La Comisión Directiva entendía que todo el movimiento estaba fundado en una campaña contra el gobierno y la Unión Ferroviaria. Entre otras cosas, resaltaba que la lucha salarial y por mejorar las condiciones laborales complicaban las finanzas del estado; que la Confederación del Personal Civil de la Nación, los ateneos, centros y agrupaciones amenazaban las atribuciones de la Unión Ferroviaria; y que los militantes opositores atentaban contra las obras del gobierno y su estabilidad. En este contexto, el periódico del sindicato advertía: “*La identificación con la obra de gobierno del general Juan Perón y con la Unión Ferroviaria, debe ser absoluta*”, mientras que la XXV asamblea de delegados facultaba a las autoridades para que tomaran medidas con quienes no cumplieran con esa consigna²⁵.

Laura, “Protestas y huelgas de los ferroviarios en Rosario durante el peronismo. Memoria y olvido”, II Jornadas Interinstitutos de Formación Docente en Historia, Rosario, 2003;

²⁴ *El Obrero Ferroviario*, mayo de 1950.

²⁵ *El Obrero Ferroviario*, agosto de 1950. Las *inclinadas* son mías.

En este marco desde principios de 1950 las autoridades del sindicato les ordenaron a las Comisiones Ejecutivas de las seccionales que reprimieran las actividades de las Comisiones de Enlace; que no recibieran volantes que no fueran enviados por la Comisión Directiva; que no facilitaran los locales sociales para realizar asambleas en las que participen socios de otras seccionales; que disolvieran las Comisiones Internas, debiéndose tratar los problemas locales directamente con las superioridades; que realizaran las gestiones para desplazar a los directivos y jefes del ferrocarril que se oponen a la obra de Perón y la Unión Ferroviaria reemplazándolos con “auténticos y leales peronistas”; que las Comisiones Ejecutivas informen sobre los elementos no peronistas para tomar las medidas oportunas²⁶. De esta manera la Comisión Directiva intentó de manera casi policial profundizar el control sobre las seccionales, aunque los acontecimientos posteriores mostraron que los resultados no fueron los esperados. El gremio se resistía a esta orientación y por lo bajo durante meses se tejieron las relaciones que sustentarían la huelga que finalmente estallaría en noviembre de 1950.

La primera huelga: noviembre de 1950²⁷

*Que siendo dicho movimiento un **acto auténticamente gremial**, en el que se solicita mejoras en los sueldos y salarios, cuya justicia han debido reconocer incluso los poderes públicos, ya que es el producto del encarecimiento de la vida debido al alza de los precios. Que no obstante ello, se persiste en confundir a la opinión pública haciendo aparecer a los obreros como que son dirigidos por grupos políticos contrarios al gobierno.*

Nuevas Bases (órgano del PS), noviembre de 1950.

*Lo que no puedo admitir es que, por razones políticas, sin existir ningún conflicto gremial, se produzca una perturbación destinada a un ataque directo a nuestro gobierno. En estos momentos, el gremio ferroviario ha provocado un conflicto que **es de características total y absolutamente políticas** (...) No hay ningún obrero ferroviario a quien se le haya preguntado que sepa contestar por qué están en huelga. Bandas de radicales, comunistas y socialistas andan por las distintas partes castigando a mujeres y niños de los ferroviarios que quieren trabajar.*

Juan Domingo Perón, enero de 1951.

Estos bandidos están actuando disfrazados de peronistas, porque gritan “viva Perón”

Juan D. Perón, enero de 1951.

²⁶ Circular N° 2, 4/1/1950; Circular N° 9, 22/2/1950; Circular N° 22, 6/7/1950; Circular Parcial N° 28, 9/10/1950; Circular General N° 62, 11/9/1950; Circular General N° 62, 11/9/1950; respectivamente.

²⁷ Salvo aclaración, los hechos son reconstruidos desde el diario *La Prensa*. Nuestra elección del diario *La Prensa* responde a que su filiación antiperonista lo llevó a desarrollar una política editorial que priorizó la publicación detallada de los conflictos obreros como exposición de la diferencia de intereses existente entre Perón y los trabajadores. Recuerda Rodolfo Perry, cronista sindical de *La Prensa*, que la relación del diario con el gobierno llegó a su crisis terminal durante la huelga ferroviaria de 1950-1951, luego de la cual fue expropiado. “Nosotros dimos una información de todas las asambleas y de todas las decisiones de los ferroviarios en huelga. (...) *estaba terminantemente prohibido dar datos sobre la huelga, para hacerla pasar como la actitud de un grupo extemporáneo y caprichoso*”. Recuerda como disfrazado de maquinista presenció las asambleas y de esta manera pudo publicar todas las decisiones de los huelguistas. “Eso le dolió mucho a Perón” (entrevista del autor, 2006).

La combinación de todos estos factores tendría una acelerada dinámica en noviembre de 1950. El 15 de ese mes comenzaban un paro los peones de limpieza del Ferrocarril Gral. Roca, secundados por los guardabarreras al día siguiente. El 19 de noviembre, se plegaron a la medida de fuerza el personal de carga y atención de los pasos a nivel, sumándose también algunos guardatrenes. A la medianoche quedaron totalmente suspendidos los servicios. El motivo señalado por los huelguistas remitía al incumplimiento de los pedidos de mejora salarial que oportunamente habían gestionado ante las autoridades de la Unión Ferroviaria. Por su parte, la Comisión Directiva llamó a retomar el trabajo, a fin de tratar los aumentos demandados por las vías normales con el Ministerio de Transporte. Allí se daba el conflicto ya que quienes emprendieron el paro no querían seguir esperando una negociación que llevaba, desde el punto de vista de sus necesidades, demasiado tiempo.

La madrugada del 20, los obreros huelguistas realizaron una asamblea en la seccional de Buenos Aires Sud para considerar el movimiento que terminó con un paro general. En ésta se decidió no levantar el mismo hasta la total solución del pedido de los peones y exigir la renuncia de la Comisión Directiva por haber perdido la confianza del gremio. A la lucha económica se le sumaba la lucha por la dirección del gremio y de la organización. Los dirigentes no iban a la cabeza de los reclamos de los trabajadores, entonces comenzaron a pedir su cabeza. El 21 de noviembre la paralización del Ferrocarril Roca fue total.

Frente a este movimiento las autoridades de la Unión Ferroviaria impartieron un comunicado buscando restarle legitimidad a la huelga: “quienes están al frente de este movimiento de los peones no pertenecen a esta especialidad sino a otras mejor remuneradas y son además, adversarios políticos del gobierno de la Nación”. Ante la tendencia unitaria que se estaba desarrollando en las seccionales, la Comisión Directiva intentaba fragmentar y dividir a través de la deslegitimación de los huelguistas. En este sentido, también destacó la imposibilidad de llegar a un acuerdo si antes no se normalizaban las tareas. En este punto adoptaba como propia la resolución N° 16 de la Secretaría de Trabajo, dictada en 1944, la que reglamentaba el procedimiento a seguir en casos de demandas de cambios en las condiciones de trabajo, en la cual la paralización de las actividades era un recurso admisible solamente cuando se agotaban las tentativas de conciliación. Claro que este límite no siempre era preciso, y su interpretación dependía de los intereses que defendía cada sector. Por su parte, la CGT también llamó a solucionar el conflicto por la vía institucional correspondiente. En su comunicado no se privó de denunciar los nombres de quienes encabezaban el movimiento, clasificándolos en *elementos de la “Unión Democrática”* y *“peronistas disfrazados”*²⁸.

Las disposiciones de los representantes de la Unión Ferroviaria y de la CGT lejos estuvieron de restarle legitimidad y apoyo al movimiento huelguista. Contrariamente, ese mismo 21 de noviembre en varios ferrocarriles se realizaron paros parciales y reuniones por seccionales. En la madrugada del 22 se plegaron a la huelga las líneas Mitre, Sarmiento y San Martín. Por las características de la actividad el paro afectó notoriamente la rutina diaria, tomando una gran repercusión pública. En este clima

²⁸ Circular N° 84, 29/11/1950, UF. Las *inclinadas* son más. En cada categoría agrupó aproximadamente 20 nombres.

caldeado, muchos obreros se dirigieron al local de la seccional Buenos Aires Sud para reunirse y esperar los resultados de las gestiones. Sin embargo, esa mañana por orden de Carnero López se clausuró el local, imprimiéndose en la puerta: “Notifico por Circular 82 que hasta nuevo aviso deberán abstenerse en absoluto de convocar ni permitir en el local social la realización de asambleas, tanto generales como especiales”. La misma orden sufrieron los huelguistas de la seccional Buenos Aires Oeste del Ferrocarril Sarmiento. En estas circunstancias muchos pidieron la renuncia de la Comisión Directiva y optaron por dirigirse a Haedo donde esperaban poder realizar una asamblea, sumándose otras delegaciones seccionales.

A su vez, los obreros de El Tigre, de la línea Mitre, luego que la policía los desalojó del local por orden la dirección de la Unión Ferroviaria, se reunieron en las inmediaciones del puente Rocha, y decidieron plegarse a la huelga. En la asamblea acordaron solidarizarse con el petitorio de aumentos, mandar un telegrama al Ministro de Transportes y solicitar la renuncia de la Comisión Directiva. Frente a esta circunstancia, en horas de la tarde huelguistas de las diferentes seccionales se reunieron en el local de Gerli. En esta asamblea se decidió continuar la huelga el día siguiente. El 23 de noviembre el paro se hizo extensivo a las líneas Roca, Sarmiento, Mitre, San Martín, Urquiza e incluso llegó hasta el tranvía que corría entre Chacarita y Campo de Mayo. El movimiento también se fue expandiendo hacia el interior del país²⁹.

Los hechos eran contundentes. Los ferroviarios, quienes fueron los primeros en apoyar a Perón, estaban en huelga. La situación era grave y las direcciones sindicales establecidas institucionalmente no podían contener el descontento de los afiliados. La preocupación y el desborde eran tales que en la sede central del sindicato, en una reunión a la que asistieron los presidentes de cada una de las seccionales y los miembros de la Comisión Directiva, se resolvió constituir la Junta Consultiva. El artículo N° 50 del Estatuto Social de la Unión Ferroviaria dictaba que “forman la Junta Consultiva los presidentes de las seccionales cabeceras de todos los ferrocarriles con entrada a la Capital Federal y los de las demás seccionales que tengan un mínimo de mil socios cotizantes al corriente con la caja social. Sus funciones no son permanentes y sólo se reunirán conjuntamente con la Comisión Directiva cuando esta juzgare necesario consultar la opinión de las secciones sobre determinados asuntos de importancia y urgencia”³⁰. La fecha en la que es publicada esta información podría hacernos pensar que la Comisión Directiva estaba interesada en remarcar que sólo ella podía llamar a la *Junta Consultiva* y no los afiliados. Contrariamente, luego de iniciada la huelga de noviembre de 1950, las Comisiones de Enlace y las asambleas interseccionales crearon “desde abajo” la *Comisión Consultiva de Emergencia*.

La convocatoria de la Junta Consultiva puede ser leída como un intento de revertir la pérdida de legitimidad de las autoridades de la Unión ferroviaria. El día 23 se reunió la Junta Consultiva. En sus deliberaciones defendió la actuación de la Comisión Directiva, ya que entendía que esta había interpretado las aspiraciones del gremio al consolidar la lealtad de la Unión Ferroviaria a la obra de Perón y su esposa. Con este enfoque de la

²⁹ Algunos trabajos comenzaron a develar la repercusión en el interior del país. Para el caso de Rosario ver Badalona, Laura, op. cit; para Tandil ver Mengascini, Hugo, “Conflictos y huelgas ferroviarias durante el periodo peronista. El caso de los trabajadores peronistas de Tandil”, 3° Jornadas sobre la política en Buenos Aires en el Siglo XX, La Plata, agosto 2008, en www.historiapolitica.com

³⁰ Circular General N° 50, 4/8/1950

situación se resolvió: rechazar las renunciaciones de la Comisión Directiva en pleno; encomendar la exoneración de quienes han procedido al margen de la organización y solicitar que se les apliquen con todo rigor las medidas disciplinarias que prevé el estatuto; exhortar a los ferroviarios que se plegaron al paro a retomar el trabajo y respetar la disciplina sindical así como expresar el reconocimiento del gremio a la CGT por la solidaridad que hizo llegar a la entidad. La Junta Consultiva no modificó las posiciones sostenidas por las autoridades de la Unión Ferroviaria y la CGT, y por lo tanto tampoco pudo calmar el conflicto.

Esa misma tarde, frente a la sede del sindicato se realizó un acto. Las autoridades sindicales permanecieron dentro del edificio, y el resto del gremio, la parte compuesta por huelguistas y manifestantes, quedó en la calle. Éstos levantaban las consignas: ¡que renuncien! o ¡que se vayan!, mientras los primeros hacían oír a través de un micrófono: ¡peronistas sí, socialistas no! Unos presentaban al movimiento como una acción en la que primaba la lucha de los trabajadores del gremio por la defensa de intereses económico-corporativos de los asalariados ferroviarios sin distinguir procedencias políticas, mientras que los otros minimizando el reclamo económico resaltaban las implicancias políticas de la huelga, y en esta acusación destacaban la participación de militantes antiperonistas. Ambas posturas partían de ciertos aspectos de la realidad pero eran incompletas.

En esta manera de presentar la contienda influía mucho la concepción dominante sobre la legitimidad de una medida de fuerza. Perón había vinculado lo legal y aceptable a las acciones de carácter meramente económico (plano gremial) y condenó las que tuvieran motivaciones políticas (opositoras). Estos términos propuestos desde el gobierno sirvieron como marco legitimador, tanto para los opositores como para quienes apoyaban al gobierno³¹. Sin embargo, el conflicto era bastante más complejo de lo que expresaban esta concepción y las declaraciones de la hora. Ambos sectores defendían intereses económicos, corporativos, políticos e ideológicos, y en la articulación de conjunto de cada uno de estos aspectos se definía su estrategia³². La forma en la que presentaba el conflicto cada sector, por lo tanto, también debe ser vista como parte de la lucha en el plano ideológico. En las declaraciones se buscaba destacar la justicia de la posición propia y con ello ganar consenso y acumular fuerza. Ello hacía a la batalla ideológica.

Sin solución a la vista, en una asamblea en la seccional Gerli, los obreros en huelga resolvieron seguir las negociaciones por ellos mismos, al margen de la Comisión Directiva. Llamativamente el pronto cumplimiento de sus demandas fue asegurado por las autoridades del Ministerio de Transportes. Ello violaba la resolución N° 16 y la Ley

³¹ Esta disposición fue analizada en Contreras, Gustavo Nicolás, “Los trabajadores gráficos, la prensa y la política durante el peronismo”, en Da Orden, L. y Melon, J. (Compiladores), *Prensa y periodismo. Discursos, práctica, empresas (1943-1958)*, Editorial Prohistoria, Rosario, 2007.

³² Puede encontrarse un enfoque analítico desde esta perspectiva en Contreras, Gustavo Nicolás, “El peronismo obrero. La estrategia laborista de la clase obrera durante el gobierno peronista. Un análisis de la huelga de los trabajadores frigoríficos de 1950”, *PIMSA 2006*, Bs. As., 2007; y en Contreras, Gustavo Nicolás “En río revuelto ganancia de Pescador. El gremio marítimo y el peronismo. Un estudio de la huelga de 1950”, en *Revista de Estudios Marítimos y Sociales N° 1*, Mar del Plata, 2008.

de Asociaciones Profesionales³³, la cual prohibía tanto que el estado negociara durante un conflicto en desarrollo como que lo haga con entidades no reconocidas oficialmente. A su vez el Ministerio de Transportes arreglaba con quienes eran acusados de desarrollar un movimiento con fines de oposición política al gobierno. Pese a esto, se informó que en una reunión con las “altas autoridades nacionales” se estableció un “compromiso de caballeros” por el cual se volvería al trabajo a partir de las 0 hora del día 24 sobre la base del siguiente arreglo: 1- Solución del petitorio presentado por los peones, que consistía en un sueldo básico de \$ 550, con una escala ascendente que llegaría a los \$ 700 a los 10 años, y de acuerdo a esa escala se mejorarían los sueldos de las otras especialidades; 2- Levantamiento absoluto de toda medida disciplinaria y de represalias al margen del escalafón, es decir, readmitir los centenares de cesantes³⁴.

Los trabajadores en huelga se agruparon en la Comisión Consultiva de Emergencia, compuesta por dos delegados de cada ferrocarril. Algunos de estos delegados desarrollaron las negociaciones mencionadas. Conocidas las bases del eventual arreglo (es verdad que de forma poco clara ya que muchos trabajadores querían saber con qué autoridades nacionales se había negociado), se resolvió ese mismo día anunciar que el movimiento se había impuesto y que el gobierno aceptó las condiciones exigidas, por lo tanto se dispuso la vuelta al trabajo para las 0 hs. del 24. Mientras tanto las radios y los diarios publicaron una comunicación del Ministerio de Transportes que daba como último plazo las 0 hs. del 24 de noviembre para que los obreros ferroviarios en huelga se presenten a trabajar, bajo amenaza de exoneración. El boletín del Movimiento Pro-Independencia y Democratización de los Sindicatos comentó al respecto que “era evidente la maniobra para salvar el prestigio de los que habían despotricado contra la huelga haciendo aparecer que los obreros volvían al trabajo atemorizados por esta conminación y no porque se les reconocía su justo reclamo”³⁵.

El acuerdo entre funcionarios del estado y una organización sindical paralela e ilegal transgredía los pilares de la estructura institucional propuesta por el gobierno de Perón. ¿Quiénes participaron de ese arreglo que violaba la resolución N°16 y la Ley de Asociaciones Profesionales? El ministro Castro y el presidente de los ferrocarriles, Zubieta, fueron quienes acordaron con la Comisión Consultiva de Emergencia. Pero, también el gobernador de Buenos Aires Domingo Mercante y el ex canciller Atilio Bramuglia³⁶ tomaron parte en el asunto y realizaron distintas negociaciones por aquellos días. Menciona el historiador Samuel Baily que los tres se oponían en varios aspectos a la forma de actuar de Pablo López y al apoyo que le brindaba Eva Perón³⁷. La historiografía todavía no ha develado cuales eran las intenciones de cada uno ni si

³³ La ley 23.852 de Asociaciones Profesionales de 1945 establecía el reconocimiento de un solo sindicato por rama de actividad, al cual se le daría la personería gremial y sería el único con el que negociarían el estado.

³⁴ Boletín del Movimiento Pro Independencia y Democratización de los sindicatos, op. cit.

³⁵ Ibidem.

³⁶ Domingo A. Mercante y Atilio Bramuglia no sólo fueron figuras destacadas del primer gobierno peronista sino que también tenían muy buenas relaciones con los ferroviarios. El primero era hijo y hermano de ferroviarios, situación que facilitó su designación como interventor de los dos sindicatos ferroviarios en 1943. El segundo se desempeñaba como abogado de los obreros ferroviarios cuando comenzó a ocupar cargos políticos, primero como interventor de la provincia de Bs. As. y luego como canciller.

³⁷ Baily, Samuel, op. cit.

trabajaron coordinadamente en las negociaciones. Lo que queda claro es que no había un acuerdo sobre cómo resolver la cuestión entre las segundas líneas del gobierno y la pareja presidencial. Esta fisura debe ser considerada como uno de los factores que explican la profundidad y la extensión del conflicto. La huelga ferroviaria ponía en cuestión hasta la propia gestión del estado, y profundizaba ciertas diferencias al interior de los elencos gobernantes. Todos se reconocían peronistas pero no todos estaban de acuerdo sobre los caminos a seguir.

La profundidad y extensión del problema llevó a que la propia Eva Perón recorriera las estaciones tratando de que los trabajadores levantaran la huelga. En *La Razón de Mi Vida* recordaba aquellos episodios como “una semana” de amargura. Para la esposa del presidente no había duda, la huelga era obra de socialistas, anarco-sindicalistas y comunistas. No podía entender porque participaban los trabajadores peronistas, y ello era atribuido a que los obreros no comprendían lo que estaban haciendo. “Cuando me di cuenta de que no sabían, tampoco me alegré: pensé que aún quedaba mucho por hacer, hasta que la masa obrera argentina tenga plena consciencia de la responsabilidad de su misión histórica, que es nada menos que enseñarle al mundo a vivir feliz; a la sombra del Justicialismo de Perón”³⁸. Pero no todos los peronistas se querían poner a la sombra y esperar, contrariamente, muchos pretendían aportar activamente a la construcción del peronismo. Los bajos salarios y la “recuperación” de la Unión Ferroviaria los motivaban a luchar, y en este camino de alguna manera pretendían también redireccionar el programa político y económico del gobierno.

En una de las postas de la recorrida de Evita, cuenta Laerte Franchi que el gerente del Ferrocarril Roca le aseguraba a la esposa del presidente que “todos los ferroviarios eran peronistas, pero que no hay forma de moverlos”³⁹. Evita transitaba las estaciones acusando a los trabajadores de malos peronistas y de hacerle el juego a los comunistas. Así en Remedios de Escalada increpó a un dirigente peronista para que levantaran la huelga. Sin dejar de sorprenderse por quien era su interlocutora, le replicó que primero era necesario sacar al “burócrata”⁴⁰. Sabían lo que querían: la renuncia de Pablo Carnero López, el hombre de confianza de Evita, y las mejoras señaladas. Ello era una demanda sostenida por la mayoría de los obreros ferroviarios, no sólo por los opositores sino que muchos peronistas peticionaban lo mismo. Los trabajadores se permitían disentir con sus líderes políticos sin por ello desconocer su obra de gobierno ni restarles apoyo. En este sentido su lucha cobraba carácter político. Los trabajadores también hacían al peronismo, y no todo se reducía a la acción y las decisiones de Perón y Evita.

En este clima conflictivo se dieron los festejos del VIIº aniversario de la creación de la Secretaria de Trabajo⁴¹. Ese 27 de noviembre Perón dio un discurso. En el mismo declaró que la Comisión Directiva de la Unión Ferroviaria era de las “más fieles peronistas que en este momento existen”, y al referirse al conflicto aclaró que el

³⁸ Perón, Eva, *La Razón de mi vida*, Ediciones Peuser, Bs. As., 1951.

³⁹ Laerte Franchi, op. cit.

⁴⁰ Entrevista del autor a Juan Carlos Cena, 2006.

⁴¹ La creación de la Secretaria de Trabajo fue fundamental en la carrera política de Perón y su importancia ha sido remarcada en los distintos trabajos que abordaron los orígenes del peronismo. Para observar su relación particular con el gremio ferroviario ver Gasparri, Mario, “Mercante y los ferroviarios. Una relación trascendente y necesaria para la consolidación de la gestión de Perón al frente de la Secretaria de Trabajo y Previsión”, en Panella, Claudio (comp.) *El gobierno de Domingo A. Mercante en Buenos Aires (1946-1952). Un caso de Peronismo provincial*, Instituto cultural de Bs. As., La Plata, 2005.

gobierno no iría, “como antes, a poner orden con la policía”. A cambio propuso: “donde haya desorden yo dejaré que el pueblo, sólo el pueblo, restablezca el orden. Para esos perturbadores de la vida sindical, para esos verdaderos traidores de la clase trabajadora, yo daré piedra libre al pueblo para castigarlos cuando sea necesario”. Por su parte, la Comisión Directiva hizo su interpretación del mensaje del presidente y exhortó al sindicato a formar sus “autodefensas”, llamando a “las seccionales a que constituyan núcleos orgánicos dispuestos a tomar a su cargo esa tarea, para destruir todo intento de perturbación en la vida normal de la Unión Ferroviaria”⁴². Pablo Carnero López proponía reprimir con su propia organización a los ferroviarios en huelga. Estas órdenes no parecen haber surtido el efecto esperado. La dirección de la Unión Ferroviaria ya no tenía consenso.

La segunda huelga: diciembre de 1950

Por eso cuando me trajeron el conflicto a la Casa de Gobierno, yo dije: “Y estos señores, ¿a quién representan?”, y dijeron que a una comisión de emergencia que ha tratado con el Ministro de Transportes. Entonces, el Ministro de Transportes ha violado la ley de asociaciones profesionales. Decían que en el Ministerio de Transporte había una Dirección de Trabajo. Llamé al ministro de trabajo y pregunté por qué razón no se había cumplido la ley, que al asignar funciones a los ministerios establece que es al de Trabajo y Previsión al que corresponde intervenir en todos los conflictos entre el capital y el trabajo. Y para nosotros, el Ministerio de Transportes es un patrón como cualquier otro. Por lo tanto, el Ministerio de Trabajo debió haber intervenido en esto, pero no lo hizo porque el Ministerio de Transportes lo hizo antes.

Juan Domingo Perón, discurso del 24 de enero de 1951.

Con el correr de los días los ánimos se fueron calmando y los obreros agrupados en la Comisión Consultiva de Emergencia esperaban el cumplimiento de lo acordado con el Ministro de Transportes. El 2 de diciembre se vieron sorprendidos, ya que la Comisión Directiva intervino la seccional de Gerli y clausuró su local social. El mismo hecho sucedió en Olavarría, con el agravante de que fue realizada en vísperas de una elección parcial de autoridades, en las cuales se suponía que se impondría la Comisión Ejecutiva saliente, la cual había sido solidaria con la huelga. Frente a estos hechos la Comisión Consultiva de Emergencia pidió soluciones. La respuesta llegó el 7 de diciembre cuando se conoció que en una reunión entre la Comisión Directiva, Eva Perón y Castro se acordó una escala de sueldos para peones y guardabarreras que iría desde un inicial \$ 400 a \$ 550 luego de diez años de antigüedad, junto al salario familiar para los que cobraran menos de \$ 700 (\$25 por esposa e hijo menor de 18 años). Ello no satisfacía las aspiraciones de la mayoría del gremio. Luego se sabría el desacuerdo de Castro con ello y de sus negociaciones con la Comisión Consultiva de Emergencia. Un nuevo conflicto era inminente.

Ante la circular difundida con el nuevo escalafón, se realizaron asambleas en las seccionales de Bahía Blanca, Luján, Ingeniero White y Burzaco. Éstas como punto central rechazaron la circular, pidieron la renuncia de la Comisión Directiva y dieron su apoyo a las gestiones de la Comisión Consultiva de Emergencia. Además, negaron lo expuesto sobre el móvil político antiperonista de la huelga, expresando en contraposición amplio apoyo a la obra justicialista del presidente de la Nación.

⁴² Circular General N° 84, 29/11/1950.

Haciéndose eco de los reclamos, el 10 de diciembre, la comisión de los huelguistas declaró que aunque debió actuar de manera extraoficial recibió de un alto funcionario de los ferrocarriles la seguridad de que se daría solución al problema conforme a los deseos del gremio. Promesa que no veían plasmada en el nuevo escalafón dictado: “En consecuencia reiteramos nuestra confianza en que se cumplirá la primera solución dada al conflicto y entendemos que por las causas expuestas esto debe concretarse dentro de las 72 horas”. Luego de ponerle plazos al gobierno, continuaban el comunicado afirmando que transcurrido ese tiempo la Comisión Consultiva de Emergencia declinaba toda responsabilidad sobre la actitud que pueda tomar el personal. ¿A quién estaban intimando los trabajadores? ¿Quién debía resolver su problema en el plazo citado?

Este comunicado fue reiterado el 13 de diciembre, expresando que a las 6 hs. vencía el plazo fijado para: la obtención de mejoras de sueldos (que debían ir de los \$550 a los \$ 700 en los 10 años, y no de \$ 400 a \$ 550 como ofertaba el gobierno), el levantamiento de todas las represalias adoptadas y la renuncia incondicional de la Comisión Directiva. Esa noche, fue dada a conocer la resolución de la asamblea de delegados de las líneas Roca, Sarmiento, Mitre, Urquiza y San Martín, por la que dispusieron reanudar el paro. Este tuvo un alto acatamiento durante todo el día 14 de diciembre.

La huelga continuó al día siguiente. Una reunión en Santos Lugares, a la que asistieron cerca de 600 obreros, no pudo realizarse porque la dirección de la seccional mantuvo las puertas cerradas. Entonces, en la calle, tres oradores llamaron a continuar la huelga y por mayoría se decidió enviar una carta al gobernador Mercante para pedirle la apretura de todos los locales sindicales y el respeto de las garantías gremiales. También esa noche, fue denunciada la detención de obreros ferroviarios.

Por su parte, La Fraternidad ofreció a la gerencia de los FFCC y al ministro de transportes “su patriótica mediación”. A su vez, aclaró que el gremio no mantenía ni alentaba ninguna lucha, pero que consideraba necesario un aumento de salarios, y llamó a sus afiliados a “continuar procediendo con la misma serenidad y espíritu de colaboración, prestando sus servicios en la medida que los medios de control y seguridad hagan factible el desarrollo del servicio”. Pese a la posición conciliadora de la dirección de La Fraternidad, varias de sus seccionales decidieron por su cuenta solidarizarse con sus compañeros de la Unión Ferroviaria y se plegaron a la huelga.

El paro fue contundente. El 16 de diciembre a la medianoche, con la presentación de la renuncia en pleno de la Comisión Directiva dirigida a la Junta Consultiva de la entidad, el personal ferroviario reanudo sus tareas. Con la vuelta al trabajo la Comisión Consultiva de Emergencia y el Ministro de Transporte acordaron las bases de una posible solución. Esta consistió principalmente en: “1- Bonificación de 100 a 150 pesos por persona sobre las escalas agilizadas aprobadas con retroactividad al 1º de diciembre en curso para el personal de peones y guardabarreras, hasta la modificación del escalafón vigente; 2- Al personal de bajos sueldos de la restantes especialidades se les modificará su sueldo en relación a lo que se acuerde a peones y guardabarreras, mediante el escalafón que debe comenzar inmediatamente por intermedio de la Comisión Consultiva de Emergencia, que regirá a partir del 1º del mes en curso; 3- Levantamiento de toda medida disciplinaria de represalia; 4- Libertad de todos los ferroviarios detenidos y cese de las vigilancias ordenadas; 5- Sobre la renuncia de la Comisión Directiva las autoridades confirman oficialmente esa información a la

Comisión Consultiva de Emergencia, por lo que el gremio está en condiciones de resolver con amplia libertad el problema de su organización sindical y de proceder a la designación de los representantes de la voluntad soberana de los asociados, a cuyo fin se darán amplias garantías; 6- El pago de todos los días de huelga”.

De todas maneras el conflicto siguió latente. Por un lado, la Comisión Directiva renunciante llamó a los miembros del último congreso de la Unión Ferroviaria a una reunión extraordinaria a realizarse el jueves 21 a las 15 horas en la sede central del sindicato. Por el otro, la Comisión Consultiva de Emergencia y la Junta Consultiva, confirmaron la realización de un acto en el que se tomaría posesión del gremio, a las 16 horas, también el 21 y en la sede central de la entidad. Por la tarde, Comisión Consultiva de Emergencia reunida en asamblea en el local de Gerli comunicó que tomaría medidas para facilitar la amplia concurrencia al acto, y advirtió que las autoridades renunciantes, encabezadas por Pablo López, estaban preparando una provocación para desvirtuar la voluntad del gremio. Por último afirmó que hasta que no fuera normalizado y no fueran cumplidas sus demandas, el gremio se mantendría en asamblea permanente.

En este clima, el 19 de diciembre sucedieron dos hechos de gran significación que cambiarían el curso de lo acordado el día anterior con la Comisión Consultiva de Emergencia. Por un lado, la CGT intervino el sindicato, justificándolo en la necesidad de mantener la unidad del gremio “frente a fracciones minoritarias que intentaban dividirlo”, y a la vez, asegurar el buen funcionamiento de un servicio indispensable para el pueblo y el bien de la Nación. Por el otro, la Junta Consultiva argumentó que había tomado conocimiento acerca del origen y desarrollo del conflicto, y mediante un comunicado decidió: “Repudiar enérgicamente la actuación de la Comisión Consultiva de Emergencia. Denunciar públicamente que *el reciente conflicto fue inspirado por altos funcionarios del Ministerio de Transportes de la Nación, con la abierta colaboración de la mayor parte de los superiores ferroviarios, con la finalidad de destruir a la Unión Ferroviaria con evidentes propósitos de servir a intereses extraños a la masa trabajadora y contrarios a los principios justicialistas del peronismo*”⁴³. Se rompía el acuerdo con la Comisión Consultiva de Emergencia y se quería resumir el conflicto a la iniciativa de funcionarios díscolos, la militancia de los opositores y a la confusión de la mayoría, restándole iniciativa propia a las bases del gremio.

Se sospechaba que Castro, otros funcionarios y algunos jefes tenían su propio proyecto sindical, en algunos casos vinculados a la Confederación del Personal Civil de la Nación y en otros tras la idea de crear un sindicato único de trabajadores del estado. En este sentido la Comisión Directiva de la Unión Ferroviaria denunciaba que “bajo el rótulo de instituciones peronistas están tratando de crear un estado dentro de otro”. Este último proyecto no era sostenido por la mayoría de los huelguistas, pero a ambos grupos los unía la oposición al grupo liderado por Carnero López, allí se daba su alianza. En los conflictos sociales siempre se dan articulaciones entre grupos con distintos intereses

⁴³ El comunicado fue seguido de la renuncia de Castro. En una carta dirigida a Perón, el ex Ministro de Transportes aceptaba las consecuencias de su intervención, sin por ello dejar de explicar sus motivos. “Nada se pudo hacer porque los directivos se colocaron en una situación de intransigencia y especularon desatinadamente con la simpatía que les profesa su señora esposa, que, equivocadamente a mi juicio, seguía creyendo que estos hombres eran la expresión de la mayoría del gremio ferroviario”, carta citada por Castro, Juan F., *Mi posición y mi verdad. La verdad ante la falacia anónima*, s/e, Bs. As., 1958.

frente a un adversario común que los aglutina. Pero esta confluencia no debe nublar sus diferencias. La mayoría de los huelguistas querían mantener la Unión Ferroviaria, pero demandaban que la dirección tuviera otra orientación, otro programa.

Tras la renuncia de Castro, los interventores aconsejaron la convocatoria a un congreso extraordinario a fin de someter las renunciaciones presentadas, ya que ese era el órgano estatutariamente adecuado para decidir al respecto. Se trataba de seguir manteniendo a Carnero López y a su grupo en la dirección. Contrariamente, los delegados de las seccionales reunidos en asamblea decidieron que únicamente el conjunto del gremio debía considerar las renunciaciones. La Comisión Consultiva de Emergencia afirmó su decisión de impedir que por segunda vez se despoje al gremio de sus conquistas y se mantenga en manos ajenas a la organización, en poder de extraños. Por su parte la CGT decidió desautorizar el acto programado en el local de la Unión Ferroviaria para el día 21. Ese mismo día se intervino una asamblea que se estaba desarrollando en Santos Lugares, mientras que por la tarde la policía se proponía impedir la realización del acto, ya que la orden de la CGT no fue eficaz al respecto. El 21 de diciembre se presentó como una jornada agitada con manifestaciones y enfrentamientos callejeros. De la siguiente manera se sucedieron los hechos.

La Comisión Consultiva de Emergencia dispuso que los ferroviarios se reunieran en los centros neurálgicos de los ferrocarriles. En Plaza Constitución, Plaza Miserere, Retiro y Chacarita, la policía arremetió contra los grupos de ferroviarios que se preparaban para partir desde allí hacia el acto. Por otro lado, un grupo de aproximadamente 1.000 obreros aguardaba la llegada de las diferentes seccionales en las cercanías de la sede de la Unión Ferroviaria. También desde temprano un contundente operativo policial se encontraba en las inmediaciones del lugar. Cerca de las 16 hs. la columna proletaria, en la cual algunos trabajadores llevaban carteles apoyando la obra de Perón, avanzó hacia la sede del sindicato del riel. La policía respondió con gases lacrimógenos, produciéndose un encononazo. El enfrentamiento se fue dispersando y abarcó varias cuadras a la redonda, expandiéndose al recobrar nuevas fuerzas con la llegada de delegaciones retrasadas también por la policía o por la lejanía de su procedencia. Las fuerzas del “orden” también se nutrieron con el arribo posterior de 100 hombres de la policía montada. La lucha de calles dejó muchos heridos y varios presos.

Mientras tanto en una reunión que duró cerca de cuatro horas, el Ministro de Trabajo, la CGT y los interventores de la Unión Ferroviaria firmaron un acta acordando un aumento de salarios para el personal de peones y guardabarreras, así como idéntica bonificación para los comprendidos en todas las categorías y especialidades, las que regirían a partir del 1º de diciembre. Se modificaba “el escalafón para el personal de peones y guardabarreras, implantándose el siguiente inicial: \$400 por mes, al año \$455, a los dos años \$500, a los 4 años \$515 y a los 10 años \$575. Los trabajadores remunerados con los salarios que anteceden percibirán además una bonificación de \$125 mensual. Una bonificación de igual monto se abonará a todo el personal ferroviario sobre los niveles actuales sin distinción de categoría y especialidades”. En términos monetarios la demanda de los huelguistas en gran medida era cumplida.

La Comisión Consultiva de Emergencia comunicó su satisfacción por la materialización de las aspiraciones del gremio. Sin embargo, analizando los acontecimientos, manifestó su descontento con la intervención de la CGT, “que no puede ser aceptada por un sindicato que aspira a gobernarse por sí mismo” y condenó el atropello policial que dejó

obreros heridos y a otros privados de su libertad. Afirmó que esta actitud violaba la libertad gremial y contradecía la política del Gral. Perón, quien sostenía “que no debe usarse la fuerza para la resolución de problemas intersindicales”. La Comisión Consultiva de Emergencia reformulaba su proclama, y sus reclamos del momento se centraron en recuperar la dirección de la Unión Ferroviaria y conseguir la libertad de los presos. Carlos Marx señaló en *La Miseria de la Filosofía* que “una fase importante en el desarrollo de un grupo social es aquella en la que los componentes individuales de un sindicato no luchan ya solamente por sus intereses económicos sino también por la defensa y el desarrollo de la organización misma”⁴⁴. En este sentido se daba una lucha por las propias organizaciones gremiales, es decir, los diferentes sectores peleaban por definir una concepción, una práctica y una forma de dirigir los sindicatos.

La tercera huelga: enero de 1951. Conclusión⁴⁵

El gremio quiere recuperar la Unión Ferroviaria y estar representado por dirigentes auténticos elegidos democráticamente por la masa trabajadora para seguir apoyando sin interferencias la política justicialista del Gral. Perón”

Declaración de la CCE, 11 de enero de 1951, *La Nación*.

Yo no creí –porque en las reuniones de los ferroviarios he oído gritar muchas veces “la vida por Perón”- , no creí jamás, repito, que llegase a producirse en nuestros ferrocarriles una cosa como la que se está produciendo, que es el producto de mil o dos mil agitadores y ciento cuarenta y ocho mil indecisos”

Juan D. Perón, Discurso del 24 de enero de 1951.

Hasta mediados de enero el conflicto entró en el llano. Las declaraciones de la Comisión Consultiva de Emergencia se centraron en criticar la intervención de la CGT, la cual presentaba irregularidades como la de haber sostenido dentro del Comité Central de la CGT a Pablo López y Manuel Palmeiro, hombres reprobados por la mayoría del gremio. Por eso, los huelguistas comenzaron a pedir que sea el mismo Perón el que normalice el sindicato. En este tono también hablaron las autoridades de La Fraternidad, las cuales criticaron la intervención de su sindicato hermano pidiendo pronta normalización, así como que los aumentos abarquen a todos los trabajadores ferroviarios, incluidos los maquinistas. En este clima, presionados, los interventores de la CGT declararon haber resuelto que a la brevedad fuera elegida la nueva Comisión Directiva de la Unión Ferroviaria. Sin embargo, este llamado fue rechazado por la Comisión Consultiva de Emergencia porque “no será expresión de la realidad actual que vive el gremio, ya que continúan las intervenciones a las seccionales, se prohíben las asambleas y se da apoyo a dirigentes que han sido repudiados por el gremio”.

Con fecha puesta para las elecciones gremiales, del 23 de enero al 11 de febrero, la Comisión Consultiva de Emergencia recibió quejas de muchas seccionales que protestan por las medidas perturbadoras de los interventores, quienes no cumplían lo pactado en diciembre. En este contexto, el 21 de enero declaró: “A pesar de transcurrido más de un mes de aquel acuerdo, aún no se aplica la escala modificada para peones y guardabarreras, ni el salario familiar, no existiendo perspectivas de que esto ocurra en un periodo inmediato. Tampoco existe la perspectiva de la modificación del escalafón

⁴⁴ Citado por Gramsci, Antonio, *La política y el estado moderno*, Planeta-Agostini, Barcelona, 1985.

⁴⁵ Para la reconstrucción de la huelga de enero utilice el diario *La Nación*

vigente a fin de que sea adaptado a la situación creada por la corrección de las escalas básicas de los peones. Por ende todas las especialidades se ven perjudicadas en sus legítimas aspiraciones. En el campo gremial se mantiene las clausuras de las seccionales y los impedimentos para realizar asambleas, por lo que considera que la convocatoria a elecciones para dar autoridades legítimas a la Unión Ferroviaria no tienen un desarrollo normal y para reafirmar tal posición, analiza la reciente asamblea de los delegados seccionales efectuada por la intervención de la CGT, en la que se expusieron planes que el gremio ferroviario ha repudiado reiteradamente”.

La lucha ya no era sólo por el salario y el escalafón. Se peleaba por dar forma y contenido a las organizaciones obreras. Unos preferían una verticalización en la que las decisiones de arriba se transmitieran linealmente hacia abajo; mientras que otros también querían organizaciones grandes y centralizadas pero que respondan a las iniciativas y demandas de las bases.

Lejos de iniciarse la elección de autoridades de la Unión Ferroviaria prevista, el 23 de enero fue declarada la huelga por tiempo indeterminado, la que comprendió al personal de las distintas especialidades tanto de la Capital Federal como del interior del país. Todos los servicios se resintieron, siendo muy pocos los trenes que funcionaron con normalidad. “El paro se cumple con toda decisión” afirmó la Comisión Consultiva de Emergencia, expresando que la lucha respondía al logro de los siguientes puntos: 1- Aplicación inmediata de la escala modificada para peones y guardabarreras; 2- Inmediata modificación del escalafón vigente con participación de la Comisión Consultiva de Emergencia; 3- Cese de la intervención cegetista y elecciones en un plazo no mayor a 60 días. Por último, destacó que proseguirían con su acción hasta tanto sean resueltas concretamente sus aspiraciones, y mostrándose disconformes con los intermediarios del poder político expresaron “su confianza en que la intervención del Gral. Perón (a cuya política han adherido todos los trabajadores) resuelva en forma satisfactoria el presente conflicto”.

Pese a la confianza que muchos huelguistas tenían en que Perón arbitre favorablemente su demanda, éste tenía su propia lectura de los hechos. No lo convencían las declaraciones que mostraban al movimiento con intenciones meramente gremiales y desconfiaba de la participación de opositores en la Comisión Consultiva de Emergencia y en las huelgas. El presidente pensaba en el cuadro completo de las fuerzas en pugna, y proyectaba las posibilidades del peronismo en un contexto de creciente crisis económica. Las demandas salariales y el escalafón propuesto implicaban una enorme masa de dinero para el estado. Aumentar el sueldo de las categorías más bajas implicaba también mover todo el escalafón, y ello habilitaba, por extensión, a que La Fraternidad quisiera lo mismo, y por qué no todos los empleados estatales. Este incremento del gasto público no era el previsto, ya que el gobierno avanzaba en el sentido contrario, en el camino de la productividad por la reducción de los costos laborales. En esta línea fundaría en 1952 el Plan de Estabilización y emprendería el Congreso de la Productividad a fines de 1954 y principios de 1955. Derrotar la resistencia obrera a este tipo de política era una condición necesaria para su aplicación.

El 24 de enero, desde la Casa Rosada, Perón dejaría clara su posición:- los que no se presentaron a cumplir con el servicio “serán exonerados”; quienes han dirigido la huelga “serán entregados a la justicia federal por violar la Ley de Seguridad del Estado”; y por último, “promulgaré por decreto la movilización de todo ese personal que se niega a

concurrir a sus tareas. Decretada la movilización, el que concurre a su trabajo está movilizado en él; el que no concorra, tendrá que ser procesado e irá a los cuarteles, y se incorporará bajo el régimen militar, de acuerdo con el Código de Justicia Militar”. También afirmó que no aceptaría negociar asuntos gremiales con Comisiones de Emergencia, dando su más rotundo apoyo a las Comisiones Directivas y su respeto a Ley de Asociaciones Profesionales, sobre la cual pondría en su defensa y cumplimiento todas las fuerzas del estado, procurando que se respete la jerarquía y la autoridad de los dirigentes gremiales. Antes de tomar tan drásticas decisiones, Perón había reunido a un nutrido grupo de dirigentes sindicales buscando el consenso necesario para ponerlas en práctica. La posición enunciada por Perón era la perspectiva de un sector del movimiento obrero peronista⁴⁶.

La represión buscaba ser ejemplificadora. Toda la clase obrera se puso al tanto de las nuevas disposiciones. El gobierno no toleraría más huelgas; redefinía su programa y pretendía que los nuevos términos fueran entendidos y acatados. Perón le daba respaldo a las direcciones constituidas ya que eran su fuerza orgánica más importante. En esta línea se pedía que todos se definieran. Así la mayor parte de la prensa comercial, la prensa sindical y otros medios de comunicación denunciaron la huelga ferroviaria y acusaron de traidores a sus autores. Fueron realizados muchos actos de desagravio dedicados a la figura presidencial. Toda la maquinaria de propaganda fue puesta al servicio de la resolución de Perón. Se decretó que se estaba totalmente con él o se estaba en su contra. Los ferroviarios, aquellos que apoyaron a Perón antes que nadie, en la nueva lectura se convirtieron en los enemigos del justicialismo y de la nación. ¡Cuántos cambios! ¡Qué desenlace! ¡Qué sorpresa para muchos de los ferroviarios peronistas!

El 24 de enero ya estaban confeccionadas las listas de los obreros ferroviarios despedidos, en la que ocuparon el primer lugar los miembros de la Comisión Consultiva de Emergencia. El 25 de enero fue declarada la movilización del personal ferroviario. Los presos, los autos de prisión y los embargos de bienes de los presos se multiplicaron por miles y se extendieron en el tiempo⁴⁷. El 26 de enero los ferrocarriles normalizaron su funcionamiento. El gobierno había volcado todo su aparato para revertir la situación recurriendo a las leyes represivas existentes y legislando nuevos instrumentos. Los mismos recursos años después serían utilizados y perfeccionados por los distintos gobiernos de turno que arremetieron con creciente virulencia contra los ferroviarios y los ferrocarriles. La respuesta del estado fue tan inesperada como contundente. Los trabajadores padecieron en aquellas jornadas las contradicciones propias de un estado que había nacionalizado sus recursos fundamentales e incluido social y políticamente a los trabajadores pero que seguía fundado en una economía capitalista. Las

⁴⁶ Sus palabras del 24 de enero frente a los dirigentes de sindicatos adheridos a la CGT fueron editadas por la Subsecretaria de Información de la Nación, “Habla Perón: a los ferroviarios les hemos dado todo, no les dimos la luna porque no la pidieron”, 1951. Sobre la política represiva de aquella huelga, ver Laerte Franchi, op. cit.

⁴⁷ Ver *Nuevas Bases* (periódico del PS): “¿Hasta cuando van a ser detenidos en la cárcel de Villa Devoto los doscientos obreros ferroviarios y socialistas?”, 15/05/1951; “Centenares de presos socialistas y ferroviarios gimen en las cárceles”, 31/05/1951; “Indulto parcial. Continúan presos muchos ferroviarios y socialistas”, 15/06/1951.

reivindicaciones obreras, en última instancia, encontraban su límite en una sociedad regida por el capitalismo.

La cárcel y la represión significaron una nueva experiencia para los ferroviarios. Las redadas policiales no hacían distinción y todos los huelguistas por igual iban a parar al calabozo. Esta situación afianzó solidaridades. Pronto se hizo presente la lucha por la liberación de los presos y por la incorporación de los despedidos. Los trabajadores también estrecharon sus lazos de clase tanto en la huída como en la cárcel. Recuerda Juan Carlos Cena que su padre, Porfirio, ferroviario y peronista, escondió a dos de sus compañeros de trabajo que eran perseguidos, uno por comunista y otro por anarquista⁴⁸. Su condición obrera y las experiencias comunes compartidas se antepusieron a sus identidades político-ideológicas. La prisión también generaba estas mismas relaciones de unidad y compañerismo cuando las charlas y los mismos pesares estrechaban la homogeneidad dada por su situación de asalariados y explotados. La cárcel con todo el sufrimiento y el dolor que significa, era también una escuela de formación de militantes. Allí las tradiciones políticas y sindicales del movimiento obrero eran compartidas y aprendidas. Allí peronistas y no peronistas se hermanaban como trabajadores, como ya lo habían hecho muchas veces en otros espacios y durante la huelga.

La derrota del paro tuvo también consecuencias en lo gremial. La Unión Ferroviaria continuó dirigida por los interventores, en tanto que La Fraternidad, (gremio que mantuvo su independencia del gobierno hasta aquella fecha, que no apoyó la huelga de la Unión Ferroviaria, que se ofreció como mediador, que el 23 de enero exhortó a sus afiliados a mantener el servicio si las condiciones de seguridad lo permitían) fue intervenida por un grupo respaldado por la CGT en mayo de 1951. La Fraternidad pagaba cara su falta de solidaridad con sus compañeros ferroviarios. De nada le sirvió cuidar su organización durante la huelga de su sindicato hermano. Ahora estaba sola. Respaldándose en su tradición de prescindencia política, las autoridades de los maquinistas se habían resistido a participar en la campaña para la reelección presidencial que encararía la CGT. Esa actitud no fue aceptada por la central obrera, que no toleró que una entidad asociada tome una posición contraria a su resolución. La independencia sindical fue leída como oposición política⁴⁹.

La dirección de la CGT y Perón ponían bajo su órbita al último sindicato importante que se mantenía con cierta autonomía. Podríamos decir que La Fraternidad no era un sindicato opositor, aunque tampoco era oficialista. La dirección era heterogénea, pero predominaba programáticamente su posición prescindente en materia política. En una carta dirigida a la CGT advertía a quienes querían colocarla en desacuerdo con la acción del gobierno, ya que “en el aspecto social los beneficios positivos para la clase trabajadora... han merecido nuestra más cálida aprobación”⁵⁰. De hecho La Fraternidad no se había solidarizado con la huelga de la Unión Ferroviaria, cuando ésta era una gran oportunidad para acrecentar un conflicto que complicaba al gobierno. Sólo algunas seccionales por su propia cuenta se habían plegado a la huelga de la Unión. Luego de la intervención, militantes fraternales antiperonistas y peronistas que sostenían el principio

⁴⁸ Cena, Juan Carlos, *El Guardapalabras*, op. cit.

⁴⁹ Sobre este conflicto ver Larroca, Jorge y Vidal, Armando, *Rieles de lucha*, La Fraternidad, Bs. As., 1987.

⁵⁰ Circular General N° 20, 11/04/1951, citado en Little, Walter, “La organización obrera y el estado peronista, 1943-1955”, *Desarrollo Económico* N° 75, Bs. As., 1979.

de la autonomía sindical, el 1º de agosto realizaron una huelga parcial repudiando el hecho, mientras que algunos grupos protestaron destruyendo vías y máquinas mediante sabotajes. Estas manifestaciones de descontento fueron derrotadas rápidamente, pero algunos ferroviarios antiperonistas radicalizaron su oposición y se sumaron al fallido intento de golpe de estado de septiembre de 1951⁵¹. Muchos opositores se expresaron allí, aunque no prosperaron.

Perón ganó las elecciones en noviembre de 1951. Más allá del conflicto, la represión y las diferencias que surgían ocasionalmente, el movimiento obrero reconocía que el gobierno justicialista seguía siendo la mejor opción del momento. La perspectiva de Perón se había impuesto y se consolidaba un proceso de verticalización y centralización bajo su mando, que restaba poder de iniciativa a las bases gremiales y concentraba el poder en las cúpulas y las estructuras sindicales vinculadas al estado. Perón se afianzaba definitivamente en el gobierno y se rodeaba de un elenco estatal, partidario y sindical que no sólo compartía su perspectiva sino que también le respondía obsecuentemente. Pero en este proceso el carisma del líder se hizo rutinario, el movimiento se estratificó, la iniciativa obrera se burocratizó, se frenaron las prácticas reformistas y se decretó un período de “estabilización”. La fuerza original con su potencial transformador se desaceleraba, y todo entraba en la quietud. Del fuego inicial sólo quedaban brasas, aunque éstas nunca llegaron a ser cenizas. El peronismo en el gobierno seguía ardiendo, aunque irradiaba menos calor.

Las ventajas concretas que fueron logrando los trabajadores mediante la política reformista del gobierno peronista vinculó a la mayoría de los ferroviarios con el General Perón. La acumulación de poder en manos de Perón y su Plan de Estabilización, sin embargo, no pudieron resolver las tensiones propias del capitalismo entre la clase obrera por un lado y la burguesía y el estado capitalista por el otro. Sus intereses en última instancia eran antagónicos e irreconciliables. En este sentido los obreros recrearon continuamente espacios para la iniciativa propia evidenciando ciertos grados de autonomía de clase que nunca perdieron por completo. Así en 1954 y 1955, recuperando ciertas relaciones y prácticas como las ensayadas en la huelga estudiada, el movimiento obrero volvía a reclamar aumentos salariales y a rechazar las políticas de productividad. Los intereses propios de la clase obrera no terminaron de disolverse al interior del movimiento peronista, y se mantuvieron como una tensión constante y latente que recobró nueva fuerza en la época de la resistencia al golpe de estado de 1955.

Bibliografía

Acha, Omar, *La nación futura. Rodolfo Puigross en las encrucijadas argentinas del siglo XX*, Eudeba, Bs. As., 2006.

Badalona, Laura, “Protestas y huelgas de los ferroviarios en Rosario durante el peronismo. Memoria y olvido”, IIº Jornadas Interinstitutos de Formación Docente en Historia, Rosario, 2003.

Baily, Samuel, *Movimiento obrero, nacionalismo y política en Argentina*, Hyspamerica, Bs. As., 1986.

⁵¹ Para conocer el episodio ver Potash, Robert, *El ejército y la política en la Argentina, 1945-1962. De Perón a Frondizi*, Sudamericana, Bs. As., 1981.

- Castro, Juan F., *Mi posición y mi verdad. La verdad ante la falacia anónima*, s/e, Bs. As., 1958.
- Cena, Juan Carlos, *El Ferrocidio*, La Rosa Blindada, Bs. As., 2003.
- Cena, Juan Carlos, *El Guardapalabras*, La Rosa Blindada, Bs. As., 1998.
- Contreras, Gustavo Nicolás, “Los trabajadores gráficos, la prensa y la política durante el peronismo”, en Da Orden, L. y Melon, J. (Compiladores), *Prensa y periodismo. Discursos, práctica, empresas (1943-1958)*, Editorial Prohistoria, Rosario, 2007.
- Contreras, Gustavo Nicolás, “El peronismo obrero. La estrategia laborista de la clase obrera durante el gobierno peronista. Un análisis de la huelga de los trabajadores frigoríficos de 1950”, *PIMSA 2006*, Bs. As., 2007;
- Contreras, Gustavo Nicolás “En río revuelto ganancia de Pescador. El gremio marítimo y el peronismo. Un estudio de la huelga de 1950”, en *Revista de Estudios Marítimos y Sociales N° 1*, Mar del Plata, 2008.
- Di Tella, Torcuato, *Perón y los sindicatos. El inicio de una relación conflictiva*, Ariel, Bs. As., 2003.
- Doyon, Louise, “Conflictos obreros durante el régimen peronista (1946-1955)”, en Torre, Juan Carlos, *La formación del sindicalismo peronista*, Legasa, Bs. As., 1990.
- Doyon, Louise, *Perón y los trabajadores. Los orígenes del sindicalismo peronista, 1943-1955*, Siglo XXI, Bs. As. 2006.
- Ghioldi, Américo, “Reflexiones de un ferroviario peronista preso en Villa Devoto”, en *Conciencia proletaria y fracaso peronista*, Pensamiento Libre, Bs. As., 1951.
- Gramsci, Antonio, *La política y el estado moderno*, Planeta-Agostini, Barcelona, 1985.
- Guerchunoff, Pablo y Antunez, Damián, “De la bonanza peronista a la crisis de desarrollo” en Torre, Juan Carlos (Ed.), *Los años peronistas (1943-1955)*, Nueva Historia Argentina, Tomo VIII, Sudamericana, Bs. As, 2002.
- Horowitz, Joel, “Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La Formación de una elite obrera”, *Desarrollo Económico N° 99*, Bs. As., 1985.
- Laerte Franchi, Héctor, “Justicia social con uniforme. La huelga ferroviaria de 1950-1951”, en Lucita, Eduardo, *La patria en el riel. Un siglo de lucha de los trabajadores ferroviarios*, Ediciones del pensamiento nacional, Bs. As., 1999.
- Larroca, Jorge y Vidal, Armando, *Rieles de lucha*, La Fraternidad, Bs. As., 1987.
- Little, Walter, “La organización obrera y el estado peronista, 1943-1955”, *Desarrollo Económico N° 75*, Bs. As., 1979.
- Mengascini, Hugo, “Conflictos y huelgas ferroviarias durante el periodo peronista. El caso de los trabajadores peronistas de Tandil”, 3° Jornadas sobre la política en Buenos Aires en el Siglo XX, La Plata, agosto 2008, en www.historiapolitica.com
- Murmis, Miguel y Portantiero, Juan Carlos, *Estudios Sobre los orígenes del peronismo*, SXXI, Bs. As., 1971;
- Peralta Ramos, Mónica, *Acumulación del capital y crisis política en Argentina (1930-1974)*, Siglo XXI, México, 1978.
- Perón, Eva, *La Razón de mi vida*, Ediciones Peuser, Bs. As., 1951.
- Pont, Elena, *Partido Laborista: Estado y Sindicatos*, CEAL, Bs. AS., 1983.

Fuentes

Fuentes primarias: Circulares de la Unión Ferroviaria y El obrero Ferroviario.

Diarios comerciales: El Día, La Prensa, La Nación, Nuevas Bases.

Entrevistas: a Juan Carlos Cena (2006) y a Rodolfo Perry (2006).