



Aldao, Joaquín A.

Obreros, ferroviarios y... ¿peronistas? Institucionalización y dinámica identitaria en la Unión Ferroviaria



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Argentina.
Atribución - No Comercial - Sin Obra Derivada 2.5
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/ar/>

Documento descargado de RIDAA-UNQ Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto de la Universidad Nacional de Quilmes de la Universidad Nacional de Quilmes

Cita recomendada:

Aldao, J. A. (2018). *Obreros, ferroviarios y... ¿peronistas? Institucionalización y dinámica identitaria en la Unión Ferroviaria*. Bernal, Argentina : Universidad Nacional de Quilmes. Disponible en RIDAA-UNQ Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto de la Universidad Nacional de Quilmes
<http://ridaa.unq.edu.ar/handle/20.500.11807/1010>

Puede encontrar éste y otros documentos en: <https://ridaa.unq.edu.ar>



Obreros, ferroviarios y... ¿peronistas?

Institucionalización y dinámica identitaria
en la Unión Ferroviaria

Joaquín A. Aldao

Obreros, ferroviarios y... ¿peronistas?
Institucionalización y dinámica identitaria
en la Unión Ferroviaria

Joaquín A. Aldao



(serie tesis posgrado)

Universidad Nacional de Quilmes

Rector

Alejandro Villar

Vicerrector

Alfredo Alfonso

Departamento de Ciencias Sociales

Directora

Nancy Calvo

Vicedirector

Néstor Daniel González

Coordinador de Gestión Académica

Guillermo De Martinelli

Unidad de Publicaciones para la Comunicación Social de la Ciencia

Coordinadora

Patricia Berrotarán

Integrantes del Comité Editorial

Matías Bruera

Cora Gornitzky

Mónica Rubalcaba

Editora

Josefina López Mac Kenzie

Diseño gráfico

Julia Gouffier

Asistencia Técnica

Eleonora Anabel Benczearki

Imagen de tapa

Foto de la locomotora diesel CM1 "Justicialista", la primera fabricada en Argentina en la Fábrica Argentina de Locomotoras (FADEL). *Fuente:* Archivo General de la Nación. Documento Fotográfico. Inventario 246143. *Autor:* Desconocido.

Obreros, ferroviarios y... ¿peronistas?

Institucionalización y dinámica identitaria
en la Unión Ferroviaria

Joaquín A. Aldao

Aldao, Joaquín

Obreros, ferroviarios y... ¿peronistas? : institucionalización y dinámica identitaria en la Unión Ferroviaria / Joaquín Aldao. - 1a ed. - Bernal : Universidad Nacional de Quilmes, 2018.

266 p. ; 21 x 14 cm.





ISBN 978-987-558-528-7

1. Historia Argentina. 2. Peronismo. 3. Transporte Ferroviario. I. Título.
CDD 982.062

Departamento de Ciencias Sociales
Unidad de Publicaciones para la Comunicación Social de la Ciencia
Serie Tesis Posgrado

*sociales.unq.edu.ar/publicaciones
sociales_publicaciones@unq.edu.ar*

Los capítulos publicados aquí han sido sometidos a evaluadores internos y externos de acuerdo con las normas de uso en el ámbito académico internacional.

-  Esta edición se realiza bajo licencia de uso creativo compartido o Creative Commons. Está permitida la copia, distribución, exhibición y utilización de la obra bajo las siguientes condiciones:
-  **Atribución:** se debe mencionar la fuente (título de la obra, autor, editor, año).
-  **No comercial:** no se permite la utilización de esta obra con fines comerciales.
-  **Mantener estas condiciones para obras derivadas:** solo está autorizado el uso parcial o alterado de esta obra para la creación de obras derivadas siempre que estas condiciones de licencia se mantengan en la obra resultante.

| ÍNDICE |

AGRADECIMIENTOS.....	7
INTRODUCCIÓN.....	11
CAPÍTULO 1. El movimiento obrero no existe y el peronismo es su síntoma.....	15
CAPÍTULO 2. Obreros, ferroviarios y... ¿peronistas? La identidad ferroviaria y el surgimiento del peronismo (1943-1946).....	37
El largo viaje de la huelga general ferroviaria a la crisis de hegemonía de la UF (1917-1943).....	41
Ferrovianos ¿y peronistas? Dos momentos de identificación.....	61
CAPÍTULO 3. Los ferroviarios ante la emergencia del campo sindical (1943-1946).....	95
Nuevas condiciones estructurales y nuevas estrategias de desplazamiento de los ferroviarios.....	96
Vías hacia nuevos destinos.....	107
CAPÍTULO 4. ¡Ya son nuestros! La nacionalización: consecuencias políticas y sindicales.....	133
La tragedia de una hegemonía: el síndrome del “JardineroWilly”.....	135

Una nueva dirigencia, los mismos problemas.....	156
CAPÍTULO 5. Las huelgas ferroviarias.....	9
Peronistas pero ferroviarios.....	184
Sobre nuevos rieles: las estrategias político-sindicales luego de la huelga.....	211
CONCLUSIONES.....	223
FUENTES.....	231
BIBLIOGRAFÍA.....	233
ANEXOS	
Figuras.....	243
Conformación de las Comisiones Directivas (CD) de la Unión Ferroviaria.....	248
Conformación Comisiones, Secretariado y Comité Central Confederal (CCC) de la CGT.....	255

| AGRADECIMIENTOS |

Quiero agradecer, en primer lugar, al amor de mi vida, Manu. Sin ella este libro nunca hubiese comenzado (o aún estaría en proceso de escritura). Gracias por el apoyo emocional y el optimismo, indispensable, pero también por las innumerables tareas concretas: las correcciones, los cuadros, las soluciones a los inagotables problemas burocráticos del sistema, etc. Este libro, como todo en la vida, es nuestro. A Camilo y Salvador, mis bebés, por el amor infinito y el invaluable tesoro de recordarme lo importante que es jugar, sonreír, salir de la madriguera de libros y diarios viejos para dejar de hacerme el grande, y ayudarlos -y ayudarme- a crecer.

En segundo lugar, a mi vieja, por el apoyo incondicional de toda una vida y por controlar mis horrores ortográficos, desde la Primaria hasta hoy (el chanco es “chicito”). A mi viejo, de nuevo, siempre, por la alegría de vivir y el orgullo que sentía por sus hijos, un motor que continúa su marcha. A mis hermanos, especialmente al Seba, una extraordinaria bondad al servicio de mis incompetencias. Al Luc, un pequeño gigante, porque su ejemplo es un espejo para medir todos mis logros y fracasos. También al Eclo, un ejemplo de militancia que me ayuda a pensar la política como identidad, especialmente con su valor para intentar dignificar la política neuquina, rebosante de frívolos, pasivos y resignados.

A mi tía Cris, por su dedicación en las correcciones. Y a toda la familia grande, con mi abuela Julia a la cabeza, a mis tíos, primos, cuñadas, sobrina (Abril, la más hermosa), porque siempre tienen palabras

de apoyo y mucho amor, fundamental para seguir adelante cuando el proceso se vuelve frustrante. A los de siempre -Matu, Gaby, Rac, Jota, Godines, Mari, Ami- a los que se sumaron -Javi, Emi, la Flaquis, Edu, Gonza, Nacho, Fer, los mamados y todo *lalala*- y a las verdaderas mujeres y hombres (parejas e hijos) que l@s soportan día a día. Los amigos sostienen los sueños incluso cuando no podemos dormir.

Al Conicet, por la beca doctoral que me permitió dedicarme de lleno a mi formación como investigador (aunque algo precarizado) los últimos siete años de mi vida. Fundamentalmente, a los investigadores y becarios que sostienen la entidad y la ciencia como política de Estado, a veces gracias a y otras a pesar de los gobiernos de turno.

A mi director de tesis, el Dr. Oscar Aelo, por otorgarme la confianza y la libertad para hacer, y por la palabra justa en el momento preciso; un gran formador. También por la generosidad con la que me permitió participar de la cátedra de Historia Social General, en la que di mis primeros pasos en docencia. Al Dr. Quique Romanin, que me abrió las puertas del Grupo de Estudios Socio-Históricos y Políticos (GESHP) y del mundo sociológico e historiográfico marplatense en general. A la Universidad Nacional de Mar del Plata, por otorgarme lugar de trabajo.

Especialmente al Dr. Nico Damin, colega, amigo y hermano de la vida, por sus correcciones y consejos durante el desarrollo de la tesis pero, principalmente, porque sin su iniciativa nunca hubiésemos conocido el extraordinario mundo de los ferroviarios. Por más proyectos juntos. A toda la banda de “dogos” de la facu con los que compartimos el aprendizaje del oficio sociológico, que siempre están para aconsejar, criticar y apoyar. A la UBA, por una formación de grado pública, gratuita y de calidad. Al Dr. Fortunato Mallimaci, por abrir un valioso espacio para jóvenes investigadores del cual sacamos prove-

cho. A los Dres. Claudio Panella y Guillermo Clarke, dos promotores de la investigación histórica en la provincia de Buenos Aires.

A la Universidad Nacional de Quilmes (UNQ), en especial a los docentes que me ayudaron a pensar en momentos definitorios del diseño de la tesis. A la Dra. Carolina Biernat, por su guía y apoyo constantes. A todo el equipo de la Unidad de Publicaciones para la Comunicación Social de la Ciencia de la UNQ, encabezado por la Dra. Patricia Berrotarán.

A la biblioteca de la Unión Ferroviaria, por otorgarme de manera gratuita todas las copias digitalizadas de *El Obrero Ferroviario* (EOF), una copia íntegra del libro de la historia institucional del sindicato y varios años de actas administrativas que pude fotografiar. A la biblioteca de la CGT, por permitirme fotografiar (en una valiosa y única oportunidad) algunas actas y algunos periódicos. Pequeños gestos que facilitan, en tiempo y dinero, la costosa pesquisa documental que en el ámbito sindical suele ser poco amable con la academia, la cual supo ganar dicha hostilidad con una batería de prejuicios ideológicos e insensibilidad analítica hacia la experiencia sindical.

| INTRODUCCIÓN |

La presente tesis es un estudio de caso del sindicato de la Unión Ferroviaria (UF) durante los años de formación del peronismo. La investigación en profundidad del sindicato del riel permite agrietar uno de los sentidos sedimentados en los estudios sobre el primer peronismo: la sentencia de que el movimiento obrero es despojado de su autonomía política en 1947. Sin embargo, lejos de oponer a esa sentencia su opuesto, el presente libro es una búsqueda de nuevas categorías de análisis que intentan sortear los binomios tradicionales (vieja/nueva guardia sindical y autonomía/heteronomía del movimiento obrero). El presente trabajo es una larga pregunta por la identidad ferroviaria y la peronista, por las tensiones que la transformación estructural de las relaciones político-sindicales produce en las subjetividades sindicales. En este aspecto, los ferroviarios se tornan un objeto de estudio de un interés excluyente. El gremio del riel era el más importante del país desde la década de los años veinte y el sindicato hegemónico en la Confederación General del Trabajo (CGT) desde su creación, en 1930. Además de contar con amplios beneficios sociales, previsionales y laborales para sus asociados, el extraordinario sentido de pertenencia de la *familia ferroviaria* es una característica excluyente de esta comunidad, una identidad que trasciende el ámbito laboral y se inscribe, espacial y simbólicamente, en clubes, barrios y pueblos “ferroviarios”.

La historia de los ferroviarios con el peronismo es, en principio, contradictoria. La UF, poco después de ser intervenida por orden del gobierno militar que regía desde el golpe de Estado de junio de 1943,

queda bajo la dirección de Domingo A. Mercante y en estrecha relación con la Secretaría de Trabajo y Previsión dirigida por Juan Domingo Perón. A partir de allí y hasta la caída del peronismo, el sindicato ferroviario se vuelve un ferviente defensor de las políticas del peronismo e impulsa la unificación de la CGT, que crecerá exponencialmente en la década y que, a partir de 1950, adopta en su estatuto la doctrina peronista. Un hecho trascendental irrumpe en el relato del romance entre ferroviarios y peronistas. Entre noviembre de 1950 y enero de 1951 se producen tres huelgas ferroviarias con gran impacto político, que adquieren una magnitud tal que terminan con un decreto de *mobilización del personal ferroviario*, la renuncia de la Comisión Directiva del gremio (muy cercana al gobierno) y la del Ministro de Transportes de la Nación. Luego de la huelga, según la tesis más conocida sobre el período, los ferroviarios pierden su último retazo de autonomía.

A partir de un abordaje integral del caso estudiado se despliegan dos ejes de análisis. Uno referido al aspecto *identitario* de los ferroviarios y otro al complejo de prácticas e instituciones en que se desarrollan las luchas sindicales. El primero, orientado por la última teoría de formación del populismo de Ernesto Laclau (2005), indaga en el proceso por el cual una identidad específica, la ferroviaria, se *articula* y habilita el proceso de *identificación política con el peronismo*. El segundo eje, orientado por la teoría de los *campos* de Pierre Bourdieu, analiza el modo en que los ferroviarios, agentes dotados de *saberes y prácticas* que se valorizan en estos años, se desempeñan en el nuevo *campo sindical*.

El primer capítulo ofrece una lectura crítica de lo que denominamos el *paradigma clásico de los estudios sobre movimiento obrero y primer peronismo*. Adscribiendo a una nueva corriente que revisa las tesis principales de los estudios de movimiento obrero y primer peronismo, esbozamos

los principales escollos analíticos que encontramos en los estudios clásicos, con el fin de otorgarle un fundamento y punto de partida a la línea interpretativa que desarrollamos a lo largo de la tesis.

En el segundo capítulo desarrollamos el proceso de formación de la identidad ferroviaria y su dinámica, desde fines del siglo XIX hasta el golpe de junio de 1943. De forma destacada, nos centramos en el peso propio que tiene el significante de la *disciplina sindical* para la subjetividad ferroviaria, paso necesario para comprender el trabajo de resignificación que luego permite la identificación con el naciente peronismo. Veremos que la *disciplina sindical* es uno de los principios fundantes de la UF, en 1922, y también es el problema central en la crisis del gremio que deriva en la división de la CGT meses antes del golpe de 1943. Esta perspectiva nos permite relativizar que la analogía entre las instituciones del Ejército y el sindicato, lejos de ser una analogía “impuesta” por el equipo militar que integraba la Secretaría de Trabajo y Previsión (STP), es el resultado de una *articulación* de los sentidos que tiene el concepto de disciplina para los actores que se relacionan. Luego abordamos el *efecto* que la formación del peronismo produce en la identidad ferroviaria. La existencia de una marcada identidad ferroviaria fuertemente articulada con la institución gremial ahora se enfrenta a un proceso de institucionalización y legitimación social de la actividad sindical, que se articula en el discurso peronista y le otorga un nuevo lugar social y político a esta identidad. La identificación con el peronismo restituye el rol de los trabajadores en la sociedad, el prestigio de la actividad ferroviaria en la comunidad y el liderazgo de la UF en el movimiento obrero.

En el tercer capítulo se desarrolla el desempeño de la UF durante el proceso de lo que denominamos la *emergencia del campo sindical argentino*. Primero, se describe brevemente la estructura general del *campo sindical*,

usualmente descrita como modelo o movimiento sindical peronista. Segundo, describimos en detalle el proceso de institucionalización de la previsión social, un proceso de vital importancia para comprender la *concentración de capital económico y social* en el gremio, pero también un dato relevante para comprender el diseño institucional del estado durante el peronismo, y el aporte de los ferroviarios en él. Se realiza un seguimiento exhaustivo de los agentes ferroviarios que ocupan posiciones en la burocracia estatal y en el *campo político*, a partir de la confección de cuadros y de un breve desarrollo de trayectorias relevantes. Esta información permite comenzar a delinear las nuevas *estrategias de desplazamiento* de agentes sindicales a otros campos y el efecto de estos desplazamientos en el posicionamiento del gremio en el propio *campo sindical*.

El cuarto capítulo aborda el período que va desde la nacionalización de los ferrocarriles (1947-1948) hasta las huelgas ferroviarias, entre noviembre de 1950 y enero de 1951. La nacionalización de los ferrocarriles modifica la relación entre el sindicato y la empresa, ahora administrada por el Estado. En simultáneo a esa transformación comienza una etapa de internas políticas dentro del peronismo que en los ferroviarios va a expresarse en dos dimensiones políticas. Una parlamentaria, que compromete el control de la previsión social por parte del sindicato y pone en jaque la legitimidad de representación del sindicato sobre importantes sectores de la actividad, y otra asociada a las prácticas de las bases, donde la hegemonía peronista cristaliza en la consolidación de un código que democratiza las posibilidades de acceso a cargos políticos, y como efecto exagera la politización de las prácticas sindicales y la conflictividad interna del sindicato. Los dos factores van a ser dimensiones que atraviesan el período y cristalizan en las huelgas ferroviarias.

| CAPÍTULO 1 |

El movimiento obrero no existe, y el peronismo es su síntoma

“Repensar una alternativa radical democrática para el siglo XX requiere innumerables intervenciones discursivas, que van desde la política -en el sentido corriente del término- a la economía, y desde la estética a la filosofía.

Este sólo puede ser el trabajo de toda una generación, ejecutado a lo largo de un cierto número de años. Una tarea preliminar consiste, sin embargo, en explorar los supuestos intelectuales de aquellos prejuicios que deben ser cuestionados, efectuando un desplazamiento que permita la formación de un nuevo punto de vista”.

(Laclau, 2000 [1990]:15-16)

“Establecer un corte intelectual con la bibliografía ‘obligada’ en la nota al pie número uno de toda monografía requiere rumiar sin prisa los puntales y las vigas que permitirán edificar otras ideas, otras prosas, otras políticas del saber”.

(Acha y Quiroga, 2012:166)

El estado de la cuestión que a partir de aquí presentamos dista de una mera presentación de las principales investigaciones y resultados en el sub-campo de los estudios del movimiento obrero y el primer peronismo, pero los comprende. La elección de esta modalidad se basa

en que nuestra propuesta teórica es resultado de este diagnóstico. La propuesta busca sintetizar los aportes fundamentales de los principales estudios sobre movimiento obrero y primer peronismo, pero especialmente busca hacer hincapié en una operación analítica que subyace a esos trabajos y se expresa en las dos problemáticas centrales que comparten. La primera, la de si son “nuevos” o “viejos” grupos de dirigentes sindicales (“guardias sindicales”) los que adhieren al peronismo; y la segunda, la de si la clase obrera, entendida como un sujeto homogéneo, es políticamente autónoma o heterónoma respecto del gobierno peronista. Consideramos necesario aclarar que el objetivo de la presente lectura crítica es correr el foco de las problemáticas mencionadas, pero de ningún modo impugnar desarrollos historiográficos o anular en su conjunto perspectivas teóricas de los análisis precedentes. De hecho, el desarrollo de nuestro trabajo se apoya muchas veces en los valiosos aportes de estos trabajos que definimos como “clásicos”.

Respecto de trabajos que se centren específicamente en el gremio ferroviario durante el primer peronismo, podemos decir que existen pocos, y en parte consideramos que ello es consecuencia del diagnóstico que aquí presentamos sobre los estudios “clásicos”. Los desarrollos más completos sobre la Unión Ferroviaria (UF) y sus principales dirigentes, entre los que destacamos los de Del Campo (2005[1983]) y Horowitz (2004[1990]), despliegan ampliamente la etapa previa al peronismo, y resaltan la centralidad del sindicato ferroviario en el movimiento obrero, aunque ninguno trabaja exclusivamente a la UF. El primer autor aborda al movimiento obrero organizado en general y el segundo aborda a la UF junto a otros cuatro sindicatos, privilegiando una estrategia comparativa. Hugo Del Campo desarrolla en clave historiográfica la existencia de una corriente sindicalista primero

y *neosindicalista* luego, que sería el antecedente para comprender la relación de una parte de la “vieja guardia sindical” con el peronismo. Sin embargo, la referencia al gremio ferroviario se diluye luego del 17 de octubre de 1945 y su trabajo finaliza en 1947, cuando Luis Gay es expulsado de la CGT. Por su parte, Joel Horowitz presenta una descripción minuciosa de las prácticas sindicales ferroviarias, con un abordaje especial sobre su gravitación comunitaria y un detallado desarrollo de los posicionamientos ideológicos de los principales dirigentes. Al igual que el anterior, su trabajo finaliza antes del inicio del primer gobierno constitucional peronista, en 1946. Esta particular forma de abordar la relación del movimiento obrero y el primer peronismo, eludiendo todos -o la mayor parte de ellos- los años de gobierno peronista, fue el primer indicio que nos motivó a indagar sobre los supuestos que subyacen a estos estudios, que explican el sindicalismo peronista sin abordar propiamente el período. Completando la mención a los trabajos sobre los ferroviarios y el peronismo, en la última década se produjeron algunas aproximaciones historiográficas a las huelgas ferroviarias de 1950-1951 (Mengascini, 2008; Contreras, 2009, 2015; Marcilece, 2010; Badaloni, 2013) que constituyen aportes valiosos para comprender un episodio que no había sido tratado más que superficialmente por la historiografía. Dado el interés particular en el episodio de la huelga -y el condicionamiento espacial del formato de artículos o ponencias en congresos de estos trabajos, que mayormente abordan el episodio en una ciudad específica-, nos permite recuperar algunas pistas sobre la conflictividad ferroviaria en el período, pero poco nos ofrece sobre el desarrollo de la institución sindical y de la dirigencia ferroviaria durante los años del primer peronismo. Por último, una excepción a los trabajos sobre las huelgas ferroviarias es el de

Daniel Cardozo (2014), que indaga en la participación de socios de la UF en la administración de los ferrocarriles luego de su nacionalización, aunque sólo tenemos una versión exploratoria de este valioso trabajo.

Con este panorama fragmentado, encontramos motivaciones específicas para el desarrollo de un estudio de caso con la Unión Ferroviaria. La centralidad que adquiere este sindicato en la etapa previa al peronismo, la vacancia de trabajos que desarrollen la vida del gremio durante los gobiernos peronistas, así como el reciente interés de las huelgas ferroviarias como un hito en la relación entre el movimiento obrero y el primer peronismo, nos estimularon a abordar el caso del sindicato más importante y dominante en la CGT, hasta la formación del peronismo.

Volviendo a un plano general de los estudios sobre movimiento obrero y primer peronismo, podemos decir que el malestar respecto del paradigma interpretativo clásico tiene varias expresiones escritas y orales, muchas de ellas mencionadas o descriptas en la conversación dedicada a sindicalismo, clase obrera y peronismo en Acha y Quiroga (2012:143-168), en la introducción al dossier “Los trabajadores durante los años del primer gobierno peronista. Nuevas miradas sobre sus organizaciones, sus prácticas, sus ideas” (Contreras y Marcilece, 2013) y en el debate en la mesa de sindicalismo y política de las XII Jornadas de Historia Política: “Peronismo y antiperonismo: claves de interpretación” realizadas en Mar del Plata el 13 y 14 de noviembre de 2014. Todas éstas fueron instancias donde los principales investigadores de este sub-campo expresaron sus inquietudes y objeciones a estas interpretaciones “clásicas”. Pero, más allá de las críticas, quedó en claro la imperiosa necesidad de buscar alternativas. Los nuevos estudios sobre movimiento obrero y primer peronismo (Nieto, 2013; Fernández, 2005; Rubinstein, 2006; Acha, 2008;

Izquierdo, 2008; Mengascini, 2008; Contreras, 2009, 2015; Marcilece, 2010; Carrizo, 2011; Prol, 2011; Badaloni, 2013; Schiavi, 2013) poseen un impulso (nos tienta decir herético) que se refleja en categóricas rupturas con algunas conclusiones de los estudios pioneros, especialmente con referencia a la relación heterónoma del sindicalismo con el peronismo luego de 1947, sentenciada por aquéllos.

Los nuevos trabajos historiográficos cuestionan (a través de nuevos aportes empíricos, documentales y algunos giros interpretativos) los esquemas clásicos, al profundizar sobre las características de los conflictos y luchas sindicales durante el periodo de los gobiernos peronistas, en diversos espacios (provincias, ciudades, regiones) y en diversas organizaciones locales y nacionales (seccionales, sindicatos y centrales regionales). Con el foco puesto en la conflictividad posterior a la “cooptación” del sindicalismo por parte del Estado (según la definición clásica), los nuevos estudios historiográficos buscan cuestionar esta imagen por medio del análisis del desarrollo de los principales conflictos sindicales posteriores a 1947. Las huelgas de bancarios (Acha, 2008), ferroviarios (Mengascini, 2008; Contreras, 2009; Marcilece, 2010), metalúrgicos (Fernández, 2005), trabajadores de la industria del pescado (Nieto, 2013) o del sindicato del azúcar (Rubinstein, 2006), las internas del sindicato del petróleo (Carrizo, 2011), la tesis doctoral de Schiavi (2013) con un minucioso análisis de la relación del sindicato textil y metalúrgico a lo largo de la década peronista o, incluso, el desarrollo de la conflictividad política-sindical en la provincia de Santa Fe durante el primer peronismo (Prol, 2011), son aportes fundamentales que enfatizan las estrategias y los conflictos políticos-sindicales de distintos sectores de trabajadores durante el peronismo. Estos aportes historiográficos, si bien en una primera etapa sostenían las

problemáticas de los estudios clásicos al reemplazar la sentencia de heteronomía política por la de relativa autonomía (sosteniendo de este modo las mismas preguntas), aparecen cada vez con mayor frecuencia revisiones críticas de los estudios clásicos (Carrizo, 2011; Contreras y Marcilece, 2013) que intentan superar aquellas problemáticas. En una publicación de 2015, Contreras condensa en una reflexión ese malestar compartido por los nuevos estudios sobre movimiento obrero y primer peronismo. Por un lado, el eje de la propuesta es matizar la concepción clásica de la CGT como “apéndice” estatal y, por otro, plantea como alternativa hacer foco en la capacidad de acción de la dirigencia sindical peronista, tanto con relación a sus proyecciones políticas como al desarrollo de la vida interna de las instituciones sindicales que dirigen. Entonces, si la problemática clásica aún tiene su lugar en cuanto condiciona la propuesta en su origen, la pregunta por lo específico de las prácticas y las proyecciones políticas de las dirigencias sindicales se delinea como estrategia de investigación novedosa.

Adscribimos en varios aspectos a esta “nueva corriente”, aún en formación. Principalmente, el consenso de combatir la idea “clásica” de un sindicalismo políticamente heterónimo durante el primer peronismo, aunque en nuestro caso intentaremos dar un paso más y *des-echar* esta idea, despojándonos del condicionamiento que indefectiblemente implica involucrarnos en la problemática clásica al intentar combatir sus conclusiones. Compartimos también la descripción de una CGT peronista, pero con una estrategia política propia (Contreras, 2015), la complejidad histórica del vínculo entre política y sindicalismo durante el peronismo (Prol, 2013), la centralidad de la noción de identificación política de los trabajadores como dimensión productiva y no sólo como pérdida de voluntad política autónoma (Carrizo, 2011).

Por último, compartimos la idea esbozada en (Acha y Quiroga, 2012) de ponderar el estatuto paradójico de la conflictividad sindical durante el peronismo indagando en la particularidad de este vínculo, más allá de una explicación de la conflictividad que apele exclusivamente a la homogeneidad de la clase obrera en su devenir consciente de su inmanente destino revolucionario.

Partiendo de este contexto de producción académica, en este apartado desplegamos una reflexión crítica que sirve como punto de partida para la línea interpretativa que desarrollamos a lo largo de la tesis. En la primera parte nos encargamos de lo que entendemos como el *paradigma clásico de los estudios del movimiento obrero y primer peronismo*. Aquí, la noción de *paradigma* se apega a una definición general de la palabra, como sinónimo de un *modelo ejemplar* sobre el desarrollo de la relación del movimiento obrero con el primer peronismo, que se apoya en ciertos supuestos que intentaremos poner en evidencia a partir de la deconstrucción del discurso “clásico”. El punto de inicio de la búsqueda es una conclusión específica, que aparece de forma unívoca en todos los trabajos analizados, a saber: que la relación entre el movimiento obrero y el primer peronismo es políticamente heterónoma.

Luego de definir el modelo ejemplar, comenzamos el trabajo de deconstrucción. Describimos dos operaciones discursivas que están en la base de las problemáticas centrales de este paradigma (vieja o nueva “guardia sindical” y autonomía/heteronomía política del movimiento obrero) y que condicionan tanto los desarrollos argumentales como la conclusión mencionada. La primera operación es la de *condensación* (del gobierno peronista y la institución sindical en la *metáfora de un sindicalismo peronista*) y la segunda es una operación de *desplazamiento* (del Estado peronista a la institución sindical y, en

consecuencia, desplazamiento del movimiento obrero políticamente “autónomo” de los sindicatos).¹

Comenzamos con una recapitulación casi litúrgica de los antecedentes de investigación en la temática. Podemos decir que los estudios de Gino Germani (1956, 1973) se transforman en la arena sobre la que se desarrolla el conflicto académico posterior. Su tesis principal (o la interpretación más difundida de ella) es que el peronismo es la forma política en que se dio la transición de una sociedad tradicional a una industrial en Argentina, donde la llegada de migrantes del interior del país como mano de obra industrial urbana (proletariado urbano), sin experiencia sindical previa y con una configuración “psicosocial” tradicionalista, fue una precondition necesaria para la *disponibilidad* de los sectores populares. Estos, al gozar de ciertas libertades concretas (desconocidas hasta el momento) se movilizan y dan espacio de maniobra para la emergencia de un líder del tipo tradicional del “caudillo”, destacado por su estilo manipulador y autoritario, que instaura un régimen nacional-popular caracterizado por una gran movilización e integración política, pero con limitado alcance en cuanto a transformaciones en la estructura económica y social. Más

¹Las operaciones de *condensación* y *desplazamiento* tienen una larga tradición en la teoría del psicoanálisis, donde inician como las operaciones básicas del trabajo del sueño en Freud y una promisorio puerta de entrada al inconsciente. Lacan continúa esta línea postulando la existencia de un lenguaje inconsciente; para ello, adapta las operaciones de *condensación* y *desplazamiento* a las figuras retóricas de la *metáfora* (condensación significante) y la *metonimia* (desplazamiento significante). La utilización de la versión *lacaniana* de la teoría psicoanalítica junto con la teoría del discurso, son centrales en la crítica ideológica. En este sentido, para Žizek (2003:171) las operaciones de *condensación* y *desplazamiento* son los dos mecanismos que articulan una red de sobredeterminación simbólica que inviste una figura específica, es decir, un *síntoma*. La deconstrucción de esta red se constituye en la tarea principal de la crítica ideológica.

que un fenómeno estructural, el peronismo es un emergente político producto de las modificaciones estructurales previas, de la transición de una sociedad tradicional a una moderna.

Esta tesis va a ser ampliamente aceptada en sus lineamientos generales, pero también va a consolidarse como interlocutor predilecto de las investigaciones posteriores, que se distanciarán de esta en diversos aspectos. Primero, los estudios de M. Murmis y J. C. Portantiero (2011[1971]) refutan la idea *germaniana* de masa “irracional”, postulando la tesis de una *alianza de clases*, de la clase obrera con una elite populista. El trabajo presenta al movimiento obrero como un actor homogéneo y políticamente autónomo, con dirigentes experimentados que despliegan una estrategia de acción basada en intereses específicos. Una vez consolidado el gobierno peronista, el movimiento obrero pierde su autonomía (lo que definen como la etapa de “pérdida del control del poder”) aunque sostiene su estructura institucional, que será la columna vertebral del movimiento luego del golpe Estado que derroca al peronismo en 1955 (Murmis y Portantiero, 2011[1971]:171-184).

Otro trabajo destacado es el de J. C. Torre (2011[1988]; 1989). El autor interpreta el surgimiento del peronismo como un proceso de carácter político (poniendo en segundo plano las transformaciones sociodemográficas y económicas que privilegian los anteriores) por el cual una elite militar se pone a la cabeza del proceso de formación de una identidad popular. Combate la imagen conceptual de masas disponibles de Gino Germani, reforzando la documentación sobre participación de dirigentes sindicales de la *vieja guardia* en el peronismo (al menos, en los primeros años de formación del movimiento peronista, 1943-1947). El desarrollo de su trabajo describe la relación entre

el movimiento obrero organizado y la elite militar peronista como un proceso que habilita, junto con la formación de la identidad popular, el surgimiento de un sindicalismo de masas que integra a los trabajadores a la vida política, aunque de forma subordinada a los intereses de la elite gobernante.

Durante el transcurso de la investigación de J. C. Torre (1974, 1989, 2011[1988]) -y en simultaneidad e interacción con ella- llevan adelante sus tesis L. Doyón (2006[1978]), H. Del Campo (2005[1983]), H. Matsushita (1986[1983]), E. S. Pont (1984[1978]), y J. Horowitz (2004[1990]). Estos autores trabajan algunos aspectos parciales de las interpretaciones generales y realizan estudios de caso en diferentes sindicatos. En general, todos abonan a la periodización de Torre respecto de la participación de sindicalistas de la vieja guardia en el peronismo (1944-1947). Partiendo de este dato, centran sus preocupaciones en la intensidad y duración del vínculo entre el movimiento obrero y el peronismo (combinando las preocupaciones por el alcance, la intensidad y la duración de la alianza de clases, con el peso de nuevos y viejos obreros en las organizaciones sindicales). En estas investigaciones aparece con fuerza la preocupación en torno a la problemática de la *autonomía/heteronomía del movimiento obrero* durante el primer peronismo.

En este sentido, E. S. Pont (1984[1978]) se aboca específicamente a estudiar la experiencia del PL (PL), y concluye que su disolución implica el fin de la experiencia autonomista del movimiento obrero. Del Campo (2005[1983]), en el trabajo que ya mencionamos, también abona a la tesis de pérdida de autonomía en este periodo, pero su posición pone mayor énfasis en el aspecto ideológico e identitario del movimiento obrero, resaltando la fuerte tradición *sindicalista* que facilitará que algunos sindicatos tradicionales brinden un apoyo significativo desde

muy temprano a Perón y su equipo en la Secretaría de Trabajo y Previsión (STP), consolidando la corriente *neosindicalista*, menos afecta al principio de prescindencia política. Matsushita (1986[1983]) también se aboca a dilucidar las continuidades y rupturas del movimiento obrero desde los años treinta hasta la etapa de formación del peronismo. En su análisis diferencia los fenómenos de “politización” y de “crecimiento de la conciencia nacional” que se desarrollan en este periodo, del carácter completamente novedosos que implica una “relación política” entre la CGT y el gobierno a partir de mayo de 1944 (Matsushita, 1986[1983]:308-310). El autor concluye que en 1946, “cuando Perón fue definiendo su carácter dictatorial”, el presidente decide el proceso de sustitución de viejos dirigentes portadores de una “ética de la independencia” del movimiento obrero, por otros nuevos, producto de la migración interna, “libres de esa ética” (Matsushita, 1986[1983]:298).

El ya mencionado trabajo de Joel Horowitz, por su parte, resalta la diversidad de respuestas ante el fenómeno peronista, al estudiar cinco de los sindicatos más importantes del país (ferroviarios, textiles, telefónicos, municipales y comercio). A la hora de analizar la injerencia del peronismo en los sindicatos, Horowitz (2004[1990]:323) abona a la tesis de la pérdida de “independencia” del sindicalismo. Esta hipótesis también actúa como presupuesto de su investigación, ya que atiende solo el periodo previo al peronismo, dando por sentado el resultado del proceso. Su preocupación es similar a la de Walter Little (1979), quien adopta un análisis que agrupa según categorías las estrategias de acción de los principales sindicatos del período en función de su relación con el gobierno, aunque este avanza más en el período del gobierno peronista. Little elabora un diseño de análisis relacional que permite mayor complejidad, elaborando categorías según tipos de re-

lación. Sin embargo, los seis tipos de relaciones entre los sindicatos y el peronismo se resuelven homogéneamente en la categoría de “lealtad”, luego de 1951. Esta lectura que extiende la capacidad autónoma del movimiento obrero, relativizando el fin de la autonomía luego de la disolución del laborismo, también la comparte Louis Doyon.

El estudio de L. Doyon (2006[1978]) matiza el período en que el movimiento obrero goza de autonomía dentro del régimen. Si bien comparte con el resto de los autores que el proyecto político del movimiento obrero se termina en 1947, matiza la tesis otorgando autonomía de acción en los temas específicamente sindicales luego de ese año. Las conclusiones de la investigación postulan una forma de autonomía sindical (aunque no autonomía política) que sustenta su interpretación en los conflictos del período 1949-51 y atiende especialmente a algunos sindicatos “peronistas” que protagonizan estos conflictos; entre ellos, los ferroviarios.

Por último, el libro de Torcuato S. Di Tella (2003) retorna de forma polémica a una problemática que parecía clausurada con el trabajo de Murmis y Portantiero (y reafirmada por J.C. Torre) sobre la participación de la “vieja guardia sindical” en los orígenes del peronismo. Para Di Tella, la “vieja guardia sindical” no participa del peronismo excepto en muy raras excepciones. El discípulo de Gino Germani intenta clausurar de este modo la cuestión de los apoyos de la “vieja guardia sindical” al peronismo, y por el carácter de su respuesta sentencia también la cuestión de la autonomía política del movimiento obrero. Luego de un trabajo documental extraordinario, con una compilación de listas de comisiones directivas de sindicatos, federaciones y centrales de todo el país, el autor concluye que es insignificante la participación de la vieja guardia en el peronismo (incluso en sindica-

tos que otros estudios asociaban a una temprana relación, como los ferroviarios) y que más que una alianza de clases es un apoyo en los sectores populares lo que define al nuevo gobierno. La figura analítica que tipifica este régimen es el *caudillismo movilizador*, que permite integrar la subjetividad tradicional del sector popular con la política de masas, al sintetizar de un modo teóricamente original la paradoja *germaniana* de una sociedad en transición.

Entonces, podemos delinear la figura que se forma como corolario de la lectura de los estudios del movimiento obrero y el primer peronismo, el modelo ejemplar, del siguiente modo: la interpretación del desarrollo histórico de esta relación comienza con un golpe militar que avasalla la libertad sindical a partir de junio de 1943, primero por la fuerza (cierre de la CGT 2 e intervención de los sindicatos mayoritarios de la CGT 1) y luego (a partir de la creación de la STP y el posterior despliegue territorial de sus dependencias) economizando estratégicamente acciones de coerción y reivindicativas. De este modo, el gobierno militar logra ganar simpatías en el interior de las comisiones directivas de los sindicatos: “Una alianza de compromiso, en la que la vieja guardia sindical procure extraer beneficios preservando su independencia, mientras que Perón se sirve de ella para iniciar su penetración entre los trabajadores” (Torre, 1989: 26). Sin embargo, en caso de no lograr simpatías, se acude a la estrategia de formación de nuevos sindicatos que, rápidamente –dado el alto nivel de satisfacción de demandas obreras y a veces, la explotación de rivalidades preexistentes– se colman de trabajadores y dirigentes que apoyan al nuevo líder popular (los ejemplos más recurrentes de estos casos tempranos son: la Unión de Obreros Metalúrgicos y la Asociación Obrera Textil). Con la alianza consolidada, se afianza la institucionalización de las relaciones entre el Estado y los sindicatos.

Todos concluyen el proceso con la pérdida de autonomía política del movimiento obrero, pero con matices. Si Di Tella (2003) sostiene la tesis de que el grueso de la “vieja guardia sindical” no participa del peronismo, la mayoría de los autores mencionados entiende que parte de esa “vieja guardia” participa e intenta condicionar el desarrollo del gobierno peronista, hasta ser definitivamente desplazada en 1947. Llegado este punto, el movimiento obrero, luego de ceder al avance del gobierno peronista sobre la institución sindical (sustanciada en la CGT) se transforma en un “representante del gobierno ante los sindicatos” (Doyon, 2006[1978]:302). Para los pocos que aventuran su estudio más allá de 1947, el movimiento obrero se recupera tíbicamente (autonomía sindical), reanudando el ciclo de huelgas en la segunda parte del primer gobierno de J. D. Perón (1949-1951). Pero este intento de resurgir del movimiento obrero es contestado con una espiral represiva y autoritaria que desemboca en encarcelamientos masivos de huelguistas y la intervención de sindicatos. A partir de 1950 se cristaliza la heteronomía del movimiento obrero con el nuevo estatuto de la CGT (que explícitamente adhiere a la doctrina justicialista y permite la intervención por parte de la central de las organizaciones afiliadas). Para 1951, el gobierno peronista y la CGT son una sola voluntad política y sindical. Finalmente, para los que se lo plantean (aquí debemos incluir a Murmis y Portantiero (2011[1971]); Del Campo, 2005[1983]; James, 1990 y Di Tella, 2003), el movimiento obrero solo logrará recuperar su autonomía política luego de la caída del peronismo. Aunque para unos la “resistencia” peronista es la cristalización de esa autonomía y para otros es el retorno de los dirigentes desplazados por el peronismo la clave de aquella recuperación.

El modelo ejemplar antes expuesto se apoya en dos operaciones discursivas centrales en el desarrollo argumental que describimos

como *condensación* (del gobierno peronista y la institución sindical en un *sindicalismo peronista*) y *desplazamiento* (del gobierno peronista a los sindicatos, y en consecuencia, del movimiento obrero políticamente “autónomo” de los sindicatos). Detallando un poco más nuestra clave de lectura, la operación de *condensación*, en tanto definición de la metáfora como figura retórica, la definimos como la *metáfora del peronismo sindical*. En los trabajos “clásicos”, los atributos que describen al gobierno peronista luego de 1947, tanto sus disputas y antagonismo como su voluntad e intereses políticos, se condensan con los de los sindicatos y con los de una dirigencia sindical que es peronista y “obsecuente” con la voluntad y estrategia del líder. Más allá de que se habilita, en algunos casos, la existencia de una mediación racional estratégica del sindicalismo, ésta supondría una adecuación *bis a bis* con la estrategia política del líder. Esta condensación está en la base del enunciado de que se constituye una dirigencia sindical que es representante del gobierno *ante* la clase obrera. Peronismo y clase obrera ya son elementos que se excluyen mutuamente, y si el peronismo habita las cúpulas sindicales debe producirse un desplazamiento que lo explique.

La segunda operación, el *desplazamiento*, complementa la operación metafórica. La ocupación de la institución sindical por el peronismo tiene como consecuencia el desplazamiento de la “vieja guardia sindical”, homogénea, sindicalmente experimentada y políticamente autónoma de la institución sindical. La interpretación de Juan Carlos Torre (1974) sobre la trayectoria político-sindical de Luis Gay es el ejemplo que mejor ilustra las operaciones descriptas. El dirigente telefónico representa el último vestigio de autonomía política del movimiento obrero cuando encabeza el último secretariado de la CGT políticamente autónomo, en 1947. Cerrando el relato de su “caída”,

Torre (1974:216) escribe el enunciado que opera como un imperativo en las investigaciones posteriores: “Con él, la CGT dejó de ser representante de los trabajadores ante el gobierno para transformarse, en cambio, en representante del gobierno ante los trabajadores”. La sentencia reduce las preguntas de investigación a explicar por qué este enunciado, elevado a verdad incuestionable, sucede.²

Partiendo de estas operaciones, los binomios que estructuran las principales problemáticas en el marco interpretativo de los estudios clásicos (vieja/nueva guardia sindical y autonomía/heteronomía del movimiento obrero) son sintomáticos de este particular modo de abordar al peronismo. La pregunta por si son nuevos o viejos obreros es también la pregunta por qué tipo de movimiento obrero permite esta cooptación. Y la respuesta es categórica: *ninguno*. Luego de la disolución del laborismo y el desplazamiento de Luis Gay, los análisis desestiman la conducción de la mayoría de los sindicatos como parte del movimiento obrero (autónomo), y reemplazan el término por sindicalismo, movimiento obrero o dirigencia *peronista*, lo que definimos como la *metáfora del sindicalismo peronista*. El peronismo funciona en la argumentación como un *antónimo* de autonomía obrera. Este principio que naturaliza los términos como mutuamente excluyentes, curiosamente es algo que no sucede con las dirigencias sindicales que en las décadas anteriores adscribían al socialismo, al comunismo o al radicalismo en las extensas descripciones de la etapa previa que son el núcleo del desarrollo de estos trabajos. Llevando al extremo la interpretación, diremos que estos análisis insinúan la existencia de instituciones sindicales que no formarían parte del “auténtico” movimiento

²Para otra interpretación de la trayectoria de Luis Gay ver Aldao y Damin (2017).

obrero, en cuanto éste fue desplazado y reemplazado por peronistas. Como consecuencia, y éste es un claro síntoma de los trabajos “clásicos”, la dirigencia sindical peronista no reviste un interés que motive análisis pormenorizados (como sí lo hacen las dirigencias sindicalistas, socialistas y comunistas de la etapa anterior) dada su falta de autonomía política. El año 1947 es un límite a la indagación en la relación entre movimiento obrero y primer peronismo. En todo caso, para el período posterior, un análisis del gobierno peronista en su conjunto basta para comprender a la dirigencia sindical peronista, que no es más que el reflejo de la voluntad política del gobierno.

En este punto del desarrollo argumental, fundamentar el *desplazamiento* del movimiento obrero de los sindicatos deriva en la otra problemática central del paradigma: la de la autonomía/heteronomía del movimiento obrero durante el peronismo. La “vieja guardia sindical” desplazada va a representar al movimiento obrero *deseable*, un movimiento obrero *autónomo*, homogéneo y preexistente que es cooptado por el peronismo y delega su voluntad política en él, consolidando el antagonismo entre peronismo y autonomía política obrera. Aquí, la operación de desplazamiento devela su trasfondo ideológico. Al adjetivar al movimiento obrero en su *deber ser*, a los dirigentes que ocupan la institución sindical durante el peronismo no se les atribuyen los valores y principios propios de los representantes obreros, sino que son representantes del gobierno ante un movimiento obrero desprovisto de voluntad política. De este modo, el “auténtico” movimiento obrero, el conducido por la “vieja guardia sindical” desplazada, se reviste de una ética sindical apoyada en la práctica de una *autonomía política* que lo define como particularidad histórica y le otorga homogeneidad y permanencia en el tiempo. Como contraparte, los sindicatos pero-

nistas, heterónomos y despojados del carácter “obrero” que definía antes a la institución sindical, se incorporan como agregados de un movimiento o masa que opera de forma heterónoma. Las teorías del *caudillismo movilizador* de T. Di Tella (2003) y la de la formación de una identidad popular-conducida por una élite militar- que produce un *sindicalismo de masas* (Torre, 1989), son compatibles con esta clave interpretativa y son apoyos eficaces para sustanciar la conclusión de un movimiento obrero políticamente heterónimo.

Otra pregunta surge de forma casi unánime desde esta clave interpretativa es cómo el movimiento obrero conducido por la vieja guardia –con una historia de lucha y un importante nivel de organización previo al peronismo- permitió esta cooptación. Para no continuar hablando sin apoyarnos literalmente en los textos, transcribimos tres respuestas concretas que consideramos representativas del modo de resolver la cuestión. Una, que el movimiento obrero *no pudo* lograr su participación autónoma en política:

“A pesar de su eficacia en la definición y la defensa de sus intereses, el movimiento obrero no consiguió proyectarse con fuerza propia en el plano de la gran política” (Doyon, 2006[1978]:417).

Otra, que el movimiento obrero (a excepción del laborismo derrocado en 1947) *no quiso*, finalmente, sostener su autonomía política y subordinó sus intereses a las necesidades del gobierno peronista:

“La disolución del PL por orden de Perón, la cooptación de la CGT en medio *del silencio de las bases obreras*, hacen caer, luego, de manera brutal, el veto de las ilusiones de la vieja guardia sindical (...) es ese mismo Estado el que, investido ahora de la legitimidad popular, se lo impone, *subordinándolo a las necesidades de la gestión del nuevo régimen.*” (Torre, 1989:30).

Y la última, que define con mayor fuerza la imagen que intentamos presentar, que el movimiento obrero *nunca pierde su autonomía*, sino que es desplazado de la institución sindical y subordinado al peronismo: “No se trató de una alianza entre dos actores sociales autónomos, sino que *el sector autónomo obrero fue básicamente reprimido*, con una cooptación de una minoría (pronto también ella subordinada), mientras que entre las clases populares se dio un complejo fenómeno de incorporación de masas a la escena política, que fue *la verdadera base del peronismo.*” (Di Tella, 2003:441).

Esta última versión también es la que, de modo más explícito, deja en evidencia un síntoma de este paradigma clásico, un supuesto que, al ser develado, pone en peligro toda la construcción argumental: la *sobrevaloración de la estabilidad de los elencos sindicales previos al peronismo*. La “vieja guardia sindical” actúa como soporte fundamental en el diagnóstico de homogeneidad y autonomía política del movimiento obrero organizado en la etapa previa al peronismo, condición necesaria para concluir en la pérdida de autonomía con el peronismo. La fragmentación previa del sindicalismo (en marzo de 1943 se produce una fractura de la CGT, sumada a la existencia de otra central sindical), el comprobado recambio dirigenal del sindicalismo previo al peronismo, son solo algunas de las dimensiones que deben soslayarse para diagnosticar una “vieja guardia sindical” que sustente el argumento de su caída en desgracia.

Es importante insistir en una cuestión ya esbozada, ya sea en la versión de T. S. Di Tella del *caudillismo movilizador* (Di Tella, 2003:42) o en la de J. C. Torre de *movimiento popular o masas obreras* (Torre, 1989:30-31), la respuesta a la relación entre el peronismo y el movimiento obrero encuentra un punto de fuga en la dilución del objeto

específico. Los sindicatos y las centrales, que originariamente correspondían al objeto de estudio del movimiento obrero (y son minuciosamente analizadas para la década pre-peronista) durante el peronismo son instituciones subordinadas a la voluntad del líder y se descarta su indagación. Nos interesa resaltar que es movimiento obrero *en cuanto sujeto político* el que se va fundiendo en una nueva entidad, una especie de marejada social que lo excede y diluye. El movimiento obrero y sus instituciones pierden su particularidad en la masa peronista y, en consecuencia, se pierde el interés académico en el análisis de su particularidad.

En conclusión, el *paradigma clásico de los estudios sobre movimiento obrero y primer peronismo* nos presenta una clave de análisis apoyada en una argumentación que concluye, paradójicamente, con una larga exposición de las causas que imposibilitan tal indagación. Como si la sentencia de Félix Luna (1984:60) sobre la institución partidaria pesara como metáfora del peronismo en todos sus órdenes: los trabajos clásicos que estudian la relación entre el movimiento obrero y primer peronismo nos invitan a convenir con la afirmación de que, durante el primer peronismo, la historia de la CGT (y sus filiales) no se puede contar, porque no existió. El peronismo, en esta clave, es el paradójico destino trágico del *deber ser* del movimiento obrero. Devenido apéndice de un gobierno “reformista” y autoritario, le hace pagar a la clase obrera su inclusión política al precio de despojarla de un rasgo inmanente de su subjetividad: su autonomía política. Parafraseando a Slavoj Žižek (2003[1989]:171), la presunción de un movimiento obrero que era homogéneo y políticamente autónomo previo al peronismo nos sugiere que *el* movimiento obrero que plantean los estudios “clásicos” no existe, y el peronismo es su síntoma. En estos estudios, la

imposible unidad del movimiento obrero en su devenir revolucionario, transfiere al peronismo todos los males que estarían en la base de aquella imposibilidad.

Consideramos, entonces, que el modelo analítico que definimos como *paradigma clásico de los estudios sobre movimiento obrero y primer peronismo* muestra signos de agotamiento. Las problemáticas centrales de estos abordajes giran en torno a la participación o no de la vieja guardia sindical en el peronismo y a los conceptos de autonomía/heteronomía del movimiento obrero ante el peronismo. Como breve reflexión y punto de partida para nuestra tesis, diremos que estas nociones plasman más un sindicalismo autónomo “deseable”, que se contraponen (y en el mismo gesto impugna) el desarrollo sindical durante el peronismo, que un análisis de este último. Nuestra única y precaria certeza es que el sesgo sustancialista que genera presentar como antónimos al peronismo y al movimiento obrero, su imposible alquimia, no dejó espacio a la pregunta por las transformaciones de las prácticas sindicales (y las luchas por los sentidos de éstas) en el *campo sindical* durante los años del primer peronismo.

| CAPÍTULO 2 |

Obreros, ferroviarios y... ¿peronistas? La identidad ferroviaria y el surgimiento del peronismo (1943-1946)

“La comunidad que crea un sujeto popular es una comunidad de litigio, partida en dos espacios caleidoscópicos que decantan una mirada de procesos de identificación superpuestos”.

(Barros, 2011:24)

En el presente capítulo desarrollaremos la dinámica de las identificaciones en el sindicato ferroviario durante el proceso de gestación de una nueva identidad política. Nuestra atención se centra en el modo en que se articula una identidad preexistente (la ferroviaria) con el naciente peronismo. Para ello, comenzaremos con una descripción histórica de las prácticas ferroviarias (lingüísticas y no lingüísticas) que nos ayudan a definir esta identidad. El complejo de sentidos que define la identidad ferroviaria tiene fuerte raigambre en la actividad laboral y sindical, lo que le otorga características específicas. Partiendo de esto, nuestro análisis busca rastrear la resignificación que opera sobre este complejo de sentidos parcialmente establecidos en el proceso de articulación con la identidad peronista.

Sin embargo, no todos los ferroviarios y los socios de la UF se identifican positivamente con el peronismo. Más bien consideramos que el peronismo *atraviesa* la subjetividad ferroviaria y en ese gesto la redefine. La lógica de articulación produce una doble inscripción sobre ciertos significantes (inscripción en la identidad ferroviaria y en la identi-

dad popular). Para los ferroviarios, esta irrupción genera una disputa que tiene tanto en común con la división general de la sociedad en dos campos antagónicos, como tiene de particular con la lógica específica de las identidades preexistentes. Nos centraremos en dos nociones clave para comprender el proceso de resignificación que es efecto de esta articulación: la *disciplina sindical* y la *prescindencia política*.

Desde la intervención de la UF y La Fraternidad (LF) por el Teniente Coronel D. A. Mercante y la creciente relación de la Secretaría de Trabajo y Previsión (STP) con los sindicatos, comienza el proceso de articulación equivalencial que va a definir la identificación de los ferroviarios con el peronismo. Un proceso de resignificación de significantes clave para los ferroviarios, que habilita el proceso de articulación de las identidades.

La temprana relación del sindicato con la STP, que posibilita a los ferroviarios librarse de la intervención del Capitán de Fragata Puyol y reemplazarla por la del Tte. Cnel. D. A. Mercante,³ da inicio a un proceso que excede lo meramente institucional y se inscribe en la subjetividad de los ferroviarios. Simultáneamente, el desarrollo de la articulación aporta de forma decisiva a los sentidos que los ferroviarios asociarán con *el* peronismo, lo que habilita la identificación con éste.

Apenas en diciembre de 1943, en la asamblea de la UF de los obreros de Rosario, y ante la presencia del flamante Secretario de Trabajo y Previsión y del interventor del gremio, el dirigente ferroviario Luis Gonzalez (presidente de la UF hasta la intervención) mencionaba por primera vez públicamente la analogía entre militares y trabajadores o, más precisamente, entre la institución militar y la sindical: “El Ejér-

³Gasparri, 2005.

cito, ese Ejército que creó el Gran Capitán para defender y cuidar la dignidad nacionales ejemplo de otro Ejército: el Ejército del Trabajo. Dos Ejércitos que se confunden en uno solo: El Ejército que cuida y el que produce”. En ese mismo acto, minutos más tarde, el histórico dirigente J. Domenech retorna a la analogía militar: “Y ahora compañeros, el señor Secretario de Trabajo ha entrado a este local que es como si fuera el cuartel del Ejército de los trabajadores”⁴. En esa misma asamblea, luego de que expusieran los ferroviarios, el Tte. Cnel. J. D. Perón en su discurso dice: “El mejor sindicato, el gremio más poderoso y mejor organizado somos nosotros los militares”. Evitaremos el facilismo de pensar que fue J. D. Perón el que “indujo” al dirigente ferroviario a realizar el paralelismo. El testimonio del propio Perón respecto de sus primeros discursos ante los trabajadores sale en nuestra defensa: “Si les hubiera hablado otro idioma en el primer discurso me hubieran tirado el primer naranjazo...” (Perón 2006[1952]:237). Juan D. Perón continúa utilizando la analogía meses más tarde: “Hoy el Ejército y los trabajadores son dos ramas de un mismo árbol: una, los trabajadores que elaboran la riqueza, y la otra, los soldados que la custodian”⁵. En enero de 1944, *El Obrero Ferroviario* (EOF) en su titular de tapa refuerza la analogía, pero además coloca al flamante Secretario de Trabajo y Previsión en la posición de *conductor* de este nuevo Ejército: “Se perfila la figura del Coronel Perón como la mentalidad argentina conductora del ejército civil de los trabajadores”.⁶

⁴EOF, Enero1944, 495:7.

⁵Discurso de Perón ante organizaciones obreras en Rosario el 23/07/44, citado en Del Campo (2005[1983]:229).

⁶EOF, Enero1944, 495:1.

Si atendemos a la descripción del concepto de *lealtad* peronista de F. Balbi (2005:5) encontramos presentes en estas declaraciones elementos centrales de dicha concepción. La analogía entre la *organización* de los trabajadores y la militar presupone la posibilidad de ejercer en ellas la *disciplina*, fundamento de la *obediencia*, los dos pilares de la *conducción* en cuanto posibilitan la *unidad de acción*.⁷ Pero ¿por qué tendrían éxito, tan tempranamente, los términos de esta relación en los ferroviarios? ¿La voluntad del líder militar, la ambición particular de algunos dirigentes sindicales o el volumen de reivindicaciones conseguidas por el sindicato, bastan para explicarlo? Consideramos que no. El voluntarismo y la ambición, en cuanto condiciones constantes en los seres humanos a lo largo de la historia, parecen aspectos insuficientes para revelar el éxito de ciertas ambiciones y voluntades sobre otras. Por otro lado, las numerosas demandas acumuladas, lejos de haberse materializado, hacia enero de 1944 eran sólo promesas.

Sin comprender el peso propio que tiene el significante de la *disciplina sindical* para la subjetividad ferroviaria es difícil comprender el trabajo de resignificación que permite la identificación de estos con el naciente peronismo. Para cumplir el objetivo, nos abocamos a la tarea de rastrear los *sentidos* de la disciplina en los discursos y prácticas de los ferroviarios. Veremos que la disciplina sindical es uno de los principios fundantes de la UF (en 1922) y también es el problema central en la crisis del gremio que deriva en la división de la CGT meses antes del golpe del 4 de junio de 1943. Esta perspectiva nos permite relati-

⁷“La ruptura de la disciplina es la ruptura de la obediencia; la ruptura de la obediencia es la ruptura de la unidad de acción; y la ruptura de la unidad de acción trae el caos y la disociación”. (Perón 2006[1952]:260).

zar la imagen de que es la adaptación del sentido de la disciplina militar a las relaciones políticas, que expone J. D. Perón⁸ años más tarde, la que rige las relaciones desde la formación de la identidad peronista⁹. La analogía entre el Ejército y el sindicato, lejos de ser “impuesta” por el equipo militar que integraba la STP, es el resultado de una articulación de los sentidos que tiene el concepto de disciplina para los actores que se relacionan. Por una parte, la disciplina en sentido militar (o una adaptación del sentido militar a la política) que J. D. Perón invoca en este período (y sistematiza más tarde). Por otra, la *disciplina sindical*, un principio asociado en los ferroviarios a la grandeza e importancia del gremio y *al rol de conductor del movimiento obrero*.

El largo viaje de la huelga general ferroviaria a la crisis de hegemonía de la UF (1917-1943)

La actividad ferroviaria posee características particulares que fueron condiciones de posibilidad para el desarrollo de una subjetividad fuertemente anclada en la actividad laboral, el sindicato y el territorio. Los ferroviarios no se consideran sólo obreros, porque son, tal vez antes que nada, un *pueblo ferroviario*, una *familia ferroviaria* y un sindicato ferroviario que lidera al movimiento obrero. Las características particulares de la actividad ferroviaria, tanto en relación al modo de acceso a la actividad (donde prevalece la herencia familiar) como por

⁸La distinción básica en el pensamiento de J. D. Perón entre la disciplina militar y política es que la primera se basa en la *obediencia al mando*, obediencia irracional e indiscutible, y la segunda se basa en el convencimiento, es resultado de la *comprensión y persuasión*, es *disciplina consiente y de corazón*. (Perón, 2006[1952]:109-110, 160).

⁹Esto no quita que efectivamente sea la interpretación de J. D. Perón en *Conducción Política* (2006[1952]) la que sedimenta en el imaginario peronista a partir de su publicación.

la prolongada convivencia¹⁰ y el anclaje territorial (barrios ferroviarios y pueblos ferroviarios), producen una identificación particularmente intensa con la actividad laboral que trasciende el ámbito de trabajo.

A inicios del siglo XX, la promoción de actividades para integrar a los trabajadores del riel por parte de las empresas imprime ciertos sentidos de pertenencia a un *nosotros* ferroviario asociado a la actividad laboral. Existía una gran diversidad de iniciativas tomadas por las empresas ferroviarias radicadas en la Argentina: construcción de barrios ferroviarios, asistencia de salud y seguro médico, sistemas de préstamo y ahorro, pensiones y actividades recreativas. Dada la “multinacionalidad” de sus empleados y su disparidad de formación y de recursos culturales y económicos, la *disciplina laboral* se constituye en un factor de gran preocupación para las empresas ferroviarias. Éstas perseguían, a través de jornadas familiares y actividades deportivas y sociales, integrar a las distintas categorías de empleados e inculcar valores a los menos instruidos, en consonancia con la “misión civilizatoria” del ferrocarril (Palermo, 2008:8).

El imperativo de progreso que implica el símbolo del ferrocarril –y esta “misión civilizatoria” en que se embarcan las empresas ferroviarias extranjeras- son las que desarrollaron los primeros sentidos de pertenencia de las comunidades con el ferrocarril, el primer sentido de unidad de la *familia ferroviaria* (Palermo, 2008; Damin y Aldao, 2015). Con estas prácticas, las nomenclaturas populares de *Pueblos ferroviarios*, *barrios ferroviarios*, *clubes ferroviarios*, se multiplican en todo el país. Disciplina

¹⁰Además de compartir el horario laboral, en muchas ocasiones compartían las *casas ferroviarias*, propiedad de las *sociedades de camas*. Casas donde los ferroviarios pernoctaban cuando pasaban la noche fuera de su lugar de residencia.

laboral, integración comunitaria (ante la multiplicidad de nacionalidades), educación laboral y cívica, aceptación de las jerarquías, fueron algunos de los sentidos protagónicos en estas prácticas.

Pero las organizaciones de trabajadores van a disputar la potestad de ser los ejes articuladores de estos sentidos, y a fuerza de presencia activa en la comunidad y exitosas luchas por reivindicaciones laborales y sociales, ya entrado el siglo XX, logran constituirse en el *punto nodal* del complejo de sentidos que define lo ferroviario, ahora también identificado con la lucha obrera. Con el paso del tiempo y el desarrollo de la organización sindical, éstas combatirán el lugar que las empresas pretenden ocupar entre los empleados, las familias ferroviarias y la comunidad. La Fraternidad (LF) y la Federación Obrera Ferrocarrilera (FOF) (luego reemplazada por la UF) disputan espacios, obras y actividades a las empresas, en un intento de legitimar una conciencia de clase por sobre el “paternalismo” empresarial.¹¹ Los sindicatos y los trabajadores del riel también tienen una presencia trascendental en la construcción de escuelas, cooperativas de consumo, bibliotecas, sociedades de socorros mutuos, clubes deportivos y sociales, etc., que se sedimenta en el imaginario de estas comunidades y desplaza la posición de las empresas en ese imaginario (Fernández, 1947; Horowitz, 1985; Aldao, 2015b).

Las prácticas sindicales –sobre todo, de orientación socialista– aumentan el énfasis puesto en la formación laboral y en la *cultura*. Ya en 1890 LF crea la primera escuela para maquinistas (Horowitz, 1985), y fomenta las bibliotecas populares y el mutualismo. Pero luego de la creación de la UF, estas prácticas adquieren carácter masivo dentro del mundo ferroviario. Para 1925, tres años después de su creación, la

¹¹Sobre esta disputa ver Palermo (2008:13).

UF confecciona un reglamento específico de escuelas técnicas. Ya no sólo se encargan de los obreros y el desarrollo de capacidades técnicas relacionadas al ferrocarril, sino que son un aporte para toda la familia ferroviaria, donde las esposas y los hijos pueden participar, al capacitarse en oficios como “escribir a máquina, labores, corte y confección, etc.” (Fernández, 1947:431). Cinco años después de la confección del reglamento, ya existían por lo menos 64 escuelas de la UF en todo el país (Horowitz, 1985:439). En cualquier seccional de la UF era infaltables una biblioteca o la cooperación de los ferroviarios “en cuanto institución cooperativa, cultural, educativa o mutualista se establezca en el pueblo o localidad donde se habite”, como explicitaba su Estatuto Social (Fernández, 1947:430).

Otra estrategia de transmisión de valores y principios ferroviarios fueron las *comunas de guardas*, que se constituyen en un espacio informal de negociación del *deber ser* ferroviario. Pequeñas casas alquiladas o compradas por obreros ferroviarios que funcionaban como alojamiento para los empleados que pasaban la noche lejos de su lugar de residencia. El sentido de la disciplina se pone en juego en estos espacios, la posibilidad de alojarse o no en estas casas estaba supeditada a normas de comportamiento personal, laboral y sindical (Horowitz, 1985:434). Testimonios que recolectamos de ferroviarios jubilados del pueblo de Patricios coinciden en otorgarle un sentido disciplinador a la administración de las sociedades de camas:

Y... había que tener que ponerse de acuerdo porque si está la mayoría de acuerdo y otros no, ya te trataban de carnero como se decía y te echaban de la sociedad de camas y cuando salías de viaje no tenías dónde dormir (Aldao, 2015b:45).

Sin embargo, no sólo las actividades sociales y laborales descritas generan efectos de identificación; las acciones huelguísticas también se constituyen en espacios privilegiados para establecer vínculos de pertenencia y negociar los sentidos que definen esos vínculos. En 1912, los maquinistas llevan adelante una huelga inédita hasta el momento. La posición estratégica de su actividad llevó al paro de los ferrocarriles en casi todo el país durante 52 días, pero la desarticulación del movimiento huelguístico marcó sus límites.

El proceso de unificación de los ferroviarios se inicia con el sentimiento de la derrota aún fresco. El sindicato de maquinistas, un sindicato altamente institucionalizado y con un vínculo diferencial con el resto de los trabajadores ferroviarios -una *aristocracia obrera* (Falcón, 1986:97)¹²⁴ ahora entiende como fundamental la unidad de acción de todos los trabajadores ferroviarios. La FOF, que nace días antes de la huelga (el 5 de enero de 1912) va a constituirse en la primera cristalización de esa unidad. Sus bastiones eran las secciones de Talleres (Remedios de Escalada), Liniers y Buenos Aires del ferrocarril francés CGBA (Fernández, 1947:118).

La federación crece al amparo de la FORA sindicalista y, luego de giras por todo el país con la central se constituye -junto con los trabajadores marítimos- en el principal bastión de ésta. En 1916, luego de

¹²⁴“... El ministro (Ramos Mejía) confundió lamentablemente este paro tranquilo y sereno de un personal instruido y técnico con cualquier huelga vulgar de carreros o barrenderos. No se dio cuenta que un maquinista no es un obrero, sino un empleado con conocimientos especiales... y no supo tampoco qué clase de elementos sanos, laboriosos e inteligentes y, de larga y honrosa foja de servicios son los organizadores del movimiento...” (Chito, J.B.; Agnelli, F. Cincuentenario de La Fraternidad, Buenos Aires, Kavaschino Hnos., 1938, pág. 265. Citado en Monserrat, 2011:103)

unificarse con la Liga Ferroviaria Argentina, la Federación cambia su nombre a Federación Obrera Ferroviaria, y mantiene la sigla FOF. Apenas un mes más tarde, en agosto, y a pesar de la fuerte incompatibilidad ideológica y organizativa, las dos entidades principales de los ferroviarios (FOF y LF) logran un *pacto solidario*. Cada organización pondera en él su visión de las necesidades de los trabajadores ferroviarios. Si LF pone el acento en la institucionalización de la federación, la FOF otorga mayor importancia a la creación de un vínculo equivalencial durante las huelgas; es decir, a la necesidad de consolidar el *mito de la huelga general ferroviaria* como lazo solidario (Fernández, 1947:103 y 122). Casi un año más tarde, la solidaridad ferroviaria tiene su bautismo de fuego: lo que comienza como una huelga particular en unos talleres desencadena la *primera huelga general ferroviaria*.

Durante el transcurso de la medida de fuerza, en la segunda mitad de 1917, se produce la consolidación del vínculo equivalencial ferroviario, es decir, el pasaje de demandas particulares (de distintos grupos y sectores de trabajadores ferroviarios) a *demandas ferroviarias*. Pero este vínculo, lejos de estar supeditado a una pura *investidura radical* que les otorgara estabilidad, se encuentra atravesado por una tensión entre el *mito de la huelga general* (que cumple la función de esa investidura) y la consolidación de la organización sindical y de la *disciplina sindical* (que también opera como fundamento de la huelga). La *huelga general ferroviaria*, que eyectó al primer plano de la escena sindical nacional a la FOF, también le va a asestar su golpe de muerte.

El conflicto comienza en junio en Tañá Viejo (Tucumán), en los talleres del Ferrocarril Central Norte (FCCN). La FOF estaba liderada en aquella sección por un anarquista, pero fue la intervención de la Comisión Federal (CF), controlada por el *sindicalismo revolucionario*, la que

logró que ese conflicto particular terminara favorablemente para los trabajadores. Menos de un mes después, se propaga el efecto del éxito de aquella negociación y se desarrolla una demanda similar en la zona de los talleres de Pérez y Rosario, en la provincia de Santa Fe, donde tendrá su epicentro la *huelga general*. El conflicto se agrava e incluye entre los reclamos la reincorporación de trabajadores y garantías de que la huelga no trajera consecuencias salariales, pero se encuentra con una respuesta negativa de la empresa, que responde con un *lock-out* en los talleres involucrados. Ante esta ofensiva empresarial, el sindicato de maquinistas y la federación organizan una comisión mixta de huelga en el contexto del *pacto solidario*, que otorga un alcance nacional a las decisiones sobre medidas de fuerza. Sin embargo, lejos de llegar a un acuerdo, el *mito de la huelga general* alimentado por la lógica equivalencial se vuelve arrollador y va a la saga de las resoluciones sindicales. Tanto el gremio de LF como parte de la FOF desean tomar las riendas del asunto, pero la intensa actividad asamblearia y el fuerte compromiso de toda la comunidad en el conflicto (además de la oportuna agitación anarquista relegada de la dirección de la FOF) desatan la huelga general en el Ferrocarril Central Argentino (FCCA), a la que la FOF es prácticamente arrastrada y que LF se abstiene de reconocer. Hubo mujeres y niños deteniendo con sus cuerpos los ferrocarriles, cortes de calle en solidaridad con los huelguistas, represión, enfrentamientos armados y varias muertes. Finalmente, en un tenso episodio, el Regimiento N°11 se abstiene de abrir fuego contra la familia ferroviaria, lo que permite la apertura de los talleres el 18 de agosto (Palermo, 2009; Menotti y Oliva, 2015). Desde entonces y hasta mayo del año siguiente, se producen cientos de conflictos parciales a lo largo y ancho de toda la red ferroviaria. Finalmente, la *comisión mixta de*

huelga declara la *huelga general ferroviaria* el 24 de septiembre de 1917. El vínculo equivalencial que ahora vincula a todos los ferroviarios en una *demanda ferroviaria*, cristaliza en el pliego de reclamos. Aquel documento es efecto de la consolidación de un vínculo emocional, solidario, que se propaga en los barrios y pueblos ferroviarios con la participación activa de la *familia ferroviaria*, que compromete la fuente de trabajo, la libertad e incluso la vida, en el proyecto de un nuevo horizonte de relaciones entre los trabajadores, los sindicatos y las empresas.

Pero además, durante el transcurso de la huelga quedará en evidencia que la *disciplina sindical* se transforma en un eje central para el desarrollo de las relaciones tanto *entre* los sindicatos del riel como en el interior de la FOF. Según la opinión de los dirigentes de LF, la *indisciplina* de la FOF al quedar atada a todos los conflictos que surgían era la causa de que se precipitara la *huelga general* en un momento inoportuno. Sin embargo, la federación, lejos de poder controlar el ritmo de la huelga, parecía arrastrada por ella. Si algunos dirigentes estaban cómodos con esta situación, quedará claro que la mayoría no lo estaba. Sumado a ello, durante la huelga se produce un renacer de “la FORA anarquista” (del V Congreso), que busca disputar el control de la dirección al sindicalismo revolucionario y fomenta la intransigencia a las directivas de la dirigencia (Abad de Santillán, 2005[1933]; Menotti y Oliva, 2015).

Pero no todo eran malas noticias; la *comisión mixta* al declarar la huelga logra legitimar su representatividad sobre los trabajadores de *toda* la actividad ferroviaria. Ante la paralización total de la actividad, la *comisión mixta* inicia las negociaciones con el gobierno radical. Sin embargo, avanzadas éstas, las grietas ideológicas y de objetivos se agrandan, y la FOF rehúsa aceptar los términos del decreto que el presidente H. Irigoyen envía al parlamento sobre reglamentación del

trabajo ferroviario. Finalmente, se rompe la *comisión mixta* y con ella, el *pacto solidario*. Días más tarde, la federación vuelve al ruedo con un pliego de reivindicaciones propio (apoyados por la Federación de Obreros Marítimos y por la FORA V) y con anuncio de huelgas generales en los ferrocarriles más importantes.

Las huelgas se extienden hasta entrado el año 1918, y todas concluyen con la represión de las fuerzas armadas, la muerte y el encarcelamiento masivo de huelguistas. En los ferrocarriles, este saldo implica el cesanteo de miles de ferroviarios, que eran el cuerpo de lo que quedaba de la FOF¹³. Ante esta vertiginosa competencia entre anarquistas y sindicalistas por canalizar conflictos parciales, no sólo el gobierno radical quitó apoyo y reconocimiento a la FOF, sino que también el gremio de maquinistas lo hizo abiertamente en enero de 1918 y, más importante aun, un número cada vez mayor de seccionales, dirigentes y miembros del concejo directivo de la misma federación desconocieron el liderazgo y orientación de su presidente, el reconocido dirigente *sindicalista revolucionario* Bautista Mansilla. Con la pérdida de legitimidad y la brutal represión que sufren el remanente de la militancia anarquista y la corriente *sindical revolucionaria* se consolida la hegemonía de una línea moderada en el concejo de la federación, compuesta por sindicalistas y socialistas. En junio de 1920 se diluye la FOF.

En su lugar se constituye la *Confraternidad Ferroviaria* (CF), integrada por LF y los flamantes sindicatos de Tráfico y Talleres, en reempla-

¹³Fernández (1947:94) relata que la huelga general declarada por la FOF en el Ferrocarril Sud y Pacífico el 17 de abril de 1918 es el principio del fin de la federación: “Novecientos ochenta y dos compañeros del F.C.S. y ochocientos cincuenta y nueve del F. C. P. fueron seleccionados como ‘elementos peligrosos’ y fueron dejados cesantes (...) Esta derrota conmovió los cimientos de la Federación”.

zo de la federación disuelta. En el primer y único congreso general de los sindicatos, en 1922, la discusión en torno al modo de organización (federativo o unionista) vuelve a poner el tema de la *disciplina sindical* como valor fundamental para fortalecer la organización. El proyecto de estatuto decía en su artículo 2°: “Los sindicatos de Tráfico y Talleres deben adoptar un procedimiento, en lo que se refiere a la acción, disciplina y control de socios, como el del sindicato de Tracción” (Fernández, 1947:137). En la práctica, organizarse como federación o como unión implicaba la diferencia entre sostener la autonomía de las seccionales o ser una organización centralista, con capacidad de controlar las finanzas y la comisión ejecutiva de aquéllas. Para este momento, más que corresponder el tipo de organización con una ideología, el sindicalismo tradicional defendía el tipo de organización autonomista, que era el único que habían conocido las seccionales hasta ese momento (dirigidas en su mayoría por anarquistas y sindicalistas revolucionarios), y los socialistas buscaban una organización a imagen de LF. Sin embargo, la unidad de los gremios era un objetivo consensuado.

Con este panorama, la mayoría de los delegados al congreso, elegidos por sus seccionales, sostenían la tradicional organización autónoma¹⁴. Pero, varios miembros de la CD de los sindicatos de Tráfico y Talleres, fuertemente respaldados por el sindicato de maquinistas, realizan una intensa campaña a favor del proyecto unionista, y logran imponerse con mayoría de votos (Fernández, 1947:103-106). El 6 de octubre de 1922, con la discusión ya saldada y una clara hegemonía de los unionistas, se lleva adelante el congreso que constituye la UF.

¹⁴La autonomía de las seccionales era apoyada por los delegados pertenecientes a la Unión Sindical Argentina (ex FORA IX congreso).

El vínculo equivalencial que forjaba el nosotros ferroviario, desarrollado durante décadas en el nivel local de las comunidades ocupacionales, trascendió esas fronteras y transformó las demandas particulares en demandas ferroviarias durante los vertiginosos meses de la *huelga general ferroviaria*. Paradójicamente, la función del mito de la *huelga general* que se constituyó en el punto nodal de la cadena de demandas atravesó y destruyó la organización que intentó canalizarlo, la FOF. La imposibilidad de sedimentar como un sistema estable de significación dio paso a la articulación de un *discurso institucionalista*, representado por LF y un grupo de dirigentes de la FOF tildados de “moderados” (entre los que se encontraban socialistas y sindicalistas), quienes se convencieron de la necesidad de promover en los ferroviarios la *disciplina sindical* como medio para garantizar una acción conjunta organizada, y de concertar una institución centralista que canalizara las demandas ferroviarias de forma diferencial.

El centralismo administrativo y la disciplina sindical dan como resultado, en la primera década de existencia de la UF, aumento de salarios, establecimiento de un salario mínimo para ferroviarios, negociaciones para establecer escalafones por empresa, el derecho a la representación del personal de los ferrocarriles del Estado (en 1926) y el control sobre la contratación de trabajadores. Además de estos beneficios formales, la creación y ampliación de cooperativas de consumo, la ampliación de los servicios en salud, la adquisición de terrenos para recreación y la extensión a todos los trabajadores ferroviarios del pago del servicio velatorio (que ya existía en los escalafones más altos pero era impensable años antes en actividades tales como mantenimiento de vía y obras) son otros tantos beneficios informales que transformaron al gremio en la organización sindical más imponente

del país. La consolidación del sindicato trae aparejada la consolidación de la *legitimidad jurídica*, el *desarrollo de normas de comportamiento burocráticas* (en consonancia con el aumento de socios y despliegue territorial) y el establecimiento de un *sistema de gobierno interno formal*. La personería jurídica y el apoyo explícito de LF para lograr la afiliación de la mayor cantidad posible de ferroviarios (sin olvidar el trabajo de extensión territorial que había hecho la FOF junto a la FORA sindicalista) transforman en poco tiempo a la UF en el sindicato más grande del país.¹⁵ En la sede central convergen todos los poderes: económicos (cuota social), administrativos (ingreso y egreso de socios, formación de delegaciones o su elevación a seccionales)¹⁶ y de sanción (tanto interacción de seccionales como sanciones individuales y formas de dirimir conflictos internos de las seccionales). Crece la cantidad de seccionales y delegaciones por todo el país hasta superar las 200 y transformar al sindicato en un verdadero *gobierno privado* (Lipset, 1963:347).

El *sistema electoral* de los ferroviarios era formalmente democrático. Basado en una elección directa de autoridades seccionales e indirecta de autoridades centrales, todas renuevan anualmente por mitades y el mandato dura dos años. Los afiliados elegían en su seccional a las *autoridades seccionales* en una doble instancia, en la primera se dirimen las candidaturas y en la segunda se elige entre los candidatos formales. Luego, una comisión ejecutiva realizaba una elección interna para establecer la distribución de cargos (Marcilece, 2013:269). Era

¹⁵Según datos del gremio, entre 1924 y 1930 la UF pasa de más 20.000 afiliados a más de 75.000 (Fernández, 1947:469).

¹⁶Las delegaciones dependen de la seccional más cercana; las seccionales tienen gobierno propio.

facultad de La *comisión ejecutiva* (máxima autoridad seccional) elegir a los delegados para participar de las *asambleas generales ordinarias*. Según el estatuto social del sindicato, esta asamblea se constituye en el “soberano” del gremio, en cuanto allí se aprueba el programa de acción mínimo para todo el año y se somete a aprobación por voto lo actuado por la Comisión Administrativa el año anterior.

Una institución dentro del sindicato que es central para nuestro análisis y que nace en clara contraposición a la proliferación de demandas que desestabilizaron el éxito de la huelga general ferroviaria es la *comisión de reclamos*. Este cuerpo administrativo se encarga de canalizar de manera diferencial las demandas. Si existe un dispositivo institucional que nos puede ilustrar la oposición entre la lógica equivalencial y la lógica institucional en los ferroviarios es éste. A partir de 1925 queda establecido el modo que se deben canalizar los reclamos del personal, en convenio entre las empresas y el sindicato. El procedimiento comienza con un reclamo a la superioridad en la empresa y, de no quedar conformes con lo que resuelve, un reclamo a la *Comisión Central de Reclamos* de la especialidad. Con este mecanismo, al “disciplinar los cuadros ferroviarios”, se logra la resolución de reclamos de forma diferencial, sin invocar el espectro de la *huelga general ferroviaria*. Los fundadores de la UF y la dirigencia de 1947 comparten el valor positivo de este aspecto.

Pero estos resultados, además, permiten el exponencial aumento de la gravitación de los ferroviarios en el mundo sindical. El orgullo y la disciplina ferroviaria se transforman en valores centrales de la autoimagen como *conductores del movimiento obrero*. En 1926 se crea la Central Obrera Argentina (COA), que se transforma en la central con mayor cantidad de socios (sólo por la participación en ella de la UF).

Cuatro años más tarde se constituye la CGT y el sindicato ferroviario se consolida como el gremio hegemónico en el espacio sindical. Sin embargo, el camino para sostener la hegemonía sindical sería cada vez más difícil. La larga década de los '30 estará signada por diversas crisis que atraviesan a los ferroviarios.

La conformación del sujeto peronista, dice Barros (2011:22), está estrechamente relacionada con la *transformación de la estima de sí* de quienes permanecían excluidos. En un contexto de crisis político-institucional y crisis económica de la actividad ferroviaria, los años previos a la conformación del peronismo implicaron una merma significativa en la *estima de sí* de los ferroviarios, por varias causas: la pérdida de status de la actividad, los retrocesos en sus condiciones de vida y el socavamiento de la legitimidad del gremio tanto con sus bases como en su rol de líder del movimiento obrero. Esta posición crítica de los ferroviarios en el espacio sindical tuvo efectos en la ruptura de la *disciplina sindical* en el interior del gremio y en una disputa por el sentido de la *prescindencia política* en la central (Del Campo, 2005[1983]; Horowitz, 2004[1990]; Aldao, 2015b).

Para el momento del golpe de junio de 1943, la actividad ferroviaria está en crisis desde hace más de una década. La gran depresión de fines de 1929 tiene consecuencias irreversibles para las empresas ferroviarias privadas, todos los indicadores sufren bajas considerables y suspenden los pagos de utilidades. Las acciones de las empresas ferroviarias disminuyen su valor en alrededor de un 80% (López, 2007:118).

La creación de la Dirección Nacional de Vialidad en 1932¹⁷ cristaliza un nuevo proyecto de transporte y marca el inicio de una disputa po-

¹⁷Ley de Vialidad, N° 11658.

lítica, económica y cultural que atravesará, por lo menos, todo el siglo XX. Desde fines de la década de los '20 se gesta un nuevo imaginario en la industria del transporte. Si el ferrocarril expresaba el progreso, la integración nacional y el desarrollo territorial en la llamada “generación del ochenta”, el automóvil venía a disputar ese imaginario, al presentar el desarrollo vial y automovilístico como los “motores del progreso y la modernización nacionales” (Piglia, 2011). En conclusión, está en jaque la hegemonía del transporte ferroviario en general y el de las empresas inglesas en particular (Skupch, 1971).

Esta situación apremiante en la actividad tiene su correlato sindical. Luego de diez años de crecimiento y consolidación del gremio ferroviario, con grandes avances en materia de derechos laborales y sociales, la UF debía adoptar una *estrategia defensiva*. Hacia 1934, el sindicato negocia una disminución de la jornada laboral para evitar 6 mil despidos. También, durante el gobierno de Agustín P. Justo (1932-1938), se imponen retenciones a los salarios de los obreros para salvar la rentabilidad de las empresas y, en 1937, se sanciona la denominada *Ley de coordinación de transporte*, que otorga ventajas impositivas sobre la circulación automotriz y el monopolio del transporte público urbano en la Capital Federal (Skupch, 1971; García Heras, 1992). Sin embargo, a pesar de estas medidas, que mejoran algo las cuentas de las empresas ferroviarias, las retenciones a los empleados ferroviarios se sostienen durante una década, y el reclamo se transforma en una eterna demanda insatisfecha. Los cimientos de la legitimidad de los dirigentes ferroviarios comienzan a socavarse.

Mientras tanto, en los primeros años de retrocesos laborales ante la depresión económica, la feroz interna ferroviaria entre los grupos liderados por Antonio Tramonti (sindicalistas moderados y radicales)

y José Domenech (socialistas) llega hasta la CGT. El descontento reinante por las disminuciones de salarios y la intervención de las seccionales que intentan negociar por fuera del acuerdo se cristaliza en la victoria del grupo de Domenech en las elecciones a cargos en la CD en septiembre de 1934. Antonio Tramonti, que pierde en su propia seccional, se encuentra cada vez más sólo en el sindicato y en la central. Al año siguiente, el grupo de Domenech toma posesión de la central de la UF (sede de la CGT) y desplaza a los sindicalistas (Del Campo, 2005[1983]:119-127).

Pero la interna de la UF continúa siendo el punto de acceso al dominio del movimiento obrero organizado. La cercanía de A. Tramonti con el Dr. Roberto M. Ortiz, que se remonta a cuando el segundo era Ministro de M. T. de Alvear y el primero presidía la UF, los lleva a planificar la vuelta del líder desplazado, pero sin éxito. El intento incluye la intervención de la UF por parte de la Inspección General de Justicia en 1936, con el cual el grupo de Tramonti reingresa al sindicato.¹⁸ Sin embargo, al no poder recuperar su liderazgo, y ante la asunción de R. M. Ortiz como Presidente (1938-1942), modifican la estrategia e implementan la creación de un sindicato paralelo, la Federación de Obreros y Empleados Ferroviarios (FOEF)¹⁹. Finalmente, ante el fracaso de esta estrategia, un acuerdo entre las facciones parece tranquilizar el panorama. Tramonti es designado presidente de la Caja de Jubilaciones ferroviaria por el presidente Ortiz y Domenech deja la Comisión

¹⁸El 30 de enero de 1936 la C.D. de la UF había expulsado a Tramonti y a otros 12 socios (tres miembros de la C.D.) (Del Campo, 2005[1983]:132)

¹⁹La nueva FOEF logra el 21% de asociados respecto a la UF (Del Campo, 2005[1983]:134).

Directiva de la UF²⁰ y se centra en la CGT (Del Campo, 2005[19836]:132-135; Horowitz, 2004[1990]:200-209).

A la relativa estabilización del gremio en 1941 la precede una crisis en la CGT que impacta en los socios de la UF, quienes lejos de encontrarse a la vanguardia de las reivindicaciones obreras (como lo hacían veinte años atrás), al inicio de 1943, si ya no les retienen parte del salario, igual no consiguen mejorarlos ante el aumento de precios que erosiona el poder adquisitivo. La legitimidad de un liderazgo que desplaza al anterior por su negociación defensiva- y que, varios años después, aún no ha conseguido ninguna mejora significativa- comienza a fisurar la figura de J. Domenech.

En paralelo, el Secretario General de la Unión de Obreros y Empleados Municipales (UOEM), Francisco Pérez Leirós, se oponía abiertamente al liderazgo de Domenech, para buscar consolidar el propio, bajo la tutela del Partido Socialista, al cual estaba ligado con un cargo de diputado. La alianza con el líder ferroviario duró mientras aquel sostuvo la promesa de mayor “coordinación” entre el partido y los sindicatos. Los términos en que se planteaba la inclusión de la CGT en la Unión Democrática se transforman en el objeto de la disputa.

Por último, había un líder emergente en la disputa, el Secretario de la Federación de Empleados de Comercio (FEC), Ángel Borlenghi. A diferencia de los ferroviarios, el dirigente de la federación de una actividad en crecimiento exponencial²¹ imponía una imagen de acción

²⁰Desde 1941 el gremio ferroviario lo preside Luis Gonzalez, representante del grupo que lidera J. Domenech.

²¹El empleo en las actividades comerciales se incrementa un 114% entre 1933 y 1940 (Torre, 2011[1988]:63)

reivindicatoria concreta a la conducción de la federación, que le otorgaba una posición de protagonismo. El rol de Borlenghi promoviendo la participación política y como aliado de los comunistas en la CGT lo ponía en una posición de creciente legitimidad para liderar la central.

Al momento del golpe de Estado del 4 de junio de 1943, la CGT se encuentra dividida en CGT 1 y 2, y parte del conflicto que precipita la división tiene su origen en la crisis de liderazgo en la UF y la central. Dentro del sindicato, el *quiebre de la disciplina sindical* es un factor determinante en el conflicto. El 15 de diciembre de 1942, en el II Congreso Ordinario de la central, la alianza de socialistas y comunistas contra el liderazgo expresado en la figura del ferroviario José Domenech, logra quebrar el voto en el interior de la UF La presidencia del congreso, que como acto instituyente se dirime en la primera jornada, la gana Ángel Borlenghi. Doce delegados ferroviarios votan contra el líder de su propio gremio, y aunque los 25 restantes votan con el gremio, los ferroviarios pierden la conducción de la mayor y más importante asamblea sindical del país.²² El líder de la FEC se consolida como nexo entre comunistas y socialistas, y logra aliarse con los ferroviarios que quieren terminar con los casi diez años de liderazgo de J. Domenech. Los vínculos solidarios que los reunían como ferroviarios y conductores del movimiento obrero se habían quebrado.

Luego del revés en la votación del II Congreso Ordinario, y para contrarrestar “la sistemática maniobra que los comunistas venían cumpliendo”, la CD de la UF expulsa por dos años a los doce delegados que votan a Borlenghi y establece una *nueva norma*: “En el futuro designará ella la representación en la CGT reservándose el derecho

²²CGT, N°459, del 12 de marzo de 1943, Contratapa.

de reemplazar a todos aquellos que no procedan de acuerdo con el mandato de la organización, que es la que debe hacer pesar su opinión y no la individual de ningún hombre”²³. El *sentido* de *disciplina sindical* se transforma en *ley*, anunciando la crisis de su efectividad como vínculo equivalencial.

El 9 de marzo de 1943, la crisis se agudiza durante la elección del CCC (CCC) de la CGT. El hecho trascendental en la votación es que un delegado de la UF “traiciona” al gremio (había prometido *por escrito* votar a la lista 1 y vota a la lista 2. Los ferroviarios llaman a cuarto intermedio y lo reemplazan (invocando la resolución adoptada un mes antes), luego reanudan la elección. En la nueva elección resulta ganadora la lista 1, por un voto. Esta actitud resulta inaceptable para los integrantes de la lista 2 (y gran parte de la lista 1)²⁴, y la ruptura es inevitable. Las consecuencias para los ferroviarios son determinantes: por primera vez desde la creación de la CGT pierden su posición hegemónica en el espacio sindical. Ya dividida la CGT, y ante la crítica comunista al accionar de los ferroviarios, el editorial del periódico *CGT* (ahora *CGT 1* –o podríamos decir, *CGT ferroviaria*), responde que se trata de “una medida que la directiva de la Unión Ferroviaria tomó en cumplimiento de la disciplina, que es ley en las prácticas regulares de este sindicato prócer”.

La *disciplina sindical*, un principio identitario forjado en la negociación entre las luchas obreras que había sedimentado con la forma-

²³CGT, N°459, del 12 de marzo de 1943, Contratapa.

²⁴Cinco dirigentes integraban las dos listas (ninguno era ferroviario); todos coinciden en repudiar el accionar de los ferroviarios y se van a la CGT 2. Uno de ellos era Ángel Borlenghi.

ción de la UF, implicaba tanto un principio institucional (expresado normativamente en el centralismo y la capacidad de intervención de seccionales) como un principio de *lealtad* de los ferroviarios a su organización sindical. Pero estos preceptos, que se habían articulado a partir de un *vínculo equivalencial* (de un principio solidario que transforma a múltiples demandas en una *demanda ferroviaria*), son los mismos que consolidan la conformación de un gremio unionista, centralizado, disciplinado. Lo que el mito de la huelga general impulsó se estabiliza en un vínculo institucional. En este proceso, el fundamento de legitimidad de la organización ferroviaria había cambiado. El ropaje institucional del gremio, su necesaria vinculación con una legitimación legal interna (estatutaria) y externa (personería gremial), junto con su crecimiento exponencial en los primeros años, propiciaron la expansión de una burocracia administrativa con una lógica de *resolución diferencial de las demandas*.

Sin dudas la *traición* era una categoría omnipresente en el momento en que la UF pierde su liderazgo en el movimiento obrero, pero no sólo en el sentido que le deban sus directivos. La *lealtad* a la *disciplina sindical* y la *prescindencia*, que se traducían en lealtad a toda la cadena significativa que define el *nosotros* ferroviario, había devenido en un precepto normativo, abandonando lo que el vocero de la UF intenta recuperar, aquello que “es ley en las prácticas regulares” del gremio. Porque la ley había ido más allá de las prácticas; había abandonado el *fundamento de legitimidad popular* que esas prácticas le conferían, para constituirse en *ley por encima* de aquellos sentidos que las prácticas articularias equivalenciales sedimentaban. Al preponderar la lógica institucional, se reformulan los sentidos que dan fundamento al vínculo del grupo. El discurso normativo se impone, momentáneamente,

a la pulsión libidinal como fundamento del “nosotros ferroviario”. Sin embargo, este último resiste esta imposición de la norma y de la diferencia sobre la equivalencia. Paradójicamente, en esta instancia de “pura” institucionalidad (quizá más que nunca) retorna como espectro amenazante del pretendido orden institucional.

Ferrovianos ¿y peronistas? Dos momentos de identificación

“Esos ferroviarios que durante la iniciación de nuestro movimiento fueron los juglares que cantaron, a lo largo de toda la tierra argentina, las esperanzas y las ilusiones de las primeras horas justicialistas”.

(J.D. Perón)²⁵

La llegada de Juan Domingo Perón a la STP en diciembre de 1943 va a significar un impulso vital para el gremio ferroviario, para su sentido de disciplina sindical y para la autoimagen de los ferroviarios como conductores del movimiento obrero. Las reivindicaciones que obtienen los ferroviarios durante los primeros meses de gestión de la STP –y, como contrapartida, el apoyo que obtiene la gestión de la STP por parte del gremio– consolidan el proceso de identificación de los ferroviarios con el naciente peronismo. El sindicato no sólo moviliza a sus socios; también propicia la unidad del movimiento obrero (bajo el liderazgo ferroviario) y facilita el contacto y la adhesión de muchos gremios con la labor de la STP, e impulsa las figuras de J. D. Perón y D. A. Mercante.

²⁵EOF, 588:8.

En este contexto abordamos el efecto que la formación del peronismo produce en las identidades obrera y ferroviaria. Postularemos como efecto la transformación de la estima de sí de los ferroviarios, en cuanto la articulación restituye el rol de los trabajadores en la sociedad, pero también el liderazgo de la UF en el movimiento obrero y el prestigio de la actividad ferroviaria. Esta reconfiguración imaginaria es una clave central para comprender la potenciación que se produce entre la identificación ferroviaria y el peronismo. La existencia de una marcada identidad ferroviaria fuertemente articulada con la institución gremial ahora se enfrenta a una creciente institucionalización y legitimación sindical, que se articula en un discurso -con pretensiones hegemónicas- que le otorga un nuevo lugar social y político a esta identidad.

La disciplina sindical se traduce en *lealtad* a la obra de la STP y esta lealtad es explicitada en un sentido moral²⁶. Como aclaraba la Mesa Directiva:

Ese reconocimiento, a juicio de la Mesa, debe ser de orden moral, y nada más oportuno, en ese sentido, que designar socios honorarios de nuestra entidad al General de Brigada Don Edelmiro J. Farrell, y el Coronel Don Juan Domingo Perón por el apoyo decisivo que presentaron al gremio desde sus elevados cargos públicos, como así también al Teniente Coronel Don Domingo A. Mercante por el cariño y eficiencia con que desempeñó su cargo de Interventor²⁷.

Peró el peronismo implica además antagonismo, democratización beligerante, conformación de una comunidad de litigio. La lógica popu-

²⁶Balbi (2005:5) también encuentra entre “los sentidos asociados inicialmente al concepto de lealtad” el de ser “una virtud de carácter moral”.

²⁷Actas UF-CA, 1944, n°2, pp.14-15.

lista *produce* las fronteras del antagonismo que atraviesa las identidades preexistentes y las transforma²⁸. La UF, al ponerse a la vanguardia del proceso de transformaciones institucionales y simbólicas en el espacio sindical, también encierra en su seno las contradicciones respecto a los significantes que se ponen en disputa y que son elementos centrales de la *resignificación de la identidad ferroviaria*, que no es más que otro modo de describir *la articulación de ésta con la naciente identidad popular*. Prescendencia política, autonomía sindical, disciplina, son antiguas marcas actualizadas que delinear una crisis de alcance general en la concepción acerca de *qué es ser ferroviario* y cuál es el rol social y político de su sindicato.

El proceso de identificación también se apoya en el reconocimiento mutuo del rol de los ferroviarios como *conductores del movimiento obrero organizado*. Desde los primeros contactos entre el Cnel. J. D. Perón y los ferroviarios, éstos, identificados como una organización modelo y conductora del movimiento obrero, se encontraron con un discurso que los situó en el lugar de ejemplo y puntal del sindicalismo nacional:

Quiero terminar agradeciendo a esta benemérita institución gremial del país, la Unión Ferroviaria, que es para nosotros el apoyo más firme en estos momentos y de lo cual ha dado pruebas absolutamente fehacientes. Y desearía que todos los sindicatos gremiales del país pudieran en el momento actual alcanzar el nivel que ha logrado la Unión Ferroviaria.²⁹

²⁸Como aclara Laclau, “toda internalidad va a estar siempre amenazada por una heterogeneidad que nunca es una exterioridad pura porque habita en la propia lógica de constitución interna” (Laclau, 2005:192).

²⁹Discurso de Perón en el acto del 9 de diciembre de 1943 en Rosario, reproducido en el EOF, 1º de enero de 1944, 495:6-7.

Los ferroviarios se movilizan de una forma y con una intensidad con que nunca lo habían hecho. Incitan a la movilización a otros gremios y forman la Comisión Pro Unidad Sindical que da origen al proceso de unificación de la CGT, cuya primera secretaría general, conformada el 24 de julio de 1945, ocupará un ferroviario.

Luego de la llegada de Perón a la Dirección Nacional de Trabajo (DNT) y de la intervención de D. Mercante en los gremios ferroviarios (23 de octubre de 1943), se producen dos momentos de identificación que nos interesa distinguir. El primero, desde la llegada de Perón a la DNT hasta las jornadas de octubre de 1945, lo describiremos como el pasaje de *demandas ferroviarias* a *demandas populares*.³⁰ Demandas de los ferroviarios y otras que eran parte de la agenda de la CGT (previa al peronismo) se articularán con objetivos que trascienden los intereses corporativos del sindicato y de la central. Los ferroviarios articularán como propias demandas por un *nuevo orden* en las relaciones laborales, por *nuevas instituciones* y, como consecuencia de aquellas, un *nuevo orden político*.

En el *segundo momento de identificación*, a partir del 17 de octubre, se produce la *investidura radical* del significante, el *acto de identificación*. Perón como nomenclatura, como significante flotante, sintetiza los sentidos que se articulan en la cadena y los integra a un *sistema estable de significación* (Laclau, 2005:99).³¹ Ante la aparición de un

³⁰A una demanda que, satisfecha o no, permanece aislada, la denominaremos demanda democrática. A la pluralidad de demandas que, a través de una articulación equivalencial, constituyen una subjetividad social más amplia, la denominaremos demandas populares..." (Laclau, 2005:99)

³¹Aquí una pequeña digresión teórica que es central: lo que estabiliza al sistema es la existencia de la *investidura*, la consolidación de una operación formal (ontológica), que

significante que permite consolidar el proceso de articulación equivalencial de las demandas, se establece de forma durable la frontera que permite tanto la homogeneización de los peronistas como la división en dos campos antagónicos. Este antagonismo atraviesa a los ferroviarios.

La relación entre el grupo de promotores del peronismo en el gobierno con la dirigencia y las bases de la UF fue buena desde un principio. La llegada de J. Perón a la DNT y el nombramiento del coronel Mercante como interventor de los sindicatos ferroviarios se presentaron como un alivio para las autoridades del sindicato, que habían sido desplazadas por la breve intervención del Capitán de Fragata R. Puyol.³² En los dos meses que estuvo en el cargo, Puyol se rodeó de asesores obreros que eran los más férreos opositores a la CD depuesta e implementó medidas sumamente conflictivas como la exclusión del gremio de la CGT, la expulsión de dirigentes de prestigio, y hasta retornó al gremio el antiguo temor de la división del sindicato en cuatro sindicatos según oficios dentro de la actividad, lo que disminuiría sensiblemente su poder de negociación.³³ Estas medidas rubricaron la salida del polémico interventor, caído en desgracia junto a su grupo de pertenencia en las Fuerzas Armadas liderado por el hasta entonces presidente General P. Ramírez. Pero además de discursos promisorios

permite establecer un terreno de inscripción significativa. Pero de ningún modo esto implica que los sentidos se vuelven estables o fijos. Las identificaciones negocian constantemente su contenido.

³²El Capitán de Fragata R. Puyol se hizo cargo de la intervención entre el 24 de agosto y el 26 de octubre de 1943; el Coronel D. Mercante, entre el 26 de octubre de 1943 y el 18 de Septiembre de 1944. (EOF, 503-504).

³³EOF, sept-oct.1944, 503-504:15.

y halagos a la organización ferroviaria, durante la intervención de Mercante (que duró poco más de un año) los ferroviarios consiguieron la mayor cantidad de reivindicaciones que cualquier sindicato haya logrado en esa etapa. No sólo en el aspecto salarial o de derechos laborales, sino que se produjo una transformación organizacional en la extensión y en el alcance de las tareas del gremio.

La primera marca que fusiona a J. Perón y los trabajadores en un mismo complejo significativo se da el 9 de diciembre de 1943, cuando Perón concurre a una asamblea ferroviaria en la seccional de Rosario. Luego de que hacen uso de la palabra las autoridades del gremio, le toca el turno a J. Domenech. En la seccional que lo vio nacer como dirigente durante la *huelga general ferroviaria*, luego de felicitar a Perón por la reciente creación de la STP, el dirigente asegura: “Un militar, el coronel Perón, tiene el honor de ser el *primer trabajador argentino*; pero tiene también la grave responsabilidad por ser el primer trabajador argentino. Y a ese compañero nuestro, a ese primer trabajador, van dirigidas estas pocas palabras.”³⁴ Esta nominación se propaga, cobra vida propia, excede largamente al sindicato ferroviario, y se transforma en uno de los nombres del líder que se cristaliza en una de las frases de la *marcha peronista*.³⁵ Seis meses después del acontecimiento, Perón vuelve a la ciudad para el acto de inauguración del Hospital Regional Ferroviario de Rosario y hace propia esta nominación:

“La inauguración del Hospital Regional para los Ferroviarios me proporciona el placer de este nuevo contacto con los trabajadores de

³⁴EOF, 495:8; las *cursivas* no están en el original.

³⁵La *marcha*, de origen polémico y difuso, es popularizada por Hugo del Carril en 1949.

Rosario, que en diciembre del '43 me otorgaban ese título de *Primer Trabajador Argentino*”³⁶.

Otro acontecimiento de gran relevancia para comprender el proceso de negociación de los sentidos que habilitan la identificación se da durante el proceso de normalización del gremio ferroviario. Si el de “primer trabajador” es un equivalente difuso, con potencial generalización, la estrecha relación de los ferroviarios con su institución sindical otorga otro color al vínculo. En septiembre de 1944, luego de que se intensificara el consenso democrático por la inminente finalización de la guerra y la victoria de los aliados, lo que le imprime mayor presión al régimen militar en pos de la democratización de las instituciones, el pedido de normalización del gremio es contestado. Tras la elección de la CD en la UF, la nueva Mesa Directiva del gremio decide otorgar un reconocimiento a la intervención; en palabras del flamante presidente Luis Rodríguez:

ese reconocimiento, a juicio de la Mesa, debe ser de orden moral, y nada más oportuno, en ese sentido, que designar socios honorarios de nuestra entidad al General de Brigada Don Edelmiro J. Farrell, y el Coronel Don Juan Domingo Perón por el apoyo decisivo que presentaron al gremio desde sus elevados cargos públicos, como así también al Teniente Coronel Don Domingo A. Mercante por el cariño y eficiencia con que desempeñó su cargo de Interventor³⁷.

³⁶Discurso de J. Perón, 23/06/1944, inauguración del Hospital Regional Ferroviario en Rosario.

³⁷Actas UF-CA, 19 de septiembre, 1944, 2:14-15.

La figura de socio honorario *no existe* en el estatuto de la UF, lo cual generaba un problema administrativo y, más importante aún, político. La polémica se suscita en torno a si este acto sin precedentes ponía en riesgo el *artículo 4º del estatuto social* del gremio, que consagra el principio de *prescendencia política*. El sector más cercano a la intervención fundamenta su decisión advirtiendo el peligro que conlleva entender la prescendencia como indiferencia y las desfavorables consecuencias que puede acarrear esta indiferencia para los intereses del gremio. Se apela a la prescendencia aclarando que se reivindica a las figuras que actúan en él: “La distinción que propone acordar la mesa no es con respecto al gobierno en sí, sino en cuanto a la acción beneficiosa cumplida por sus figuras más representativas...”³⁸.

Finalmente gana la paradójica posición de la MD. Sin embargo, consolidar la articulación del precepto de *prescendencia* con el apoyo a la labor de *estas figuras en el gobierno* sólo es posible si media una resignificación del sentido de aquél. La equivalencia se apoya en un elemento valorativo que se erige como trascendente, es decir, en un *principio moral*. Si las transformaciones que impulsan la acción de la STP se apoyan en un principio moral y son entendidas como justicia, el reconocimiento del presidente y el equipo de la STP como ferroviarios es un gesto de la misma índole: “un deber de lealtad nos obliga a expresar nuestro reconocimiento por las mejoras obtenidas”.³⁹ La designación de socios honorarios permite que la prescendencia se resignifique y continúe operando como un principio rector del sindicato.

³⁸Declaración del vicepresidente 2º, Juan Rodríguez, Acta UF-CA, 19 de septiembre de 1944, 2: 18.

³⁹Declaración del Vocal Ernesto Franquelin, Acta UF-CA, 19 de septiembre de 1944, 2:18.

La *moralidad* que embiste la acción de gobierno, orientada por la justicia social, habilita este distanciamiento entre moralidad y politicidad de los actos. Se gesta el sentido de una “máxima peronista” que se anclará fuertemente en el imaginario sindical: “Yo nunca anduve en política, siempre fui peronista”.⁴⁰ Lejos de ser una articulación estable, los sentidos de *prescendencia* y de *lealtad* se encuentran constantemente asediados por la tensión lógica que los constituye.

Entonces, la UF encuentra puntos de identificación en su rol de conductor del movimiento obrero, en un sentido de *prescendencia política* que habilita un sentimiento de *lealtad* a quienes realizan obras de justicia social, y, por último, en un sentido de disciplina sindical que se apoya en una *doble legitimidad*. Todos estos elementos resignifican el complejo simbólico que define el nosotros ferroviario.

Hasta aquí los elementos nos permiten describir el proceso desde una perspectiva particularista. Pero además hace falta describir el proceso por el cual esta articulación va más allá del corporativismo ferroviario, cuando los ferroviarios se identifican con un sujeto político que los trasciende. El proceso que describimos como el pasaje de *demandas democráticas* a *demandas populares* se produce en paralelo con el proceso de articulación de sentidos arriba descripto. Si bien intentamos una dificultosa disección analítica, la articulación de la identidad ferroviaria con la naciente identidad peronista es otra cara de una ampliación de los horizontes de las demandas, que pasan de ser *demandas democráticas*, de carácter “corporativo” (en un sentido *gramsciano*), a *demandas populares*.

⁴⁰La frase se populariza en la película “No habrá más penas ni olvido” (dirigida por Héctor Olviera, 1983), basada en la novela homónima de Osvaldo Soriano, publicada en 1978.

En los primeros meses de 1944, el apoyo de los ferroviarios a la gestión efectiva de la STP se traducía en aceptaci3n y participaci3n, pero más importante aún en una movilizaci3n efectiva que otorgaba un carácter político a la relaci3n. Ya el 20 de marzo, los ferroviarios organizan un acto en Plaza de Mayo para solicitar lo que se conocería como los *16 puntos ferroviarios*, acto al que asisten decenas de miles de trabajadores del riel (Monsalvo, 1974:119). Si bien la movilizaci3n de los ferroviarios no es del todo novedosa, tampoco es un hecho cotidiano. Un acto para presentar un pliego de demandas que convocara a todos los ferroviarios, sin mediar un acto institucional o una fecha como el día del trabajo, era poco usual. La primera y última huelga general ferroviaria había sido antes de que el gremio existiera, y a pesar de las amenazas de huelga, que fueron intensificándose durante el período 1936-1943, nunca se concret3 otra medida de aquella magnitud.

El debate y la negociaci3n en torno a los puntos que se iban a presentar tuvieron como protagonistas al Interventor de los gremios (Tte. Coronel D. Mercante) junto a los asesores gremiales de la intervenci3n⁴¹ y una comisi3n ferroviaria “especial”, armada en torno a la confecci3n del memorial. Además, existía previamente el beneplácito y aliento para realizar esta movilizaci3n por parte del presidente E. Farrell (que había otorgado la audiencia) y de J. Per3n, lo que le conferiría a la movilizaci3n un *plus* de legitimidad in3dito. Si no era extraña la relaci3n del sindicato con los gobernantes, sí era nueva la movilizaci3n de los ferroviarios para la reuni3n.

⁴¹Los asesores obreros de la intervenci3n de Mercante fueron: Luis Monsalvo, Florencio Soto, Plácido S. Polo y Juan A. Carugo, todos socios de la UF

El sindicato ferroviario realiza un reclamo que incluye, además de las principales demandas acumuladas, otras elaboradas en la última etapa de la CGT, referidas a la transformación institucional de las relaciones político-sindicales. El primer punto del petitorio (creación del Ministerio de Trabajo) es una demanda insatisfecha que excede el carácter corporativo del gremio y consolida el vínculo equivalencial con toda la clase trabajadora. Junto con ese punto, otras dos demandas apuntan a la acción exclusiva del gobierno, la intervención de la Administración General de los FFCC del Estado y la intervención de la Dirección General de Ferrocarriles. Estas demandas se vinculan con la actuación de estos organismos en relación con el escaso cumplimiento del reglamento de trabajo ferroviario (plenamente vigente desde 1919) y con la complicidad en torno a los diagnósticos que se dieron para establecer y hacer perdurar las retenciones salariales a los trabajadores. Por último, los puntos referidos a asistencia previsional, aumento de salarios, cumplimiento de las leyes y de los convenios laborales por parte de las empresas, o la construcción de viviendas y hospitales para el gremio, también afectan particularmente a los ferroviarios. Sin embargo, la visibilidad pública de esta demanda, en parte ferroviaria y en parte solidaria con toda la clase trabajadora, es un modelo a seguir por el resto de los trabajadores organizados. La visibilidad pública que adquiere el petitorio con la movilización da pautas del modo de acción y del horizonte de expectativas de las demandas de todos los trabajadores.

En paralelo, la acción de los ferroviarios como *conductores* de la unidad del movimiento obrero se consolida. El 3 de junio se realiza una cena con más de 5.000 ferroviarios en Parque Retiro, con motivo de la devolución de las retenciones a los salarios (vigente desde el laudo pre-

sidencial, en 1934). Asisten prácticamente todos los titulares de los ministerios del Poder Ejecutivo de la Nación. El presidente, E. Farrell, en su discurso insiste sobre la relevancia de este gesto: “La presencia (...) de numerosos jefes y oficiales son una certificación palpable y absoluta de cuáles pueden ser las ideas del P.E. respecto de lo que representáis vosotros como todos los trabajadores en el consenso del gobierno actual”⁴².

El 5 de julio, los ferroviarios realizan un paro simbólico de media hora, sumado a una movilización a la plaza San Martín, en respuesta a las críticas a J. Perón por su discurso en la Universidad Nacional de La Plata el mes anterior⁴³. Días después, Perón asume la Vicepresidencia de la Nación y el gremio realiza otro paro de treinta minutos, en celebración. Además, un grupo de ferroviarios asiste a Plaza de Mayo y están presentes en el acto de asunción los cuatro ferroviarios asesores de la intervención (Monsalvo, 1974:163-164). A fin de este mes, nuevamente en Rosario, Perón reconoce la labor de los ferroviarios: “Aquel grupo de entusiastas ferroviarios rosarinos, que proclamaba su apoyo al estado revolucionario en diciembre del ‘43, se ha convertido en millones de voluntades erguidas que apuntalan con su energía tremenda”⁴⁴.

Las *demandas ferroviarias* trascendieron rápidamente intereses inmediatos del gremio. El espacio donde esto se expresó más nítidamente fue en el Comité de Unidad Sindical (CUS) de la CGT. Liderado

⁴²EOF, junio de 1944, 500:3.

⁴³El 10 de junio de 1944, J. Perón realiza un discurso inaugural de la cátedra de Defensa Nacional en la Universidad Nacional de La Plata luego del cual es acusado de tener un discurso “expansionista”. El hecho toma alcance internacional (Monsalvo, 1974:159).

⁴⁴Discurso de J. Perón, 23/06/1944, inauguración del Hospital Regional Ferroviario en Rosario.

por los ferroviarios⁴⁵, el CUS se transforma en el principal agente promotor de la unidad del movimiento obrero y de la articulación entre los sindicatos y la STP; no sólo la rápida respuesta del gobierno para exigir a las empresas las reivindicaciones materiales de los ferroviarios y otros gremios que se suman tempranamente, sino también las demandas sobre las reformas en las relaciones político-sindicales. Estos factores abonan a la hipótesis de la *crisis de deferencia*⁴⁶; esto es, el llamado al abandono del lugar que tenían los trabajadores en el orden institucional que se desmembraba. La *crisis de deferencia* se imponía en el espacio sindical ante la legitimidad que el gobierno le otorgaba a la organización gremial y a las demandas históricas de los trabajadores. Este es un elemento central para comprender la adhesión de otras organizaciones al trabajo de la STP. La nueva posición que el PE otorgaba a la organización gremial en el orden social y político se articulaba con el proceso de crisis del espacio sindical anterior al golpe de Estado. En otras palabras, la conformación del sujeto popular en el ámbito sindical *daba curso* a la crisis de deferencia, rastreado con anterioridad (lo desarrollamos en la fractura de la CGT “1” y “2”), pero que ahora se inscribe en una superficie significativa que le otorga un sentido específico y otorga un nuevo norte a esta crisis en curso.

⁴⁵Desde octubre de 1944 que se crea la Comisión Pro unidad de la CGT hasta el 21 de septiembre de 1945 que se establece la C.C.C. de la CGT, el presidente de la comisión será Juan Rodríguez (UF). El primer secretariado de la CGT, constituido en septiembre de 1945, estará presidido por Silverio Pontieri (UF).

⁴⁶“... a pesar de la multiplicidad de identificaciones que se encuentran en los orígenes del peronismo, hay una lógica que las unifica más allá de la evidente diversidad de quienes la componen. Dicha lógica se refiere a la crisis identitaria, que Torre señala en la deferencia, sufrida por un sujeto que se corre del lugar que legítimamente le correspondía en el orden hegemónico anterior al peronismo” (Barros, 2011:22).

Un mes después de la movilización de los “16 puntos ferroviarios”, el 24 de abril, la Unión Tranviarios (UT) adhiere al “gobierno de la revolución” y presenta sus “16 puntos”, en un ritual que emula al de los ferroviarios. El 17 de mayo, la Asociación de Obreros y Empleados del Estado (AOyEE) hace lo propio en un acto en Plaza de Mayo, con características similares, y todas las personalidades del gobierno recibirán en el Palacio de Invierno al Secretario General del gremio, Vicente Tesorieri.⁴⁷ El 2 de julio es el turno del personal de hospitales y sanatorios privados (Monsalvo, 1974:138). El crecimiento de la CGT durante la segunda mitad de 1944 va de la mano con las movilizaciones particulares de los gremios, pero también con la marcada politización que desde la central, aún en formación, se les imprime a las demandas obreras. Cuando aumentan las presiones para terminar con la neutralidad argentina en la guerra, la CGT adquiere nuevamente protagonismo en la escena pública. Primero, el 27 de julio, varios gremios de la Capital Federal (reunidos en la UF) sacan un comunicado apoyando al gobierno en su política internacional. Dos días más tarde, en la Plaza San Martín, se realiza el acto de la CGT en apoyo a la política internacional.⁴⁸ El año 1945 iniciaba con la convicción plena de la necesidad de reforzar la institución sindical para conservar el peso gravitatorio que el movimiento obrero estaba adquiriendo en la política:

si nosotros no somos capaces de crear y mantener organizaciones fuertes y responsables, dotadas de capacidad de trabajo y de un firme espíritu creador, ningún gobierno, así esté animado por la

⁴⁷EOF, junio de 1944, 500:8.

⁴⁸Los sindicatos firmantes en Monsalvo (1974:168).

más noble de las voluntades, podrá satisfacer nuestros legítimos derechos y aspiraciones⁴⁹.

El 12 de julio de 1945, poco más de un año después de los “16 puntos ferroviarios”, la CUS de la CGT realizaba un acto que se constituye en una verdadera demostración del poder sindical. Las *demandas populares* son, por definición, una pluralidad de demandas que a través de una articulación equivalencial constituyen una subjetividad social más amplia (Laclau, 2005:99). En este sentido, la manifestación de la CGT cristaliza en un pliego de demandas obreras que vuelve palpable el sentido de un nuevo orden social. El lugar de los sindicatos, que hasta hacía poco negociaban una incorporación subordinada a la coalición de la Unión Democrática, ahora reclama centralidad. Además, este lugar se legitima en la *justicia social*, garante último del nuevo orden político-institucional:

...queremos democracia, queremos libertad, queremos normalidad institucional, pero queremos también, por encima de todas las cosas, un mínimo de justicia social que asegure a las clases laboriosas el nivel de vida digno y humano que legítimamente tiene derecho a aspirar⁵⁰.

La ampliación de las bases de legitimación del orden político es irreversible. Más allá de las posturas favorables o contrarias de las organizaciones sindicales respecto del naciente peronismo, se impone el protagonismo de los sindicatos y de la central obrera en la legitimación del proceso político en ciernes.

⁴⁹Fragmento de la nota editorial “Ideal y doctrina de la clase obrera”, EOF, enero de 1945, 508:11.

⁵⁰Discurso de Telmo Luna, presidente UF, en EOF, 1º de agosto de 1945, 515.

La segunda cuestión en este *primer momento de identificación* es la contracara de la consolidación del pasaje de *demandas ferroviarias* a *demandas populares*. Esto es, la prefiguración de un enemigo en común, lo que Laclau (2005) denomina la formación una *frontera externa*. Sin embargo, como el peronismo atraviesa la identidad ferroviaria, es esperable que el proceso de identificación de los ferroviarios con el peronismo este marcado por una prefiguración de un otro que, en su origen, es parte de los ferroviarios. La corta administración del Capitán de Fragata Puyol nos permite delinear a los *enemigos* de la UF. Cuando, a fines de agosto de 1943, asume la intervención, se rodea de los ferroviarios que habían quedado excluidos del gremio luego del conflicto entre J. Domenech y A. Tramonti que derivó en la creación del gremio paralelo. Como se lee en la carta que le envía la CD depuesta al presidente P. Ramírez, “permaneció fuera de [la UF] solamente un pequeño grupo de hombres que no representaban ni a un cinco por ciento de los que se habían retirado”. Algunos de éstos crearon agrupaciones o sindicatos paralelos. La intervención Puyol, además de la CD central, intervino seccionales “que representan a más de cincuenta mil asociados y la tarea de su reorganización ha sido encomendada en casi todas ellas a no asociados de la Unión Ferroviaria”⁵¹. La carencia de representación del gremio en el personal administrativo, sumada a la fugaz experiencia de la FOEF dio como resultado una naciente estructura sindical informal, la Liga de Empleados Ferroviarios (sin personería jurídica pero apoyada por la Administración General

⁵¹Carta enviada al presidente Ramírez por la CD depuesta luego de la renuncia de Puyol (octubre de 1943). Reproducida en Fernández, 1947:305-310.

de Ferrocarriles)⁵², y Puyol se valió de sus dirigentes, entre otros viejos opositores al gremio⁵³. En suma, la intervención Puyol implicaba para la CD de la UF el desembarco de los viejos dirigentes postergados, junto con los que buscaban representar al personal administrativo y con una buena relación con la Dirección General de Ferrocarriles, que pretendía dividir en cuatro al sindicato más grande del país.

A fines del mismo año, apenas asumida la intervención de los gremios ferroviarios, el Tte. Crel. Mercante asume también la defensa de la UF como entidad gremial y, en respuesta, se efectúa la intervención de la Dirección General de Ferrocarriles (uno de los 16 puntos ferroviarios). Cualquiera que se oponga a la unidad sindical y a la sindicalización no es sólo un enemigo del sindicato, sino de la clase obrera y del país. Además, el interventor se hace eco de la campaña de sindicalización. No sólo los empresarios y adversarios sindicales son enemigos, sino también el obrero *indiferente*:

Pedir a todos los trabajadores que aún no se han alistado en sus entidades sindicales (...) se incorporen a sus filas con el fin de aumentar su fuerza propulsora, para que alcancen y sean en el ejercicio de los derechos la expresión total del gremio. A aquellos que no atienden el pedido que les formulo en tal sentido, los considero

⁵²En septiembre de 1943, ya intervenidos los sindicatos, el Director General de Ferrocarriles (Ing. Arturo Noni) eleva al Ministerio de Obras Públicas el informe sugiriendo que hasta que se realizara la división en cuatro sindicatos, se mantuviera a LF, UF y a la *Liga de Empleados Ferroviarios* como legítimos representantes.

⁵³Entre los desplazados en 1940, luego de la disolución de la FOEF, se encuentra Santiago Diz, que ofició de secretario gerente durante la intervención y Bernardo Zugasti (tesorero). Diz pertenecía al ferrocarril francés C. G. Bs. As. y había formado parte de la CD de la UF de 1922 a 1926, como vocal y como tesorero (Fernández, 1947:153).

embanderados en una actitud que califico de antiobrera y antiargentina y los censuro abiertamente por faltar a los más elementales principios de solidaridad⁵⁴.

A mediados de 1944, Perón, en su vuelta a Rosario y en el contexto de cumplir con otra de las demandas más importantes presentadas por los ferroviarios, prefigura al otro enemigo de los trabajadores, aunque no lo presenta como enemigo exclusivo de los trabajadores ni de los ferroviarios, sino como *enemigo social*: “La fábrica, el obraje, la mina, el molino, o el establecimiento que se encuentre fuera de las leyes de Trabajo, no pueden gozar de ninguno de los beneficios que concede el Estado. Hay que tratarlos como enemigos sociales”⁵⁵

La definición del *otro*, del exterior constitutivo, se perfila con creciente claridad. Luego del acto de la CUS de la CGT el 12 de julio de 1945, una carta de “socios de la UF en disidencia” que se publica en el diario *La Nación* el 30 de julio acusa al sindicato de “colaboracionista”.⁵⁶ A la caída en desgracia del grupo que supo acompañar a Puyol, se suma la consolidación de la Unión Democrática, que otorga peso de presión a los socialistas en el medio sindical.

El fin de la guerra consolida en la oposición la imagen del peronismo como un fascismo vernáculo (Bohovslaski e Iglesias, 2014:117). La libertad y la democracia se vuelven significantes claves de una cadena significativa que se oponga al naciente peronismo. El rol central del gremio ferroviario en la articulación de la cadena equivalencial, que

⁵⁴EOF, 495:9.

⁵⁵Discurso de Perón, 23/06/1944.

⁵⁶EOF, 1945, N° 515, 1° de agosto.

comprende la relación entre el gobierno militar y los sindicatos, permite trasladar los males del gobierno a la UF. Según la interpretación de los ferroviarios opositores, libertad y democracia sindical son elementos de los que carece el gremio. Se acusa de proselitismo a favor de Perón (lo que implica abandono de la prescindencia y desviación de fondos) y de anulación de los mecanismos democráticos (por no convocar a la *asamblea general* en 1945)⁵⁷, a lo que se suma la sospecha de fraude electoral que se instala luego de la normalización del gremio.⁵⁸

En respuesta, el 3 de agosto, delegados de las seccionales de la UF de la Capital Federal y alrededores se congregan en la sede central, en apoyo al accionar de la CD. Tres días más tarde convocan también a las bases y emiten un comunicado conjunto. El origen seccional y no centralista de la acción expresa la intención de contrarrestar los comunicados de los “disidentes” que intentan interpelar a las bases sindicales por medio de la reedición de la disputa por la autonomía seccional, a la que transforman en un equivalente de la libertad y democracia. El comunicado de las seccionales en apoyo a la CD es enviado a todos los periódicos (incluido *La Nación*) pero no logra difusión. El conflicto ferroviario trasciende las fronteras del gremio:

los voceros capitalistas que ahora se meten de consejeros gratuitos de los trabajadores, cuando no hace mucho tiempo pedían la cabeza de los líderes sindicales, en franco maridaje con los campeones de la independencia aspiran a empuñar los hilos que han de mover masas enormes de opinión (...) Exhortamos a nuestros

⁵⁷La respuesta del gremio en EOF, 517: tapa.

⁵⁸Respecto del conflicto antes de las elecciones de 1944 ver Horowitz (2004[1990]).

compañeros ferroviarios a permanecer firmes y serenos frente a todas las arremetidas que se ensayan contra la unión ferroviaria. En la democracia sindical que caracteriza su estructura, tiene ella los medios normales y reglamentarios de encauzar su acción, de definir su obra, de darle autoridades y representantes⁵⁹.

Pero el soporte de los ferroviarios en disidencia excede también a los ferroviarios de la UF. El espacio político nacional se estructura en dos campos antagónicos. El 6 de septiembre, ante una directiva de la Comisión Gremial del Partido Socialista⁶⁰, el gremio de maquinistas ferroviarios, la Unión Obrera Textil (UOT) y el Sindicato de la Industria del Calzado se retiran de la CGT. Unos días más tarde, el 19 de septiembre, los ferroviarios en disidencia, junto a otros sindicatos dirigidos por socialistas y comunistas, y a todos los partidos políticos existentes hasta el momento, y con el beneplácito de los principales medios de comunicación, de la Corte Suprema de Justicia y de una parte importante de las fuerzas armadas, marchan “por la Constitución y la libertad”.

Son inabarcables las numerosas interpretaciones sobre el 17 de octubre. Nuestro interés se va a centrar en el impacto que este episodio tiene para los ferroviarios y, colateralmente, para la CGT. Diremos a modo general que la crisis del 17 de octubre es el momento de consolidación de una representación social, de fijación de una identidad que era provisoria. Es el momento de condensación de sentidos en un símbolo que, al sublimarse (Groppo, 2004), produce el cierre, la estabi-

⁵⁹EOF, 516: tapa.

⁶⁰*La Prensa*, 10 de septiembre de 1945.

lidad, de un sistema significante. En términos políticos, se abre la posibilidad de la hegemonía de una identidad popular. El 17 de octubre es el primer destello que permite descubrir la silueta del pueblo peronista. En este sentido, el primer pueblo peronista es, eminentemente, el pueblo trabajador. Es un acontecimiento que tiene en el centro a la clase trabajadora y a las organizaciones –más o menos institucionalizadas– presentes en el *comité de huelga*⁶¹. La *demanda popular* en la que se inscribe la movilización, al igual que la demanda ferroviaria en 1917, encarna el *mito de la huelga general*. Este es un aspecto central en la significación de la huelga para todos los ferroviarios, sus dirigentes centrales, seccionales, y para las bases.

Otra dimensión relevante para analizar la reacción de los dirigentes sindicales y para ponderar en su justa medida las diferencias con la reacción de las bases ferroviarias es la *tensión* del vínculo identificatorio, al estar mediado institucionalmente. La identificación con el líder plantea un vínculo complejo, que varía dependiendo del grado de institucionalización de las demandas. En este sentido, el vínculo libidinal (lazo afectivo con el líder) es más *débil* en un contexto de alta institucionalización. Ante una demanda institucionalizada, la relación con el líder es más cercana a una relación *primus inter pares* menos idealizada. Por el contrario, cuando la demanda emerge en un contexto social poco institucionalizado, la relación es de pura *identificación*, se ubica al objeto en el *ideal del yo*. Esta distinción nos parece central para abordar la problemática de la articulación del vínculo equivalencial con la institución sindical en el momento de sublimación del peronismo. En este sentido, Groppo (2004:53) reconoce en el 17 de

⁶¹Compuesto por S. Pontieri (CGT), L. Gay (USA) y A. Borlenghi (autónomos) (Torre, 1974)

octubre que es “el factor sorpresa encarnado en proyecto político lo que genera un estado de movilización social no fácilmente encausable por las instituciones existentes”. En su análisis, se apoya en los discursos de la asamblea del 16 de octubre en la CGT en los que los sujetos representan la irrupción de la heterogeneidad, “la articulación sublime”. Sin embargo, en la misma asamblea hay sujetos que, apoyados en la identificación peronista, negocian con un sentido de responsabilidad institucional mediado por sentidos previos, pero que utilizan legítimamente para hablar “en nombre de Perón”. Esta clave de *tensión entre mediación institucional y articulación sublime* va a ser el punto tangencial de nuestro análisis del 17 de octubre.

Tenemos dos formas distintas de gestionar el momento de sublimación. Por una parte, una demanda *mediada* por la institucionalidad del gremio: el nuevo orden de relaciones político-sindicales, la posición del sindicato ferroviario en el espacio sindical y la legitimidad de todas las reivindicaciones obtenidas por el gremio, se apoyaban en decretos que tambaleaban junto con el gobierno militar y la figura de Perón⁶². En paralelo, se desarrolla una movilización que *excede* la mediación de esta institucionalidad, un vínculo equivalencial en estado más “puro” que permite una gestión menos problemática del efecto dislocador (de los marcos simbólicos preexistentes) y reconstitutivo (en un nuevo marco discursivo). Los ferroviarios también participan

⁶²En este aspecto, coincidimos con la afirmación de Barros (2011:28) de que “Perón era el punto que anudaba la multiplicidad de identificaciones diversas de las que se componía esa identidad popular que implica un sujeto cuya estima de sí es transformada radicalmente”. Agregaríamos que J. Perón también era el punto que anudaba la multiplicidad de identificaciones diversas que componían la particular identidad anti-fascista (luego anti-peronista) que se articula como efecto de esa identidad popular.

de esta articulación. No sólo en las seccionales, los barrios y los pueblos ferroviarios se transforma la liberación de Perón en el equivalente de un nuevo horizonte de expectativas que exceden a las inquietudes político-sindicales de la dirigencia del gremio, sino que también dentro de la CGT emerge este discurso de consolidación de un lazo afectivo que irrumpe sin mediaciones⁶³. Más allá de esta distinción, que veremos cómo se desarrolla dentro de la CGT, en la asamblea del 16 de octubre se consolida la figura de Perón como elemento que *sutura* un sistema estable de significación donde se inscriben *todas* estas demandas.

Referirse a Perón como símbolo en este momento no es una perspectiva romántica de las jornadas de octubre. Es el contexto ineludible de la consolidación de la *investidura radical* sobre el significante. En primer lugar, el confinamiento de Perón a la isla Martín García y su aislamiento respecto de los canales de comunicación pública otorgan a la jornada la presencia abrumadora de una *falta*. En el momento crucial, decisivo, Perón no está disponible; está fuera del alcance. El hombre, el líder, se vuelve una ausencia que da paso a las interpretaciones que, por primera vez, harán hablar en su nombre. *El efecto de sublimación es imposible de comprender sin esta falta*. Esta falla estructural es el *locus* del vínculo equivalencial que se propaga -intempestivamente- en la movilización del 17 de octubre. Pero también cumple su rol en la huelga general del 18.

A partir del levantamiento militar de Campo de Mayo el 9 de octubre, la renuncia de Perón a todos sus cargos y el posterior confina-

⁶³Alejandro Groppo, define el efecto de sublimación como “dislocador y reconstitutivo a la vez de la oferta de Perón, que desidentifica a los sujetos de sus previos marcos ideológicos y los relocaliza en un marco discursivo nuevo” (Groppo, 2004:53).

miento a la isla Martín García, la jerarquía sindical en general –y los ferroviarios en particular– se encuentran en una encrucijada. Hasta aquí habían sido los ferroviarios quienes actuaron como principales intérpretes en la articulación de las reivindicaciones logradas por los obreros con la acción de la STP, y la figura de Perón, imprimiendo su particular modo de gestionar dicha articulación. La movilización de la CGT a la STP el día 10, como muestra de apoyo ante las renuncias, aún sostenía la modalidad que inauguraran los ferroviarios en marzo del año anterior al presentar los “16 puntos”, una convocatoria formal. Ese día, Perón se despide por cadena nacional radiofónica, ante una multitud que escuchaba desde las afueras de la STyP (Luna, 1969). Sin embargo, el episodio del 13 en la Plaza San Martín –que concluyen con la detención de Perón– genera un nuevo cuadro. La *ausencia del líder* y la efervescencia social pone a los dirigentes ferroviarios en una situación tan incómoda como contingente.

Luego de la última reunión de Perón en la STP el 10 de octubre, los miembros de la UF buscan acercarse a él, sin éxito. En las seccionales ferroviarias, los días de confusión, incertidumbre y noticias cruzadas sobre el paradero de Perón habían hecho crecer la tensión⁶⁴. El 15 de octubre, luego de una reunión en la CGT, la CD de la UF emite la circular de Prensa N°21, donde “se recomendaba a los asociados que se mantu-

⁶⁴Para sumar a la confusión, el mismo 17 aparece en la prensa escrita de mayor difusión un comunicado, firmado por el “Comando Único Ferroviario”, donde ordenan a los ferroviarios de todo el país *no adherir* al paro del 18. Los “comandos ferroviarios” nacen al calor de la movilización de la CGT en julio, cuando se acusa a la CD del gremio de proselitismo en favor de J.D. Perón. En agosto emiten algunos comunicados y en septiembre realizan un congreso constitutivo del Comando Único. En octubre, ante la movilización, lanzan sus directivas. La vanguardia (socialista) y los periódicos de tirada nacional difunden sus actividades. Ver EOF, 515:9; 516:T;517:T;518:10 y *La Nación*, 30 de julio de 1945.

vieran serenos, absteniéndose de adoptar aptitudes que respondieran a inquietudes y orientaciones ajenas a las de la comisión directiva”.⁶⁵ El espectro de la *huelga general* retorna. En caso de violencia, la *deslegitimación* de la institución ante la pérdida de la *disciplina sindical* en las bases era un riesgo que la dirigencia no se permitía correr. Sin embargo, el discurso institucional es desbordado. Las acciones conjuntas entre seccionales de diversos gremios son una realidad que supera el alcance decisorio de la CD. Al día siguiente, el 16 de octubre, a pesar del comunicado del día anterior, los dirigentes comprobaron

por el creciente número de delegaciones que la entrevistaban, como así también por comunicaciones telegráficas y telefónicas provenientes de todos los lugares del país (...), que el descontento de los trabajadores era general. En efecto: espontáneamente abandonaban el trabajo y las actividades progresivamente quedaban paralizadas⁶⁶.

Según el dirigente ferroviario Luis Monsalvo, en Tafí Viejo “los ferroviarios (...) habían iniciado una marcha de protesta, de Tafí Viejo a Tucumán” (Monsalvo, 1974:188). Si la huelga no fue alentada por la UF, la noticia de la huelga general para el 18 se expandió por todo el país (Torre, 2011[1988]). Según un estudio sobre los ferroviarios de la localidad tucumana (Olea, 2012:20), la seccional de San Miguel de Tucumán declara la huelga general el 17 a las 12 (veinte minutos después de que llegara el tren obrero de Tafí Viejo, cargado de manifestantes, y luego de recibir el llamado de la central de la UF confirmando la huelga general del 18). Esta seccional se encarga de comunicar el inicio de la huelga

⁶⁵EOF, 519:T.

⁶⁶Circular General de la UF N°40, del 19 de octubre de 1945. En EOF, 519:9.

a las seccionales de Salta y Jujuy. Según el dirigente ferroviario sanjuanino Ramón Tejada, en esa provincia los ferroviarios ya se encuentran movilizados cuando él asiste a la asamblea del 16 en la CGT. En la Capital y el Conurbano, el transporte funciona con problemas desde el 15. El 17, el tren que va de La Plata a Capital Federal es interrumpido por ferroviarios que, según Cipriano Reyes, “desoyen” las directivas de su gremio (1985:218). En La Plata no hay transporte ferroviario ni tranviario. En los talleres de Junín, Remedios de Escalada, Cruz del Eje, Rosario y Pérez, los ferroviarios son protagonistas de la movilización del 17 de octubre. En conclusión, la confirmación de la huelga general da rienda suelta a la ansiedad reinante en las comunidades ferroviarias.

Si nos centramos en la reunión del CCC de la CGT del 16 de octubre (Pont, 1984[1978]; Del Campo, 2005[1983]; Doyon, 2006[1978]; Torre, 2011), existe un consenso historiográfico en que, debido a su tradicional “dialogismo”, la UF proponía “encontrar una solución de compromiso con las facciones militares dominantes luego del desplazamiento de Perón” (Pont, 1984[1978]:89). Sin dudas, el acta del día arroja que la UF en bloque vota contra la declaración de huelga general⁶⁷; sin embargo, interpretamos que la posición del gremio respecto de la libertad de Perón tiene connotaciones distintas de las que aseveran la interpretación citada. En primer lugar, si bien prevalece la *disciplina sindical* al votar, las diferencias de opinión atraviesan al sindicato ferroviario⁶⁸. Además, la posición “oficial” de la UF es que una huelga general puede derivar

⁶⁷De los 11 votos en contra 10 son de ferroviarios, el restante es de Bruno Alpuy, representante de ATE. Juan Céspedes, Anuncio S. Parrilli, Bartolomé Pautasso y Antonio Platas, que en Pont (1984[1978]) no son identificados, son miembros de la UF (EOF, 1º de octubre de 1945, 518:5).

⁶⁸Este es el caso de Nuncio Parrilli y el de Francisco Perazzollo (Pont, 1984[1978]:105,109).

en un conflicto social de grandes proporciones, y en ese sentido es un riesgo para las instituciones obreras y para el futuro del propio Coronel Perón. La figura de Perón es central en el debate.

Por otra parte, entre los que proponen la *huelga general*, la divisoria gira en torno al principio de *prescindencia política*. Unos se unen a la consigna callejera de “libertad a Perón”, otros advierten que se debe respetar la prescindencia, distinguiendo entre sostener las conquistas obreras y el reclamo por que liberen al Coronel J. Perón. El Secretario General de la UT y vicepresidente de la CGT *sostiene la huelga general con prescindencia política*:

Hay que dejar bien establecido que la Confederación General del Trabajo, por razones de principios, no puede declarar la huelga general solicitando la libertad del Coronel Perón. Tenemos una gran deuda de gratitud con él, pero nuestros principios son los que orientan al movimiento obrero⁶⁹.

Por el contrario, la posición que sostiene la UF es de intermediación entre el movimiento obrero y el gobierno. Tanto el Secretario General de la CGT, Silverio Pontieri, como los ferroviarios que actúan en la CD y los que estaban en la STP, luego del contacto con el presidente y el Gral. Avalos, alegan que puede ser contraproducente la violencia en las calles y que se debería esperar el contacto con el propio J. Perón:

Le planteamos también al General Farrell nuestras serias preocupaciones (...) por la detención del Coronel Perón y por el estado de su salud (...). Le dijimos que ya algunos gremios en forma total o parcial habían salido a la calle pidiendo su inmediata libertad, y

⁶⁹Actas CGT 16-10-1945, N. Alvarez.

que si no se accedía a este reclamo popular podrían venir momentos muy difíciles para el país. (Pontieri)⁷⁰

Tenemos que pensar diez veces antes de tomar alguna resolución como la que aquí se propugna. ¿Alguno de Uds. sabe a ciencia cierta qué es lo que pasa en las altas esferas? (...) no vaya a ser que atropellando a degüello como queremos hacer con la declaración de huelga, en vez de favorecer, perjudiquemos al Coronel Perón. (Manzo)⁷¹

El Coronel Perón sabe que hay detrás de todo esto y por eso es que nos ha aconsejado que evitemos la provocación de incidentes (...). Nuestra organización, la Unión Ferroviaria, tiene conocimiento oficial de que el Coronel Perón está internado ya en el Hospital Militar Central (...) mi posición es que la CGT *por ahora* no debe declarar la huelga general. (Perazzolo)⁷²

Nos interesa resaltar, entonces, que la posición del gremio se basa en una estrategia apoyada en el sentido de *disciplina sindical*, rasgo central de la articulación de la identidad ferroviaria con el peronismo. El sindicato conductor de la CGT y de mayor relación con Perón, ante la ausencia de éste, se atiene a los preceptos procedimentales que articularon la relación y que llevaron al gremio a la posición en la que estaba. La ausencia llamaba a la medida de quienes operaban como intérpretes de un líder sin voz, ateniéndose a sus últimas consignas y a la espera de una nueva comunicación. La huelga debía retrasarse *hasta* poder hablar con Perón.

⁷⁰Actas CGT 16-10-1945, S. Pontieri.

⁷¹Actas CGT 16-10-1945, J. Manso.

⁷²Actas CGT 16-10-1945, J.B. Perazzolo.

Pero también existen ferroviarios que sostienen la necesidad de pedir la libertad de Perón, aunque, lejos de implicar un acto político, era una demanda por la liberación de un *primus inter pares*:

Si la CGT pide y gestiona la libertad del Coronel Perón, no vulnerará los principios sindicales porque podemos decir ahora que el Coronel Perón es uno de los nuestros (...)creo que ello lo prestigiará ante la inmensa mayoría del pueblo. (Tejada)⁷³

Aquí aparece otro de los elementos articuladores que describimos. El *contrato moral* deviene en *lealtad* hacia quien es, además de *socio honorario* de la UF, *el primer trabajador*. La diferencia, entonces, entre los ferroviarios en las calles y las posiciones institucionales, se da en términos de una oposición entre dos elementos centrales de la articulación entre los ferroviarios y el peronismo: *lealtad* y *disciplina sindical*.

Por último, un elemento presente en la estrategia ferroviaria es la consolidación de la posición como conductores del movimiento obrero. En este sentido, la movilización alentada por los sindicatos autónomos amenazaba disputar la autoridad de la CGT. Como decía el ferroviario Juan José Perazzolo, la postura no podía ser la de correr a la zaga de los autónomos:

No es la primera vez que los sindicatos autónomos se acercan a la Confederación General (...) esto debe terminar de una buena vez. Si ellos están con la CGT que se afilien y cumplan con todos los deberes y así tendrán todos los derechos, porque no es posible que como ahora, quieran imponernos actitudes y posiciones, cuyas consecuencias sólo cargaremos nosotros. (Pont,1984[1978]:104)

⁷³Actas CGT 16-10-1945, R. Tejada.

Más allá de las posiciones planteadas en la reunión, existía un consenso en que la CGT debía consolidar su posición hegemónica en el espacio sindical en medio del “parto” de un nuevo orden institucional:

Propongo (...) se declare un paro general en todo el país (...) para demostrar a la clase capitalista nuestra fuerza, de esta manera también cuando en el futuro se quiera formar gobierno, se consultará a la CGT respecto a si está de acuerdo o no, porque corresponde que la CGT sea consultada. (Méndez)⁷⁴

La diferencia radica en que los ferroviarios, nuevamente en una posición institucional privilegiada, consideran que esa defensa debe realizarse de forma disciplinada, que la liberación de Perón es una cuestión negociable, que esas negociaciones legitiman la postura de los ferroviarios y, por último, que acoplarse a una *huelga general* que nace de manera espontánea es una medida que atenta contra *toda* institucionalidad. La tensión entre el *mito de la huelga general* como horizonte, como nacimiento de un nuevo orden, y la necesidad de sostén del orden racional-burocrático, de privilegiar las prácticas sedimentadas en las instituciones, llega a su punto máximo.

Al final de la reunión, los ferroviarios votan con su gremio, en contra de la huelga general y esperando comunicarse al otro día con Perón para resolver el plan de acción⁷⁵. Pero pierden la votación 16 votos a 11. A diferencia de lo que había sucedido en la ruptura de la CGT a ini-

⁷⁴Actas CGT 16-10-1945, Méndez (Federación Obrera del Vestido).

⁷⁵Según Monsalvo esa reunión finalmente sucedió: “A las 10.30 del mencionado día [17 de octubre] los compañeros [F. Soto y J. Carugo] pudieron ver al Coronel Perón en una habitación de dicho hospital. La entrevista no duró más de dos minutos(...), era evidente que el Coronel Perón seguía privado de su libertad” (Monsalvo, 1974: 190).

cios de 1943, esta vez se atienen a la disciplina y apoyan la medida. Se pide la liberación de “todos los presos civiles y militares que se hayan distinguido por sus claras y firmes convicciones democráticas y por su identificación con la causa obrera” (Del Campo, 2005[1983]:320).

Los criterios que prevalecen son la *huelga general* como medida para legitimar la posición de la CGT en el nuevo orden institucional (y ante los sindicatos autónomos) y la *prescendencia política* como principio estructurante de la unidad sindical. Como advierte Torre (1974) en el periódico de la CGT posterior a la huelga, queda plasmada esta posición. Se centra la atención en la huelga general del 18, sin hacer alusión al momento equivalencial, que encarnaba el mito de la huelga general en la movilización del 17. En el periódico ferroviario, el titular refuerza la idea de que “la clase trabajadora organizada en la Confederación General del Trabajo ha sabido defender las conquistas sociales y evidenciado que su unidad es indestructible”. En el epígrafe aclara que, en las jornadas que llevó adelante el “movimiento obrero auténtico” fue “activísima la participación del gremio ferroviario”. Afirmando el sentido de conductores del movimiento obrero organizado, y evocando la memoria de las luchas que sostienen los sentidos del orgullo ferroviario, en las primeras líneas del artículo de tapa se sugiere que “para recordar otro [acontecimiento] análogo debemos remontarnos a septiembre de 1917”.⁷⁶

Con la huelga general, la CGT afirma su *posición dominante en el campo sindical*. Sin embargo, el principio de *prescendencia política* se afirma como principio estructurante de esa hegemonía. Pero, ¿cómo conciliar esta prescendencia con la necesidad de afirmar, en las urnas, el or-

⁷⁶EOF, 519:T.

den defendido en las calles? La formación del PL fue la solución inmediata. La condición para consolidar la articulación entre la institución sindical y la identidad peronista fue mantener velada la politicidad del vínculo. En esta interpretación, el PL, más que una experiencia de autonomía política del movimiento obrero –interpretación sumamente extendida (Pont, 1984[1978]; Torre, 2011[1988])– es un modo específico de gestionar la tensión entre el sentido de prescindencia –que permite la articulación equivalencial del discurso institucional ferroviario con el peronismo– y el elemento que amenaza con romper con esa articulación: la politización explícita del vínculo entre identidad ferroviaria y peronismo. La formación del partido para las elecciones de febrero de 1946 cristaliza, entonces, una paradoja: la articulación del sentido de prescindencia sólo fue posible resaltando la dimensión moral de la adhesión al peronismo.

En ese contexto, se torna central la creación de una alternativa organizativa para la politización de la relación entre Perón y los trabajadores. Más que alterar el sentido de la prescindencia, la creación del PL es la forma organizativa que permite mantener esta articulación entre identidad ferroviaria y peronismo. Sin embargo, esta tensión que produce la pendulación de los sentidos del significante de la prescindencia, lejos de resolverse, signará todo el período. El otro significante articulador, el de la *disciplina sindical*, se transforma en una fuerza invaluable para el vertiginoso desarrollo de la nueva organización política en la que los ferroviarios fueron una pieza fundamental. El poder organizativo de los ferroviarios otorgó un plus fundamental en la campaña proselitista (Monsalvo, 1974:227-232; Prol, 2013:13).

En las páginas de *El Obrero Ferroviario*, el PL nunca es nombrado, ni se difunde ninguna actividad del PL provincial durante la campaña

electoral.⁷⁷ La consolidación de una CGT masiva depende del principio de prescindencia, un férreo tabú sobre la politicidad del vínculo entre sindicalismo y peronismo. Sin dudas, esta prescindencia posee sentidos menos rígidos que en años anteriores, pero su vigencia es incuestionable. Habrá que esperar más de un año, a diciembre de 1946, para que en el periódico ferroviario vuelva a aparecer el presidente Perón⁷⁸. Como en una transmutación propia de superhéroes, los dirigentes sindicales ferroviarios dejan su ropaje político en la puerta del sindicato.

⁷⁷Luego de la creación del Partido Peronista, con una carta orgánica que permitía agrupaciones de origen gremial (luego Unidades Gremiales), aparecen en Rosario agrupaciones ferroviarias según empresa (Prol, 2013:13,16).

⁷⁸EOF,533.

| CAPÍTULO 3 |

Los ferroviarios ante la emergencia del campo sindical (1943-1946)

La importancia excluyente que la UF tiene en el espectro de organizaciones sindicales transforma al sindicato en un espacio privilegiado para indagar los inusuales, veloces e irreversibles cambios que se produjeron en estos años en el mundo sindical. En este capítulo desarrollaremos el proceso de *emergencia del campo sindical* haciendo foco en el sindicato ferroviario. Primero, esbozamos brevemente la estructura general del campo sindical, usualmente descripta como modelo sindical peronista, con el fin de esclarecer las dimensiones que profundizamos para el gremio del riel en el desarrollo posterior. Segundo, descendemos al análisis de caso signado por un proceso de *concentración e institucionalización de capitales*. Además, destacamos otros factores que constituyen rasgos centrales para comprender la concentración de capitales en el sindicato: la consolidación de una nueva posición del gremio respecto de las empresas, caracterizada por la expansión de la representación a nuevos sectores de trabajadores y el inicio del arduo proceso de confección de escalafones por sectores dentro de la actividad ferroviaria, al que luego reemplaza la confección de un *escalafón único*.

Por último, los ferroviarios, de forma novedosa y decisiva, ocupan posiciones en la nueva burocracia estatal e incursionan en el *campo político*, participando protagónicamente de la formación del PL y ocupando posiciones ejecutivas tanto en municipios como en gobernacio-

nes y en el Poder Ejecutivo nacional. En consonancia con los estudios de las *segundas líneas peronistas*, intentaremos ponerles nombres propios y esbozar algunas trayectorias.

Nuevas condiciones estructurales y nuevas estrategias de desplazamiento de los ferroviarios

“Crear o robustecer sindicatos es una necesidad imperiosa del nuevo clima de adelanto social que vivimos”.

(Luis Gonzalez, Presidente UF)⁷⁹

El *Plan de asistencia y previsión social para ferroviarios*, presentado a la STyP por el gremio durante la intervención de Mercante al gremio ferroviario, es el primer antecedente del particular proceso de centralización del sistema de asistencia y previsión social nacional. La centralización del sistema inicia con el *Plan...* y se proyecta al resto de las organizaciones obreras con la intervención de las Cajas jubilatorias y la posterior creación del Instituto Nacional de Previsión Social (INPS). Esta centralización implica para el gremio concentración de capital económico (aportes obligatorios de todos los ferroviarios) y social (expansión y consolidación de prestaciones de salud y sociales).

La concentración de capitales también va de la mano de la expansión organizativa del gremio. Apenas inician las relaciones del gremio con la STP, la UF logra un nuevo alcance en la representatividad de sectores de trabajadores en actividades que estaban excluidos. El

⁷⁹Discurso en el aniversario de la Secretaría de Trabajo y Previsión, 1° de diciembre de 1944 (Doyón, 2006:137).

personal ferroviario de los puertos nacionalizados, el personal administrativo de los ferrocarriles y el aumento en el sector de los ferrocarriles estatales son los sectores más significativos. Esta nueva representación se rubrica con la confección de escalafones para estos sectores. Sumado a ello, la creación de tribunales laborales, modifican la posición del sindicato respecto de las empresas, a partir de una modificación de la posición estatal como árbitro de esta relación. Pero esta expansión no sólo implica un aumento numérico, sino también un aumento del volumen de capitales del gremio en el campo sindical.

La actividad ferroviaria fue una de las primeras en obtener por ley el beneficio de la jubilación en el ámbito privado. Si bien la ley se sanciona en 1915, se logra efectivizar algunos años más tarde, luego de varias negociaciones (y de la *huelga general ferroviaria*). La administración de la Caja de Jubilaciones por actividad, a cargo de los dirigentes sindicales, privilegiaba un modelo previsional descentralizado. Este modelo se opone al de seguro social unificado y centralizado, defendido sobre todo por grupos empresarios (Lvovich, 2006:152-154). La crisis que desde principios de los años treinta sufren la actividad ferroviaria y el sindicato, también se extiende a la financiación de la caja previsional de la actividad. Para 1943, el modelo de las cajas de jubilaciones por actividad se encuentra en crisis.⁸⁰ Los ferroviarios reclamaban insistentemente, tanto a través de reuniones con el Ejecutivo como por vía parlamentaria (en la voz de los socialistas), por una solución para el déficit de la caja de jubilaciones de su actividad.

⁸⁰Existían hasta ese entonces seis cajas de jubilaciones, pero otros tantos sindicatos (especialmente la federación de empleados de comercio) buscaban la suya.

En este contexto se llega al golpe de 1943 y, aspecto que nos interesa específicamente, la intervención de los gremios ferroviarios por el Tte. Coronel Domingo Mercante, el 23 de octubre de 1943. Menos de dos meses después, el interventor presenta el *Plan de asistencia y previsión social para ferroviarios*⁸¹, que busca expandir y reglamentar el régimen asistencial y previsional de los trabajadores del riel.⁸² Vale la fundada sospecha de que el trabajo es, por lo menos, conjunto. Principalmente con el Dr. Atilio Bramuglia, asesor letrado del gremio (desde 1935) y un abogado experto en asuntos laborales y previsionales.⁸³ También resultaría verosímil la participación de los asesores obreros de la intervención, sobre todo teniendo en cuenta que luego continuaban asociados a los asuntos previsionales del gremio.⁸⁴ **(Gráfico 1)**

Pero volvamos al aspecto organizacional, a través del *Plan...* se financia, además de las jubilaciones y pensiones, un plan integral de cobertura en salud.⁸⁵ En concreto, el proyecto prevé la financiación del Hospital Ferroviario, la Creación de un Policlínico, la construcción de un sanatorio para tuberculosos en Cosquín (Prov. de Córdoba), la

⁸¹A partir de aquí: *el Plan...*

⁸²EOF, Enero1944, 495:11.

⁸³Respecto a la trayectoria de Bramuglia ver Rein (2013).

⁸⁴Los asesores obreros de la intervención de Mercante son Luis Monsalvo, Florencio Soto, Juan A. Carugo, Plácido S. Polo. Todos son experimentados dirigentes del gremio (Monsalvo, 1974; Fernández, 1947).

⁸⁵Como se refleja en el *Plan...*, la STyP no se ocupa sólo de la conflictividad laboral como lo hacía la DNT, sino también centraliza las competencias de las secciones de Higiene Industrial y Social, de Previsión Social de la Dirección Nacional de Salud Pública y Asistencia Social y de Accidentes de la Caja Nacional de Pensiones y Jubilaciones Civiles, entre otros organismos (Lobato, 2007:151, Luciani, 2012:11).

apertura de consultorios en el interior del país, servicios de farmacia, ginecología y atención de niños en la sede de la UF primero, y en el interior del país luego.⁸⁶

En enero de 1944, semanas después de su presentación, el Ejecutivo sanciona tres decretos asociados al *Plan...* que van a tener diametral importancia para comprender el período de expansión organizativa del gremio. El N° 167, que habilita el subsidio por un millón de pesos para la construcción del Hospital Ferroviario, con lo que comienza la obra de infraestructura y asistencia en salud más grande que lleve adelante el sindicato en toda su historia. Y el decreto N° 168, que va a significar una medida administrativa fundamental para la financiación e importancia económica del gremio, la *contribución obligatoria* de todos los ferroviarios para asistencia y previsión social.⁸⁷ Menos de un mes después se suma a ello el decreto N° 3771, que crea la caja de subsidio familiar (instrumentada con el aporte por parte de las empresas ferroviarias del 2% del último aumento tarifario), y tiene por objeto solventar la implementación del salario familiar.

En febrero de 1944 se sumará al *Plan...* a todas las entidades mutuales ferroviarias, lo que inicia en la práctica la unificación y centralización de la importante red de asistencia y previsión preexistente en la actividad ferroviaria. De este modo se daban los primeros pasos para solucionar la crisis de la caja de jubilaciones ferroviarias, logrando aportes genuinos para solventarla, en donde participarían la totalidad de los trabajadores de la actividad, los empleadores y el Estado.

⁸⁶EOF, Enero1944, 495:13-15.

⁸⁷La contribución es destinada a la asistencia y previsión social de los ferroviarios y sus familiares directos, así como a los jubilados. Anales de Legislación Argentina, tomo IV, p.93.

Ese mismo mes, el asesor letrado del gremio, el Dr. Bramuglia, pasa a formar parte de la STP al ser nombrado director general de Asistencia Social.⁸⁸ Dos meses después de iniciada su gestión, crea la Dirección General de Asistencia y Previsión Social para Ferroviarios (DGAYPSpF),⁸⁹ que será dirigida por el Capitán D. Alberto Rodrigo Fontán (hasta ese momento el Sec. Privado del Tte. Cnel. D. Mercante) por cuatro meses. Al finalizar la intervención en los gremios ferroviarios, lo reemplaza en el puesto el propio Mercante.⁹⁰ La dirección cristaliza la centralización del sistema integral de asistencia y previsión ya descrita, al absorber tanto las funciones de la antigua caja de jubilaciones ferroviarias como los diversos beneficios asistenciales que el sindicato brindaba a través de las mutuales y cooperativas; además se suma a ello el Hospital Ferroviario y las colonias de vacaciones.⁹¹

El 2 de junio se decreta la modificación a la ley N° 10650, que reglamenta los aportes y el alcance de los beneficios jubilatorios y previsionales.⁹² En él se establece el aporte del 5% del salario de los ferroviarios y el del 12% por parte de las empresas. Los montos jubilatorios oscilan entre un 92% y un 60% de los promedios salariales, y se reglamenta el alcance de las pensiones e indemnizacio-

⁸⁸EOF, 496:T.

⁸⁹Decreto N° 9694, del 17 de abril de 1944. (<http://www.saij.gob.ar/9694>)

⁹⁰Además de interventor de los sindicatos ferroviarios, Mercante ya era secretario de la Vicepresidencia de la Nación, Oficial Mayor del Ministerio de Guerra y Director General de Acción Social Directa (EOF, 495:10).

⁹¹Resolución de la Intervención Mercante del 9 de mayo de 1944. EOF, 499:11.

⁹²Decreto N° 14524/44

nes por deceso, un servicio que hasta el momento la UF brindaba a sus asociados.⁹³

En suma, el sindicato de la UF se constituye en un nexo fundamental para comprender el nuevo modelo previsional que inicia, justamente, con la centralización del sistema previsional ferroviario y se generaliza (Belmartino: 2005, 113). Un mes después de la creación de la DGAYPSpF, el 3 de mayo, la dirección de asistencia que conduce Bramuglia se encarga de crear el Consejo Nacional de Previsión Social (CNPS), compuesto por los interventores de las seis cajas de jubilaciones existentes.⁹⁴ La función exclusiva del consejo es el diseño y creación del Instituto Nacional de Previsión Social (INPS).⁹⁵ La velocidad de las transformaciones institucionales continúa su marcha vertiginosa, menos de dos meses después, el 23 de junio, se crea el INPS,⁹⁶ organismo que reglamenta y centraliza el sistema asistencial y previsional de *todos* los trabajadores nucleados en las seis cajas de jubilaciones existentes hasta el momento. Dentro del Instituto, se crea la sección de previsión social según los gremios, en donde actúan representantes de cada sindicato (la UF nombrará dos representantes).

⁹³EOF, 500:10-11.

⁹⁴A los interventores los nombra en su cargo el Dr. Bramuglia. El Consejo se compone por: Dr. Ramón J. Cárcano (presidente) y delegados interventores Dr. Ricardo Riguera (Empresas particulares y Periodistas), Dr. Oscar Means (bancarios), Capitán de Navío Juan F. Chihigaren (marina mercante), Pedro Andrés Rojas (ferroviarios) y Atilio M. Onetto (personal civil de la nación). Secretario del consejo Dr. Carlos R. Desmarás. (EOF, 499:9)

⁹⁵EOF,499:7

⁹⁶Decreto ley N° 29176/44 (<http://www.sajj.gob.ar>). El Instituto será presidido por el Dr. Ramón J. Cárcamo. (EOF, 500:18)

Entonces, en este breve período de seis meses, las transformaciones en materia previsional de los ferroviarios va desde la existencia de la caja de jubilaciones ferroviarias, organismo en crisis y circunscripto a recaudar y distribuir los aportes jubilatorios, a un sistema de asistencia y previsión social que centraliza todas las funciones que el gremio venía desarrollando de forma particular, que incluye servicios de salud, pensión, indemnizaciones por deceso y servicios vacacionales, con financiación compartida entre las empresas, los trabajadores y el Estado. **(Gráfico 1)**

Por supuesto que este proceso no estuvo exento de disputas que databan de varios años atrás. La Unión Industrial Argentina (UIA) se opondrá a la generalización del sistema previsional que expande la lógica de la caja de jubilaciones (recordemos que en diciembre de 1944 se hace efectiva la de los empleados de comercio, que desata la polémica y propicia el definitivo alejamiento de la organización patronal con el gobierno). Pero además, figuras que van cobrando relevancia en el grupo gobernante, como Francisco Figuerola, también entienden la implementación de un seguro social universal como solución. La expansión organizativa de los gremios, su gravitación política y la decidida participación de los ferroviarios para mantener los beneficios adquiridos dentro del control de la órbita sindical, son decisivas para sostener el modelo asistencial. (Lvovich, 2006:164). En el siguiente capítulo desarrollamos con más detalle la contienda por el sistema previsional y la participación de los ferroviarios en ella.

Otro elemento que da cuenta de la concentración de capitales en el sindicato ferroviario es el aumento de las facultades representativas del mismo ante nuevos sectores relacionados con la actividad. Este aspecto tiene dos dimensiones. Por una parte, el aumento de afiliación implica un aumento de capital sindical en cuanto la CGT pondera las bancas en

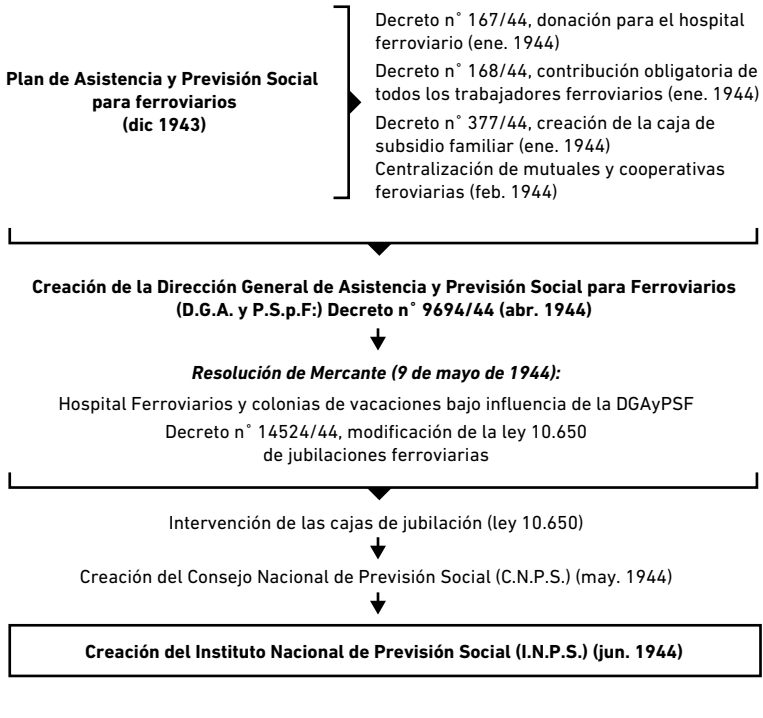


Gráfico 1. Periodización del proceso de centralización asistencial de la Unión Ferroviaria (UF) y su inclusión en el Instituto Nacional de Previsión Social (INPS) dentro de la Secretaría de Trabajo y Previsión (STP), durante los años 1943-44.

el CCC según cantidad de afiliados. Por otro, la expansión de la representación genera un aumento del volumen del capital económico (que se traduce en *capital organizativo*) al aumentar la cantidad de aportantes.

En este periodo el gremio alcanza nuevas actividades que pasan a ser reconocidas dentro de la influencia de la UF Primero, en el mes de

febrero de 1944, el sindicato obtiene para sí la representación de un sector muy importante en la actividad ferroviaria, el personal administrativo y los empleados de superintendencias de los ferrocarriles de jurisdicción nacional (decreto N° 3905). Hasta el momento, el de los administrativos era el único sector significativo en número al que no había logrado representar el gremio. Además, el sindicato logra la inclusión del personal administrativo de los ferrocarriles del Estado reconociendo la antigüedad para quienes cambien de gremio. Esta jugada no está exenta de problemas, habilita a la UF a incluir personal que hasta ese momento pertenecía al personal civil de la Nación.⁹⁷ Como veremos en detalle en el siguiente capítulo, esta disputa por la representación sindical de los administrativos se generaliza con la nacionalización de los ferrocarriles.

Además del valor económico de la inclusión de nuevos representados y del incremento de capital sindical que genera este aumento en el peso de la UF en la CGT, el *escalafón*, en la experiencia inmediata de los ferroviarios en el lugar de trabajo, contrarresta la influencia de las empresas sobre el personal encargado de supervisar. El sindicato ahora tiene atribuciones sobre quienes se encargan de la supervisión del personal, y esa influencia se traduce en “la implantación de un escalafón que ponga término a los abusos y favoritismos” por parte de las empresas.⁹⁸ Que la tarea de, por ejemplo, los Jefes de Estación, ahora se encuentre regulada por el sindicato, habilita un nuevo alcance del poder sindical

⁹⁷El ex Administrador General de los Ferrocarriles del Estado, Ingeniero Eduardo M. Huergo, sostiene la objeción a la expansión de la representación de la UF al personal administrativo de los Ferrocarriles del Estado. EOF, 498:1.

⁹⁸EOF, 497:9.

en la actividad y en relación a las empresas, y en consecuencia, también cristaliza un nuevo *status* del sindicato ferroviario en el lugar de trabajo.

Un mes después, en marzo, la UF también consigue el derecho de representar al personal ferroviario del puerto de Rosario, recientemente nacionalizado, dependiente del Ministerio de Hacienda.⁹⁹ Para ese entonces, ya se encuentran representados los ferroviarios del puerto de la Capital Federal, La Plata, Mar del Plata, Necochea y Quequén. Hacia fines de año se logra unificar los escalafones del personal ferroviario de todos los puertos, unificando criterios salariales y reglamentarios para la actividad. El escalafón, como cristalización de un estado de las relaciones entre las empresas y los trabajadores, se constituye en un capital fundamental para afirmar la posición del sindicato en relación a sus afiliados y a las empresas ferroviarias.

Por último, en la reforma ya citada de la ley jubilatoria, se incluye dentro de la representación de la UF al “personal obrero que trabaja a órdenes de contratistas, de mutualidades y cooperativas ferroviarias, como también de los compañeros empleados de nuestras entidades gremiales”.¹⁰⁰ Con esta medida se completa el espectro de influencia del gremio ferroviario, cualquiera que se encuentre trabajando en jurisdicción ferroviaria (a excepción de los maquinistas y foguistas), sea comerciante, mutualista, cooperativista, peón de carga en un silo o un puerto, está bajo el derecho de ser representado por la UF.

También es importante el aumento del nivel de sindicalización en los ferrocarriles estatales. Si bien la UF representa a los trabajadores

⁹⁹Res. N°221, del 11 de marzo de 1944. Reproducida en EOF, 397:11.

¹⁰⁰Actas UF-CA, 19 de septiembre de 1944, 2:10.

de los ferrocarriles estatales desde 1926, el nivel de sindicalización allí es más bajo que en las empresas privadas. La Administración de los Ferrocarriles del Estado (A.F.E.) era un agente históricamente enfrentado al gremio (Fernández, 1947; Scalabrini Ortiz, 2006[1940]; Horowitz, 2004[1990]). Un motivo importante de ello era que, para los empleados de los ferrocarriles estatales, los salarios eran significativamente más bajos en comparación con los de las empresas francesas o inglesas (Horowitz, 1985). Luego de que se interviene la AFE y la Dirección General de Ferrocarriles (DGF) (en abril y junio de 1944, respectivamente), la potencial influencia que el gremio tiene sobre la actividad aumenta considerablemente al modificarse el equilibrio de fuerzas en la relación entre las empresas, el sindicato y los organismos estatales reguladores de la actividad. Apenas asume la intervención de la AFE, el Cnel. Juan A. Cuaranta activa jubilaciones del personal en edad de hacerlo, propone ascensos (aún no regulados por escalafón) y suprime los exámenes del personal en servicio, lo que se constituía en un mecanismo informal de control del personal.¹⁰¹

Para septiembre de 1945, la UF contaba (según cálculos del propio sindicato) con más de 100.000 asociados y 264 seccionales¹⁰², más de 30.000 afiliados más que en 1941.¹⁰³ Pero no sólo es importante el crecimiento en número de socios, sino que el sindicato concentra capitales de distinta índole. Mayor poder económico, extensión del alcance

¹⁰¹EOF, 498:5

¹⁰²EOF, Sep.1945, 517: tapa.

¹⁰³Según Horowitz (1984:294), en 1941 eran 441.412 los trabajadores sindicalizados, por lo que los ferroviarios representaban alrededor de un cuarto de los trabajadores sindicalizados del país.

representativo del gremio, crecimiento en infraestructura y cobertura recreativa y de salud para los socios y sus familias que se traduce en un mayor volumen de *capital organizativo*. Además, se invierte la carga del Estado sobre la relación entre el sindicato y las empresas ferroviarias, lo que incrementa la influencia del sindicato y sus representantes en el lugar de trabajo, aumentando el volumen del *capital de negociación*. Por último, el gremio sustenta su posición en el peso significativo que adquiere en la nueva estructura estatal. Tanto en el diseño como en la aplicación (y legitimación) de las nuevas herramientas que regulan las relaciones político-sindicales, los ferroviarios participarán activamente.

Vías hacia nuevos destinos

Si la participación concreta de dirigentes sindicales se analiza en el marco de la emergencia del campo sindical, encontramos nuevos matices explicativos para la formación del peronismo y la relación con los sindicatos. La participación de actores sindicales claves en el diseño de las herramientas estatales da una nueva impronta a éstos y, además, consolida el *capital sindical*. La nueva valoración de los saberes y prácticas sindicales excede el espacio meramente sindical y se objetiva, lo que habilita *desplazamientos* hacia otros campos, como el de la burocracia estatal o el político. Tanto los lugares formales de participación obrera en el Estado como las plazas en cuerpos parlamentarios locales, provinciales y nacionales, o las posiciones ejecutivas en ministerios, gobernaciones e intendencias se multiplican por todo el país. Consideramos que la descripción de estos *desplazamientos* es un aporte valioso en dos sentidos. Primero, en ponderar el peso de los actores sindicales en el diseño e implementación de políticas

públicas durante el proceso de reforma institucional. Segundo, nos permite describir cómo el proceso de acumulación de *capital político* del sindicato lo posiciona en un lugar de privilegio en el *campo sindical*. Tanto la valoración de saberes y prácticas específicas como la acumulación de capital político son elementos que participan en el proceso de consolidar un *capital sindical*, específico del campo, que otorga un valor social particular a los agentes sindicales.

A partir de la creación de la STP, a fines de 1943, los *desplazamientos* de ferroviarios hacia distintas dependencias de la secretaría aumentarán considerablemente. Uno de los primeros y más conocidos agentes ferroviarios en ocupar puestos de gestión estatal es el Dr. Atilio Bramuglia. Luego de participar en la confección del proyecto de creación de la secretaría, en febrero de 1944 lo nombran director general de Asistencia Social en la STP. Su actividad en la secretaría trae resultados inmediatos, es un actor protagónico en el proceso de centralización de la actividad previsional descrito más arriba, crea en primer lugar la DGAYPSpF y, luego de coordinar la intervención de las cajas jubilatarias, crea el Consejo Nacional de Previsión Social, que diseña el Instituto Nacional de Previsión Social. Desde nuestra perspectiva teórica el Dr. Atilio Bramuglia es un *agente sindical*. Su *capital incorporado*, capital que en este período se convierte para desplazarse al *campo político*, debe mucho a su participación, experiencia y relaciones con el mundo sindical. Abogado socialista, discípulo y mano derecha del Dr. Mario Bravo, era el asesor letrado (puesto formal) y político (puesto informal) de la UF desde 1935, sucediendo a su mentor. Su cercanía con el líder ferroviario, José Domenech, y el profundo conocimiento del gremio y la central obra (de la que también fue asesor letrado) era un valioso cúmulo de experiencia y conocimiento sobre los saberes y

prácticas sindicales que lo ubican en una posición privilegiada para incorporarse al equipo del gobierno militar en el diseño de las nuevas instituciones laborales y previsionales. Con relación a su afiliación al socialismo, su posición sindical no le había otorgado beneficios para ascender en el partido. En este sentido, la trayectoria de Atilio Bramuglia y la de otros agentes sindicales afiliados al Partido Socialista (como Ángel Borlenghi) se asemejan. Los saberes relacionados a los asuntos previsionales y al derecho laboral, junto con su prestigio e influencia dentro del gremio ferroviario y el ámbito sindical, fueron capitales fundamentales para comprender el punto de partida para su posterior acumulación de *capital político*. Al llegar a la STP, su vocación política explota y crece, mientras la dinámica del peronismo se lo permite. Primero como Interventor de la provincia de Buenos Aires, luego como Ministro de Relaciones Exteriores y Culto. Pero además, el asesor letrado de la UF es una llave de acceso para el *desplazamiento* de varios ferroviarios hacia la burocracia estatal, ocupando cargos específicamente sindicales o bien, cargos políticos.

En marzo de 1944 el Poder Ejecutivo designa a los representantes obreros ante la Conferencia Internacional de Trabajo, que se desarrollará en Filadelfia al mes siguiente. La CGT propone tres representantes, de los cuales dos pertenecen a la UF (Luis Girola y Plácido Polo) y el restante es Alfredo Fianza, que pertenece al Sindicato Obrero de la Industria del Calzado (SOIC). Respecto de los ferroviarios, Luis Girola es miembro de la CD de la UF desde 1928 y de la Mesa Directiva desde 1931. Plácido Polo fue vocal de la CD de la UF desde 1942, luego se desempeña como asesor obrero durante la intervención del Tte. Cnel. D. A. Mercante, y a partir de la normalización del gremio ocupa un cargo en la Mesa Directiva de la UF, como tesorero.

En abril de 1944, el Director General de Asistencia y Previsión Social para Ferroviarios, el Capitán Rodrigo Fontán, dicta su primera resolución en la flamante dependencia. Nombra a Luis Monsalvo como Secretario General de la institución. También participan del Consejo Asesor de esta entidad cinco socios de la UF: Florencio Soto, Juan A. Carugo, Plácido S. Polo, Pedro Dándola y Ricardo Iglesias.¹⁰⁴ Se comienza a perfilar un equipo de trabajo de ferroviarios dentro del organismo previsional. Cuando, un mes después, se crea el Consejo Nacional de Previsión Social, actuarán como asesores obreros en este consejo dos directivos de la UF Nicolás Solito y Ceferino López. Como desarrollamos, este consejo crea el INPS en noviembre de 1944, y se los confirma dentro del INPS, ahora como miembros de la Junta Seccional en la División de Previsión Social según los Gremios.¹⁰⁵ Los dos ferroviarios tienen vasta experiencia en el manejo de las cuentas previsionales del gremio. Desde 1937 hasta 1943 formaron parte del Directorio de la Caja Ferroviaria.

Entre fines de 1944 y abril de 1945 se produce uno de los hechos más significativos para comprender la importancia que el acceso a la burocracia previsional tiene en el proceso de acumulación de capital en los agentes ferroviarios. A fines de 1944, José Domenech -el mismo que había bautizado como “primer trabajador” al Sec. de Trabajo y Previsión en diciembre de 1943- llamaba la atención de toda la CD del gremio ferroviario al rechazar el puesto de Presidente de la Cámara Gremial en el INPS Según relata a la CD del gremio su presidente, Luis Gonzalez:

¹⁰⁴Acta, CA, 21 de noviembre de 1944, 5:29.

¹⁰⁵Acta CA, 21 de noviembre de 1944, 5:2.

Los primeros sondeos ya se le habían hecho antes de que se constituyera el cuerpo directivo, oportunidad en la cual contestó que cuando ese hecho ocurriera, no tendría inconveniente en ser el obrero disciplinado que había sido siempre y continuar trabajando en bien de la causa del proletariado.

Sin embargo, al momento en que la Mesa Directiva (por pedido del presidente de Acción Social directa, el Dr. A. Bramuglia) lo consultó para que cubriera el cargo, Domenech contestó que “agradecía mucho pero no estaba dispuesto a ocupar un cargo de tal naturaleza, pues él trataría de trabajar lisa y llanamente en el movimiento sindical”.¹⁰⁶

El ex Secretario General de la CGT había visto desde fuera la consolidación de la posición de los dirigentes ferroviarios a partir de la satisfacción de demandas históricas del gremio. Ante el proyecto avanzado de conformación de la CGT, en el cual había tenido poca participación formal, pretendía recuperar su puesto sindical. Los capitales para hacerlo se reducían al reconocimiento de su *trayectoria modal* en el mundo sindical, un modo de acceso tradicional. Desde delegado seccional del FCCA en la huelga general de 1912, había ingresado a la CD de la UF en 1926. A fines de 1934 consigue desplazar al “caudillo” Antonio Tramonti de la UF y se mantiene en el puesto de presidente hasta 1941. Paralelamente, es miembro del CCC de la CGT y presidente de ésta desde 1937 hasta el golpe de 1943 (previa división de la central meses antes). Sin embargo, durante los últimos años de liderazgo en la CGT, sus vínculos con el Partido Socialista se habían deteriorado, lo mismo que su relación con los dirigentes sindicales más importantes.

¹⁰⁶Acta C.A., 1944,7:8.

Al momento de la fractura de la CGT, prácticamente sólo le queda parte del apoyo ferroviario. En su gremio, Bramuglia (que había sido concejero político de J. Domenech durante años) y los dirigentes que se acercan a la intervención como asesores ganan terreno a través de su incorporación a la STP, una relación fluida con los líderes políticos del gobierno sumada a la obtención de reivindicaciones históricas como contrapartida de una movilización exitosa del gremio en apoyo a la gestión. En el grupo de dirigentes que se consolida en la UF-y como elite de la nueva CGT- no tienen reservado un puesto para el antiguo líder. Su conducción personalista y la pérdida de contactos en el Estado, los partidos e incluso el sindicato condenan las aspiraciones del dirigente de origen español. En el plano estrictamente sindical, la nueva CGT busca la unidad como elemento prioritario y José Domenech había sabido ganarse enemigos en casi todos los gremios afiliados a la central hasta marzo de 1943. Finalmente, el ex Sec. General de la CGT rechaza el puesto que le ofrece el Dr. Atilio Bramuglia. El 19 de abril de 1945, Luis González (presidente de la UF desde 1941) abandona el máximo puesto en el gremio para ocupar el cargo de presidente de la cámara gremial en el INPS¹⁰⁷. Sin embargo, el ferroviario no abandona la CD: continúa como vocal hasta 1948.

En junio de 1944, un importante dirigente de la UF y la CGT, Luis Cerruti, es designado en un puesto que excede los asuntos previsionales, Sec. Gremial de la Dirección de Acción Social Directa en la STP¹⁰⁸. La valoración de los saberes de un experto dirigente en posiciones

¹⁰⁷EOF, mayo de 1945, 512:12. Y EOF, mayo 1944, 499:8.

¹⁰⁸Luis Cerruti fue secretario general de la CGT desde su creación en octubre de 1930 hasta junio de 1937 (EOF, N°499, mayo, p.8.).

elevadas en la central obrera está íntimamente relacionada con el criterio del director de la repartición, el Dr. Bramuglia. También es reveladora la temprana presencia en la STP del ferroviario (perteneciente a la seccional puerto de la Capital) Hugo Mercante, quien ocupará más tarde la Dirección Nacional de Trabajo y Acción Social Directa entre 1946 y 1952 (Luciani, 2012:14-15).

Pero, además de la STP, otro organismo de planificación es central para comprender la institucionalización de las relaciones político-sindicales. En septiembre de 1944, se crea del Consejo Nacional de Postguerra (CNP). Este organismo, según sus objetivos explícitos, se encargará de centralizar la planificación estatal en el nuevo contexto internacional a través de la coordinación, orientación y asesoramiento técnico a los distintos sectores de la sociedad. Además de ser una herramienta que buscaba sostener los niveles de empleo en el contexto de apertura del mercado internacional, se preocupará de la planificación de los servicios y el transporte. El primer plan quinquenal es, en parte, resultado de esta experiencia. El Consejo contaba con una comisión permanente presidida por el Coronel Perón, y la Secretaría General la desempeñaba Francisco J. Figuerola (consejero técnico de la Vicepresidencia). También participaban de ella los secretarios y subsecretarios del resto de las dependencias estatales, entre quienes se encontraba el Dr. J. A. Bramuglia. Lo más novedoso de este diseño institucional es que en el CNP se implementa la participación consultiva en iguales proporciones de obreros, empresarios y funcionarios públicos en las distintas subcomisiones. La conexión entre el Consejo Permanente y los cuerpos obreros designados para las distintas Subcomisiones Técnicas será el antecedente más significativo de participación de un cuerpo obrero como tal en la planificación estatal. La re-

presentación obrera en el Consejo de Posguerra cristaliza una nueva posición del *campo sindical* al poner en pie de igualdad a las relaciones entre obreros y patrones en el modelo de planificación Estatal. Luis Girola (integrante de la CD de la UF desde 1928 y de la Mesa Directiva desde 1941) es designado como uno de los siete representantes obreros que integran el consejo.¹⁰⁹ En 1947, luego de la disolución del Consejo de Posguerra y la creación de la Secretaría Técnica, el ferroviario Savino A. Parrilli ocupara una posición similar a la de L. Girola en el nuevo Consejo Económico y Social.

Ya sea en asuntos previsionales, de diseño institucional o planificación estatal, desde antes de constituirse el primer gobierno peronista, la presencia de los agentes sindicales ferroviarios es notoria (**Tabla 1**). La consolidación del *capital sindical* es, en parte, producto de este *desplazamiento* de agentes sindicales al campo burocrático estatal, que consolida una valoración social específica de sus saberes y prácticas en otros campos.

La creación del PL, el primer y único partido en la historia de Argentina apoyado de forma casi exclusiva en los sindicatos, consolida la reconversión de capitales que establece el vínculo entre el campo sindical y el político. La principal característica de esta etapa del proceso son las luchas por el modo legítimo de participación de los agentes sindicales en el campo político. La existencia de dos corrientes en el seno del partido, una autonomista y otra prescindente, va a marcar el pulso de esta disputa.

¹⁰⁹Fernández (1947:154). Actas CA, 21. Nov. 5:29.

Tabla 1. Cargos de socios de la Unión Ferroviaria (UF) en el Consejo Nacional de Postguerra (CNP) y en la Secretaría de Trabajo y Previsión (STP).

	NOMBRE	CARGO	AÑO
Consejo Nacional de Postguerra	Girola, Luis	Representante Obrero del Consejo Nacional de Postguerra	sept, 1944
	Bramuglia, Atilio	Vocal Consejo Nacional de Postguerra	
Secretaría Técnica	Parrilli, Savino A.	Consejo Económico y Social	1947
Trabajo y Acción Social Directa	Cerruti, Luis	Jefe de Acción Gremial	jun, 1944
	Echave, Luis T.	Subdirector de Trabajo en los Transportes	1947
Secretaría de Trabajo y Previsión	Bramuglia, Atilio	Director general de Asistencia Social en STP	feb, 1944
	Consejo Nacional de Previsión Social (CNPS)		
	López, Ceferino	Cámara asesora CNPS	may, 1944
	Solito, Nicolás	Director INPS	1947
	Instituto Nacional de Previsión Social (INPS)		
	Gonzales, Luis	Presidente de la Cámara Gremial del INPS	abr, 1945
		Director gubernamental del INPS	nov, 1946
	Solito, Nicolás	Miembro de la Junta seccional en la división de previsión social según los gremios del INPS	nov, 1944- oct, 1947
		Cámara asesora CNPS	may, 1944
	López, Ceferino	Miembro de la Junta seccional en la división de previsión social según los gremios del INPS	nov, 1944- oct, 1947
		Presidente de la Cámara Gremial del INPS	1947
	INPS – Dirección General de Asistencia y Previsión Social para Ferroviarios (DGAPSF)		

Tabla 1 (cont.)

		NOMBRE	CARGO	AÑO
		de Seta, Piero Enzo	Sec. de la Caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias	may, 1944
Secretaría de Trabajo y Previsión	Asistencia Social	Solito, Nicolás	Representante de la UF en la Caja Ferroviaria	1944
		Monsalvo, Luis	Sec. General DGAPSF	abr, 1944
			Sec. General DGAPSF	1946
		Soto, Florencio	Consejo Asesor DGAPSF	abr, 1944
			Subdirector Gral. DGAPSF	1946
		Carugo, Juan A.	Consejo Asesor DGAPSF	abr, 1944
			Vocal DGAPSF	1947-1948
		Polo, Plácido S.	Consejo Asesor DGAPSF	abr, 1944
		Dándola, Pedro	Consejo Asesor DGAPSF	abr, 1944
			Vocal DGAPSF	1947-1948
		Iglesias, Ricardo	Consejo Asesor DGAPSF	abr, 1944
			Vocal DGAPSF	1947-1948
		Ratti, Alfredo	Vocal DGAPSF	1947-1948
		Olivera, Juan N.	Vocal DGAPSF	1947-1948
Mendizabal, Vitorio	Vocal DGAPSF	1947-1949		
	Director Gral. DGAPSF	1951		
Delegaciones Regionales	Belenguer, Emilio	Delegado STP (Bahía Blanca)	sept, 1945	

De un lado se encuentra la línea más profundizada por los estudios clásicos. Liderada por Luis Gay y Cipriano Reyes, esta línea, más férreamente enfrentada al bloque de radicales oficialistas, entiende que el PL es el canal político de la clase obrera y debe sostenerse en su particularidad. La consolidación de un partido que se estructura a imagen de la central obrera aseguraba la reproducción de la posición dominante de los sindicatos en el partido a través de una cláusula ex-

plícita que aseguraba dos tercios de representación para los sindicatos, o dirigentes sindicales, en los cargos partidarios y candidaturas.¹¹⁰

La segunda corriente, a la que se le prestó menos atención en los estudios clásicos, es sostenida por un grupo liderado por dirigentes del sindicato de la UF Los ferroviarios sostienen la legitimidad de J.D. Perón como líder del movimiento y la necesidad de la disolución del partido -ordenada por éste- para la unificación del movimiento político. Los ferroviarios muestran indicios lo suficientemente claros de continuar *una línea prescindente que buscaba consolidar la participación sindical en el campo político*, pero no la hegemonía del sindicalismo en el campo político (imposible de integrar con el precepto de prescindencia). Por ejemplo, si los gremios podían afiliarse en conjunto al PL, la UF nunca lo hizo.¹¹¹ Además, si sus afiliados, muchos de ellos integrantes de la CD o dirigentes seccionales, se candidateaban a puestos parlamentarios nacionales o provinciales, el órgano de difusión del gremio se mantuvo en la más estricta prescindencia. No existe un solo indicio de proselitismo en las páginas de EOF durante el período de formación del partido y la campaña electoral (noviembre de 1945 a febrero de 1946).

La de los ferroviarios es una estrategia de consolidación de la posición de los agentes sindicales en el campo político. Si en el orden político institucional anterior la voz sindical estaba mediada por agentes estrictamente políticos, ahora la representación del movimiento obrero en el campo político es directa. La unidad del peronismo (al igual que la uni-

¹¹⁰Artículos 10°, 11° y 28° de la Carta Orgánica del Partido Laborista, en Gay (1999:133-140).

¹¹¹Sin embargo, las primeras agrupaciones ferroviarias peronistas comienzan a aparecer luego de la disolución del PL (Prol, 2013) aunque no tenemos documentación certera de que el gremio las habilitara.

dad como estrategia de consolidación de la CGT en el campo sindical) son principios de acción que sostiene el gremio, capitalizando el proceso para consolidar su posición en el campo sindical. En este sentido, esta estrategia incluye la expansión de la representación del peronismo más allá de la frontera de clase. La integración de los agentes sindicales al campo político, no la transformación del campo político desde el sindical. Desde una perspectiva estructural esta última versión era inviable. Si bien los agentes sindicales se constituyen en un actor con un peso decisivo en el campo político, lejos estaba de consolidar una posición dominante en él, donde eran recién llegados. Más que transformar el campo político, algunos cumplieron funciones específicas de representación de sus sindicatos o del movimiento obrero, y otros trazaron las primeras líneas de una vía de *profesionalización*,¹¹² reconvirtiendo sus capitales y adquiriendo saberes y prácticas para posicionarse en el campo político. Sin embargo, el estado de *alodoxia* que produce la reestructuración social e institucional, habilitó este tipo de expectativas en algunos agentes sindicales. Veamos las trayectorias de algunos de los ferroviarios para ilustrar este punto.

Si hablamos de trayectorias políticas, vuelve a aparecer la figura de Atilio Bramuglia como desatacada. En diciembre de 1944 es nombrado interventor de la provincia de Buenos Aires. Desde allí, se encargará de administrar las intervenciones en las distintas intendencias, jugando un papel político destacado en el entramado de alianzas que se cristalizará en las elecciones de febrero de 1946 (Rein, 2013). Renuncia al cargo en el inicio del convulsionado período de inestabilidad del gobierno militar, en septiembre de 1945, por razones poco claras.

¹¹²Respecto del concepto de profesionalización política de dirigentes sindicales ver Damin (2015).

Luego es propuesto para gobernador por el PL, pero su postulación cae en el intenso y escueto período de negociaciones de cargos con J. Perón y la facción radical. Luego de ganadas las elecciones, es nombrado Ministro de Relaciones Exteriores y Culto. Durante su gestión, la ONU aprueba los derechos universales del trabajador a instancias de la presentación de Argentina. El capital sindical se objetiva ante el máximo organismo de legislación internacional. En 1949, la declaración de derechos universales de los trabajadores es incorporada a la Constitución argentina.

Una trayectoria menos conocida es la de Emilio Belenguer. Era presidente de la Seccional Sud (Bahía Blanca) de la UF desde 1940 y había participado como delegado ferroviario en el II Congreso Ordinario de la CGT (aquel en el que comenzó a resquebrajarse en el gremio la disciplina sindical y con ella, la CGT). Su relación formal con la STP comienza en septiembre de 1945, cuando es designado delegado regional de la secretaría. A fines de 1946, el presidente de la nación lo nombra gobernador del Territorio Nacional de Neuquén. El trazo de la línea del FFCC Sud lo hacía conocedor de los territorios de Neuquén y Río Negro. Ocupa el cargo hasta 1949, cuando es nombrado en el mismo cargo ejecutivo, pero en el territorio nacional de Río Negro. Se desempeña como gobernador hasta 1955, cuando en pleno proceso de institucionalización del territorio nacional como provincial, se interrumpe el proceso por el golpe militar y el ferroviario es encarcelado en la ciudad de Viedma, capital de la nueva Provincia.

Luego de las jornadas de octubre, los ferroviarios ocuparon posiciones relevantes en la organización del PL, incluso desde el frenético momento de su gestación. Luis Monsalvo fue nombrado Secretario General provisorio del partido y confirmado luego de su constitución

a inicios de noviembre de 1945. El dirigente cordobés era uno de los agentes sindicales con mayor capital organizativo y más cercano a Mercante y Perón. Además, detentaba una posición importante en la STP. Otros dos ferroviarios ocuparon posiciones importantes en el partido. Luis Gonzalez fue designado tesorero. El dirigente rosarino (misma ciudad y ferrocarril que su mentor, J. Domenech) ocupaba, además, el máximo cargo gremial en asuntos previsionales en la STP. Por último, el sanjuanino Ramón Tejada fue designado Secretario de Asuntos Agrarios. Líder sindical en San Juan desde 1937, donde era Secretario General de la Federación Obrera Sanjuanina, detentaba un capital organizativo y de movilización que excedía a los ferroviarios de aquella provincia. Era miembro de la CCC de la CGT (por la UF) desde septiembre de 1945.

En roles menos jerárquicos pero igual de relevantes para comprender la consolidación territorial del partido, varios ferroviarios ocuparon cargos como encargados de organización, delegados al primer congreso nacional del partido, secretarios generales de federaciones departamentales y centros políticos. Sobre todo en las provincias de Córdoba, Santa Fe y Tucumán (y tomando a ésta como centro de irradiación hacia otras provincias del norte) y en algunos puntos de la Capital Federal.

Una vez ganadas las elecciones de febrero de 1946, los ferroviarios consolidan el desplazamiento al *campo político* (lo que implica consolidar el capital sindical y su convertibilidad). Puestos parlamentarios en las dos cámaras nacionales y en las legislaturas provinciales, y diversos cargos en los poderes ejecutivos nacionales, provinciales y municipales, arraigan la estructura de capital de los agentes sindicales. Las estrategias de los agentes sindicales en el campo político son variadas. Algunos consolidan su posición y se transforman en hombres de partido, muchas veces revalorizando sus capitales con el desempeño par-

lamentario y partidario, teniendo un vínculo más laxo con el campo sindical. En otros casos, la labor parlamentaria de los ferroviarios se orienta a lograr satisfacer las demandas sindicales.

Entre los ferroviarios que ocupan puestos parlamentarios algunos se destacan por su elevada posición o por la tarea que desempeñaron en alguno de los dos sentidos. En primer lugar, el Secretario General de la CGT, Silverio Pontieri, es elegido diputado nacional por la provincia de Buenos Aires. Durante los primeros dos años legislativos (1946-1947) se desempeña como primer vicepresidente de la Cámara de Diputados de la Nación, calibrando el peso del bloque laborista en ella. Durante este período, se efectivizan como leyes la mayoría de los decretos del ejecutivo sancionados durante los años de gobierno militar (entre ellas, la ley de asociaciones profesionales). Además, en este período se agudiza la interna laborista con el radicalismo que acompañaba la coalición. La interna se resuelve parcialmente con la creación del Partido Único de la Revolución (PUR), lo que provoca el desprendimiento del diputado laborista, Cipriano Reyes. Tal vez como en ningún otro período, la disputa de posiciones en la CGT también se refleja en la Cámara de Diputados. La permeabilidad del campo político y sindical en esta etapa de consolidación institucional alcanza el punto más alto de todo el período.

Una estrategia diferente es la del diputado nacional por Santa Fe Ángel L. Ponce. Era dirigente de los Ferrocarriles del Estado (al igual que el presidente de la UF de ese momento, Telmo B. Luna) y había llegado a la CD del gremio en 1941. Un año después, ocupaba un cargo también en el CCC de la CGT. En 1946 deja la CD del gremio y se sumerge en la campaña del PL, que lo lleva a ocupar una banca parlamentaria. Su desempeño en la cámara sobresale por la presentación de proyectos orientados a otorgar beneficios a los ferroviarios. En enero de 1948 presenta un proyecto

de ley para obtener siete millones de pesos para pagar retroactivos al gremio por aumento de sueldo¹¹³ y en mayo presenta un proyecto para que se donara un millón de pesos para la construcción de un hotel ferroviario en la Capital Federal.¹¹⁴ Durante estos años, el periódico de los ferroviarios destaca su participación en los congresos anuales, donde también es homenajeado por su labor parlamentaria en favor del gremio.

En la Cámara de Senadores, Demetrio Figueiras, senador por Santa Fe, y Luis Cruz, por Tucumán, tienen una estrategia que les permite acumular capital político y sindical. En mayo de 1948, apadrinan el proyecto de reforma de la ley jubilatoria (N° 10650¹¹⁵), iniciativa que tiene en vilo a todo el campo sindical y desarrollaremos luego, en el último capítulo. Los dos forman parte del Consejo Superior del Partido Peronista y son referentes políticos provinciales además de ferroviarios. En 1951, Luis Cruz, ex militante socialista,¹¹⁶ gana las elecciones a gobernador de Tucumán, el cargo ejecutivo más importante que un ferroviario consiguiera hasta ese momento. La gravitación de los ferroviarios en las provinciales de Santa Fe y Tucumán es decisiva para la acumulación de capital político de estos agentes. Lejos de ser casos aislados, sus trayectorias van acompañadas en bloque por las de otros ferroviarios que consolidan posiciones en el

¹¹³EOF, 556-558:10.

¹¹⁴EOF, 565-568:8

¹¹⁵EOF, 564:2

¹¹⁶Ingresó al ferrocarril en 1923 y participó activamente dirigiendo la Sociedad de Socorros Mutuo de los Ferrocarriles del Estado y la institución cooperativa del personal ferroviario. Fundó y dirigió varias bibliotecas obreras y escuelas técnicas del gremio en el noroeste del país. Por último, también colaboró en la organización de la Federación Obrera de Trabajadores de la Industria Azucarera (FOTIA).

Tabla 2. Cargos parlamentarios de los dirigentes de la Unión Ferroviaria.

NOMBRE	CARGO	PERIODO
Pontieri, Silverio	Dip. Nac. por la Prov. de Bs. As.	1946-1952
	Primer vicepresidente de la Cámara de Diputados	1946-1948
Díaz, Manuel M.	Dip. Nac. por la Prov. de Santa Fe	1946-1948 y 1948-1952
Tejada, Ramón	Dip. Nac. por la Prov. de San Juan	1946-1952
Ponce, Ángel L.	Dip. Nac. por la Prov. de Santa Fe	1946-1948
Rodríguez, Nerio	Dip. Nac. por la Prov. de Tucumán	1946-1952
Toro, Ricardo	Dip. Nac. por la Prov. de Santiago del Estero	1946-1948
Valdez, Celestino	Dip. Nac. por la Prov. de Tucumán	1946-1948
Lasciar, Guillermo F.	Dip. Nac. por la Prov. de Bs. As.	1946-1948
Brugneroto, Juan	Dip. Nac. por la Prov. de Santa Fe	1946-1952
Moya, Isaac Donaldo	Dip. Nac. por la Prov. de Tucumán	1952-1955
Mandrioni, Humberto	Dip. Nac. por la Prov. de Bs. As.	1955
Rosales, Carlos Ernesto	Dip. Nac. por la Prov. de Santa Fe	1955
Giavarini, Alejandro	Sen. Nac. por la Prov. de Santa Fe	feb, 1949
Figueiras, Demetrio	Sen. Nac. por la Prov. de Santa Fe	1946-1949
Cruz, Luis	Sen. Nac. por la Prov. de Tucumán	1946-1951
Lopez, Pablo C.	Dip. Prov. por la Prov. de Santa Fe	1952-1955
Chaves Ramírez, Justino	Dip. Prov. por la Prov. de Entre Ríos	1947
Almada, Ángel Roberto	Dip. Prov. por la Prov. de Córdoba	1946
Álvarez, Juan Manuel	Dip. Prov. por la Prov. de Tucumán	1946
Ciccola, Federico	Sen. Prov. por la Prov. de Bs. As.	1954
Maccarini, Roberto	Leg. por la Prov. de Bs. As.	1948-1955
Ferrari, Adolfo	Leg. por la Prov. de Bs. As.	1948-1955
Franco, Aquiles	Leg. por la Prov. de Bs. As.	1948-1955
Serrano, Silverio	Concejal Tandil	mar, 1948

Tabla 3. Cargos ejecutivos de los dirigentes de la Unión Ferroviaria.

NOMBRE	CARGO	PERIODO
Bramuglia, Atilio	Interventor de la Prov. de Bs. As.	1944-1945
	Ministro de Relaciones Exteriores y Culto	1946-1949
Belenguer, Emilio	Gobernador del Territorio Nacional de Neuquén	1947-1949
	Gobernador del Territorio Nacional de Río Negro	1949-1955
Caprara, Julio	Agregado Obrero Legación Turquía	1947
Ruybal, Manuel	Agregado Obrero Legación El Salvador	1947
Pontieri, Silverio	Interventor del Partido de la Matanza	-
Cruz, Luis	Gobernador de la Prov. de Tucumán	1952-1955
Giavarini, Alejandro	Ministro de Trabajo de la Nación	1954

Tabla 4. Cargos partidarios de los dirigentes de la Unión Ferroviaria.

NOMBRE	CARGO	PERIODO
Monsalvo, Luis	Sec. General del PL	nov, 1945
Gonzalez, Luis	Tesorero del PL	nov, 1945
Tejada, Ramón	Sec. de Asuntos Agrarios del PL	nov, 1945
	Encargado de la organización del PL en las Prov. de San Juan y Mendoza	nov, 1945
Cruz, Luis	Encargado de la organización del PL en las Prov. de Tucumán, Santiago del Estero, La Rioja, Catamarca, Salta y Jujuy	nov, 1945
Rodríguez, Nerio	Encargado de la organización del PL en las Prov. de Tucumán, Santiago del Estero, La Rioja, Catamarca, Salta y Jujuy	nov, 1945
Valdez, Celestino	Encargado de la organización del PL en las Prov. de Tucumán, Santiago del Estero, La Rioja, Catamarca, Salta y Jujuy	nov, 1945
Polo, Plácido	Integrante Comisión de Organización del PL	oct, 1945
Díaz, Miguel M.	Delegado Primer Congreso Nacional del PL	nov, 1945
	Sec. General de la Federación Departamental del PL en la Prov. de Tucumán	1946-1947

Tabla 4 (cont.)

NOMBRE	CARGO	PERIODO
Ponce, Ángel L.	Delegado Primer Congreso Nacional del PL	nov, 1945
Brugneroto, Juan	Delegado Primer Congreso Nacional del PL	nov, 1945
	Integrante de la Comisión de Poderes del Primer Congreso Nacional del PL	nov, 1945
Malvicini, Anselmo	Delegado del Centro Político de la Capital Federal del PL	nov, 1945
Aramay, Domingo Raúl	Presidente PL de la Prov. de Jujuy	1946
Figueiras, Demetrio	Consejo Superior Peronista	1946-1948
Giavarini, Alejandro	Consejo Superior Peronista	mar, 1949

campo político en representación de la misma provincia. Como se observa en el cuadro, son varios los diputados y senadores ferroviarios por estas dos provincias, y se sostiene la participación de muchos de ellos hasta 1952 en algunos casos y hasta el golpe de 1955 en otros. Otro ejemplo de desplazamiento que se consolida en el campo político es el del santafesino Alejandro Giavarini. Senador por su provincia primero, miembro del Consejo Superior Peronista luego de la creación del PP y en 1954 se transforma en el segundo Ministro de Trabajo y Previsión Social de la Nación.

Pero además de los desplazamientos hacia otros campos se producen desplazamientos en el *campo sindical*, signados por una reestructuración de las *estrategias* para ascender posiciones, fuertemente condicionadas por las poco conocidas características del nuevo campo en formación. El posicionamiento de los ferroviarios al momento de emergencia del campo sindical llevó a que la organización y muchos

de sus referentes ocuparan posiciones clave en el proceso de reconstitución de la CGT. Los primeros intentos de relanzamiento de la CGT y su efectiva consolidación con la formación del nuevo secretariado en septiembre de 1945 tienen como protagonistas en los máximos puestos a ferroviarios. Entre 1943 y 1945, las comisiones pro unidad sindical para normalizar la CGT (septiembre de 1943 y octubre de 1944) están liderados por ferroviarios (Camilo Almarza y Juan Rodríguez, respectivamente). No se trata de puestos de coordinación, sino de campañas activas recorriendo todos los sindicatos neurálgicos de la ciudad capital, las zonas industriales y los sindicatos más importantes de las principales ciudades del país.

Es fundamental comprender la diferencia entre el capital que debe detentar un agente sindical en este período y el que legitima a un Secretario General de la CGT unos años más tarde. En este sentido, el *volumen* de las especies de capital no se reifica, es dinámico. En este período la influencia del volumen del capital político crece y afecta la estructura del campo sindical decisivamente. De un lado y del otro del antagonismo (peronistas vs. Antiperonistas, CGT, USA y autónomos vs. UOL y gremios socialistas; UF vs. Comando Único Ferroviario), el apoyo en agentes políticos se vuelve determinante para la consolidación de una posición en el campo sindical. Más allá de quién resulte vencedor en la contienda electoral, es *la estrategia de los agentes* la que *legitima el volumen del capital político en la estructura del campo sindical*. La acumulación de cierto volumen de capital político para ascender posiciones en el campo sindical se vuelve una *condición objetiva*.

Tanto la Comisión Administrativa provisoria de la CGT (24 de julio de 1945) como el primer Secretariado de la nueva CGT (21 de septiembre de 1945) van a estar presididos por ferroviarios (continúa Juan Rodríguez

en el primer caso y Silverio Pontieri será el primer Secretario General de la nueva CGT). En la Comisión Administrativa tiene un rol preponderante Anselmo Malvicini, y la UF se constituye en el gremio con mayor representación en la CCC de la CGT, con 14 miembros sobre 40 (35%).

Cuando llegamos a las jornadas de octubre de 1945, la posición del gremio ferroviario en el campo sindical era dominante. Sin embargo, su hegemonía, históricamente, se basaba en alianzas con los gremios del transporte. Las estrategias de los otros dos gremios del transporte (UT y LF) fueron tomando cursos distintos. El primero se incorporó a las manifestaciones de apoyo al accionar de la STP poco después (y a instancias) de la UF. Sin embargo, en la asamblea del 16 de octubre, la UT defendía una posición más radicalizada en el apoyo a Perón que la UF, motivo por el que la primera decisión importante de la CGT estuvo signada por la derrota de la posición de la UF, a instancias de un cambio de posición de un gremio históricamente aliado. A la UT, nacida al calor de la infraestructura y poderío económico de la UF, esta reestructuración del peso del capital político en el campo sindical le va a otorgar un nivel de autonomía para posicionarse en el campo sindical que el gremio había desconocido desde su creación.

En este contexto -signado por la inestabilidad y la *reestructuración del sistema de estrategias de reproducción*¹¹⁷- se desarrolla una competencia por el liderazgo político de la central. La victoria en las elecciones presidenciales, el papel preponderante de los agentes sindicales en ellas y la afirmación legal-democrática del campo sindical, consolidan

¹¹⁷En un contexto de transformaciones estructurales que exceden al *campo sindical*, los agentes se encuentran en una posición de *alodoxia*, es decir, una inestabilidad estructural que evidencia la falta de correspondencia entre condiciones objetivas y expectativas. Esta situación facilita la predisposición a reestructurar las estrategias.

a la CGT como *espacio dominante* dentro del campo. Poco después de la disolución del PL (en marzo de 1946), el 9 de noviembre de 1946 se elige nuevo Secretario General en la central. Luis Gay, ex presidente del PL, resulta elegido. Sin embargo, la disputa por la máxima posición en la central no fue del todo resuelta; por el contrario, la posición del dirigente telefónico fue de abierto desafío al efectivo liderazgo político externo. La desaparición del PL en nombre de la unidad peronista, ordenada por J. D. Perón por medio de un aviso radial, dividió a los legisladores de extracción sindical, entre los que ambicionaban un gobierno del partido sindical (liderado por Luis Gay y el vicepresidente del PL, diputado nacional y máxima autoridad del partido en la provincia de Buenos Aires, Cipriano Reyes) y quienes rompían con las barreras corporativas del sindicalismo para buscar la unidad política del movimiento (entre ellos se encontraban los ferroviarios Luis Monzalvo y Luis Gonzalez). El creciente volumen de capital político que acumulaba el telefónico, apoyado en un discurso de autonomía sindical, lo transforman en la cabeza del principal obstáculo estratégico al programa de unidad del movimiento peronista.

La trayectoria de Luis Gay como sindicalista, sumada a la combatividad que demostró en la conducción del sector de la USA que representaba durante las jornadas de octubre, le permitió derrotar a los otros dos candidatos, uno representando al gobierno y el otro a los ferroviarios. Primero, en una elección preliminar, cae la propuesta del flamante Ministro del Interior, A. Borlenghi, como candidato a conducir la central. Esta candidatura implicaba la estrategia de una conducción política directa, un agente sindical con cargo ministerial integraría el proceso de toma de decisiones, en consonancia con el proyecto unificador del gobierno.

El otro candidato es el ferroviario, Juan Rodríguez, un dirigente que había iniciado su actividad en la CD de la UF en 1942 como vocal, y había ascendido a 2° vicepresidente en 1944 y 1° vicepresidente en 1945 (luego de la deposición a la presidencia de Luis González). Al caer la candidatura del Ministro del Interior (con sólo 3 votos sobre 25), la posición del ferroviario polariza la elección. De un lado, el telefónico que representa el intento de una conducción política discrecional de la CGT, lo que implicaba el abandono del precepto de prescindencia. Del otro, el ferroviario que representa una conducción de la central que integra el precepto de prescindencia política con una delegación implícita de la conducción política. Como en 1943 y 1945, los ferroviarios continúan utilizando de forma estratégica el precepto de la prescindencia, abandonado por las otras dos estrategias.

La garantía externa de la reproductibilidad del sistema sindical y el fuerte peso del capital político en el nuevo estado de cosas modifican la dinámica de la elección en la central. Por primera vez en la historia del movimiento obrero, la garantía de supervivencia y reproducción de la central no estaba hegemonizada por la UF, sino que adquiría su legitimidad de un factor externo. Los viejos rencores por la discrecionalidad con que la UF armaba y desarmaba la central, sumados a la disminución de su capital de movilización -por su posición expectante en la asamblea del 16 de octubre- fueron decisivos en la elección.

Finalmente, con 44 votos contra 33 del ferroviario, Luis Gay se proclama Secretario General de la CGT e implementa un programa que desafía abiertamente la autoridad del presidente electo como líder político del movimiento obrero. Se consolida como máxima figura de un bloque de legisladores (ex-laboristas) que amenazaba con quitarle el quórum propio al gobierno si no da marcha atrás con la disolución

partidaria. Además, apenas asume su nuevo cargo, el líder telefónico crea un consejo técnico asesor dentro de la CGT para coordinar el accionar de los legisladores desde la central (Torre, 1974; Doyón, 2006 [1978]: 229). Estas medidas intentan reeditar el liderazgo político que el PL había delegado en el presidente, ahora desde la CGT.

La CGT se consolidaba como canal de contacto entre el campo sindical y el político. Sin embargo, la estrategia del nuevo Secretario General tenía debilidades estructurales que determinaron, luego de ser víctima de una operación difamatoria por parte de su adversario político, el derrumbe de la legitimidad de sus aspiraciones y la pérdida de su posición. Por un lado, la legitimidad del proceso de emergencia del campo sindical se apoyaba en un liderazgo político que el propio Gay había proclamado hacía apenas un año, cuando protagonizó de manera activa la liberación de Perón en las jornadas de octubre. Por otro, en el momento de consolidación legal-democrática del nuevo orden sindical, la unidad política para sostener las transformaciones ya se había impuesto en la disolución del PL, instancia en la cual no sólo el congreso del partido votó la unificación, sino que ese congreso se realizó sin la asistencia de la mitad del Comité Central y los delegados provinciales, quienes ya habían aceptado la legitimidad del liderazgo político. Por último, está abierta incursión en política que implicaba el cuestionamiento del liderazgo de Perón puso nuevamente en escena el peso del principio de prescindencia como un principio que estructura el campo. Este aspecto es central para comprender la renuncia de Luis Gay. Dos cargos levantan, según recuerda el ferroviario Juan Rodríguez,¹¹⁸ el propio Perón contra Gay, ante la presencia del CCC de la central. El

¹¹⁸Entrevista a Juan Rodríguez, citada en Del Campo (2005:360).

primero, que el telefónico quería promover nuevamente el PL desde la CGT; el segundo, que había conspirado con la delegación de sindicalistas norteamericanos contra el gobierno. Si el segundo no tenía asidero, el primero parece determinar la aceptación de su renuncia, casi en soledad, y con el silencio del CCC. La abrumadora legitimidad popular que imperaba en el proceso de institucionalización de la CGT evidenció la insuficiencia de un discurso que se apoyaba en la formalidad racional-legal para arrogarse la representación del movimiento obrero.

Tabla 5. Dirigentes de la Unión Ferroviaria en la CGT durante noviembre de 1943 y septiembre de 1945

NOMBRE	CARGO	PERIODO
Almarza, Camilo	Sec. de la Comisión Especial Pro-Unidad CGT	nov, 1943
Monsalvo, Luis	Sec. de Actas de la Comisión Especial Pro-Unidad CGT	nov, 1943
	Sec. de la Comisión de Unidad CGT	oct, 1944
Rodríguez, Juan	Sec. General de la Comisión Administrativa Provisoria CGT	jul, 1945
Pontieri, Silverio	Sec. General CGT	sep, 1945
Malvicini, Anselmo	Integrante de la Comisión Administrativa	sep, 1945
Perazzolo, Juan José	Vocal del CCC	sep, 1945
Figueiras, Demetrio	Vocal del CCC	sep, 1945
Céspedes, Juan	Vocal del CCC	sep, 1945
Platas, Antonio	Vocal del CCC	sep, 1945
Lebonatto José	Vocal del CCC	sep, 1945
Mouzo, José	Vocal del CCC	sep, 1945
Tejada, Ramón	Vocal del CCC	sep, 1945
Parrilli, Anuncio S.	Vocal del CCC	sep, 1945
Blanco, Florencio	Vocal del CCC	sep, 1945
Grifo, José	Vocal del CCC	sep, 1945
Caprara, Jul.	Vocal del CCC	sep, 1945
Pautazzo, Bartolomé	Vocal del CCC	sep, 1945

En la interna sindical (que no se supeditaba a la voluntad del líder externo al campo), la caída de Luis Gay, además de representar la caída de un proyecto político exclusivamente sindical, representaba el triunfo de una nueva posición prescindente, defendida por el sindicato del riel. Si la candidatura del ferroviario Juan Rodríguez no había alcanzado los votos necesarios para ganar las elecciones a Secretario General de la CGT, el desigual peso político de la posición prescindente, ahora aliada con la posición del gobierno representada por el ministro A. Borlenghi, permitió poner la balanza a su favor. El precio, el reconocimiento de la legitimidad popular como factor instituyente (y destituyente) en el campo sindical.

| CAPÍTULO 4 |

¡Ya son nuestros! La nacionalización: consecuencias políticas y sindicales

Desde los primeros meses de 1947, la nacionalización de los ferrocarriles va a plantear una nueva relación del sindicato del riel con el Estado y el gobierno peronista, ahora a cargo de la administración ferroviaria. Los intentos de un sector del gobierno de absorber funciones del sindicalismo ferroviario, con el objetivo de consolidar una dirección unívoca, *eficiente*, de la actividad ferroviaria, son la característica central que signa esta etapa de *reconfiguración del peronismo ferroviario*. Este fenómeno se inscribe en un complejo de acontecimientos que lo excede, aunque su generalización escapa a nuestras posibilidades analíticas. Por estos años (1948-1951), la corta experiencia del PUR y el nacimiento del Partido Peronista producen una *intensificación de la competencia interna* que se traslada al Parlamento (Mackinnon, 2002:85), sumado a una cada vez más férrea voluntad de orden y disciplina que emana desde los centros de poder partidario y gubernamentales, que buscan estabilizar la situación “desde arriba”. Una consecuencia de este contexto de conflictividad y búsqueda de orden es que la participación obrera en la toma de decisiones políticas comienza a perder espacio en el Partido Peronista (Aelo, 2016).

Sin embargo, esta realidad partidaria se encuentra, nuevamente, con el poderío de la CGT, a esta altura inobjetable. La naturaleza del poder de la central va a resultar inabarcable desde la función burocrático-estatal. Los cimbronazos de este proceso, que culmina con

un nuevo equilibrio entre el *campo político*, el *burocrático-estatal* y el *sindical*, se asemejan a placas tectónicas que, al desplazarse, colisionan y producen una importante actividad sísmica que ocasiona repercusiones conmocionantes, tanto a las organizaciones involucradas como al movimiento peronista. Veremos la actividad sísmica desde la perspectiva ferroviaria, intentando organizar el frenético ritmo de las internas y sus efectos, persiguiendo una mínima claridad expositiva.

Dos dimensiones van a ser relevantes en el análisis, una legal-parlamentaria y otra estrictamente sindical. La primera tiene dos momentos significativos. Uno, la disputa por la aprobación del proyecto de ley del *seguro social*, que buscaba centralizar el sistema previsional sindical dentro del Ministerio de Salud, despojando a los sindicatos de sus *cajas jubilatorias*. Y otro, una vez fracasado el anterior, el intento de absorber el sistema previsional ferroviario en el Ministerio de Transportes a través del proyecto de la *dirección de asistencia social y sanitaria*, conducida por Manuel Fresco.

La segunda dimensión se desarrolla en paralelo a la primera y está estrechamente relacionada, aunque corre por carriles sindicales. También tiene dos momentos. El primero es el intento de afiliación de todos los empleados y obreros estatales, entre ellos los ferroviarios, en la Confederación del Personal Civil de la Nación (CPCN), utilizando como elemento de seducción la *doble afiliación* (a su sindicato de origen y a la nueva central estatal, dirigida por funcionarios del gobierno). El segundo momento es la creación de “ateneos peronistas ferroviarios” que actúan en paralelo a las seccionales y, al igual que la confederación antes mencionada, socavan la *legitimidad representativa del sindicato* sobre sus afiliados. Esta última práctica también está asociada a la absorción de las unidades básicas sindicales en el PP, bo-

rrando las huellas de extracción sindical de éstas, para unificar todas bajo el mismo rango y denominación (Aelo y Quiroga, 2006).

La tragedia de una hegemonía: el síndrome del “Jardinero Willy”

Jardinero Willy: “Los hermanos y hermanas han de ser enemigos naturales, como ingleses y escoceses, o galeses y escoceses, o japoneses y escoceses, o escoceses y otros escoceses. ¡Malditos escoceses, arruinaron a Escocia!”.

Director Skinner: “Los escoceses son muy conflictivos”.

Jardinero Willy: “¡Se ganó un enemigo para siempre!”.

(Los Simpson, 2003-2004, temporada 15, episodio 12)

Cuando la hegemonía peronista se consolida y acalla las voces antagonicas, llega el momento de institucionalizar la revolución y expandir las fronteras en busca de la reconciliación comunitaria. Sin embargo, en ese preciso momento, el inestable equilibrio interior direcciona el impulso litigante hacia los propios “compañeros”, sus equivalentes peronistas, y torna borrosas las fronteras del antagonismo. El campo peronista se transforma en un campo de batalla con fronteras poco definidas. Esta es la tragedia del peronismo en su transcurrir hegemónico, que dibuja los límites expansivos de la identidad política como si fuese una ola que rompe y, al retroceder, deja su huella en la arena tornando difusa la frontera. Quien hasta hace poco era un “compañero” puede devenir en la principal amenaza para consolidar el peronismo. Este fenómeno tiene su correlato en el campo sindical, que colisiona estruendosamente con el campo político en el preciso

instante en que se consolida la hegemonía peronista. Aumentando la lente, los ferroviarios experimentan, a su modo, desde sus luchas particulares y su participación político-sindical, este clima de exasperada proliferación de las internas peronistas. Parafraseando al jardinero escocés de Los Simpson, una frase que podría ilustrar el clima interno del movimiento y graficar el efecto trágico de la hegemonía peronista es: “¡Malditos peronistas, arruinaron el peronismo!”

Para los ferroviarios, el 1° de marzo de 1948 va a cristalizar en un momento un proceso particular de transformaciones. Una es fundamental y se relaciona con el sistema de intercambio político. Se instituye formalmente una nueva relación de los ferroviarios y el Estado, ahora árbitro y empleador de los trabajadores ferroviarios. En la superficie, la jornada es motivada por el festejo de la nacionalización de los ferrocarriles. Se calcula entre cientos de miles y un millón de asistentes a los festejos en Plaza Retiro.¹¹⁹ El sindicato lograba así una reivindicación histórica, ya esbozada en la huelga general de 1917, cuando los trabajadores de la FOF declaraban que:

Estarían dispuestos a asumir la dirección y explotación de los ferrocarriles, en la seguridad de que, con esta medida los obreros y explotados se colocarían en condiciones de recibir una justa compensación de sus esfuerzos productivos y traería como consecuencia la inmediata normalización permanente del tráfico general y constituirá, asimismo, la mayor garantía para el progreso del país...¹²⁰

¹¹⁹EOF, 560: T.

¹²⁰La Nación, Buenos Aires, 27 de septiembre de 1917. Citado en Monserrat (2011:108)

Había corrido mucha agua bajo el puente, pero aquella *huelga general ferroviaria* estaba fresca aún en la memoria colectiva, en parte gracias a la equiparación que el sindicato había hecho entre aquella y la del 17 de octubre. En marzo de 1948, habiéndose cumplido un cuarto de siglo desde la fundación del sindicato, hubiese resultado algo desmesurada la demanda del control obrero de la actividad. Sobre todo, porque los propios dirigentes ya no hablaban el lenguaje sindicalista revolucionario de la FOF, aunque la mayoría había vivido aquella experiencia como joven dirigente. A pesar de ello, la participación del sindicato en la administración de los nuevos ferrocarriles nacionales era un pedido a la altura del momento político e institucional. Hacía poco más de dos años, este pedido había formado parte del programa del PL, el cual se había encargado de redactar, entre otros, Luis Monsalvo (Gay, 1990).

Pero la historia del sindicato con la nacionalización ferroviaria comienza un año antes, apenas meses después de la firma del traspaso de activos de los ferrocarriles de origen inglés al Estado Nacional, el 13 de febrero de 1947.¹²¹ La voluntad del gremio sobre la administración de los ferrocarriles se hace explícita en la resolución de la XXII Asamblea General de Delegados. En ella se solicita a la CD que trate con el Poder Ejecutivo el tema de que “la dirección y administración de estas [empresas ferroviarias] quede a cargo de un directorio formado con representación exclusiva de representantes de aquél [el Estado] y de las organizaciones gremiales del personal”.¹²²

¹²¹Noticia de la celebración del contrato en EOF, 536:10. Texto completo del contrato en EOF, 537:4.

¹²²EOF, 543-545:8.

Para el grueso de los trabajadores del riel, además de ser un acontecimiento que consolida la identificación con el gobierno, la nacionalización también genera altas expectativas, que se traducen en *demandas*. Los objetivos de mínima se comienzan a delinear en la propia *asamblea general*. Simplificando los cientos de resoluciones que se toman en ella, se encomienda a la CD que gestione una inmediata mejora en las condiciones salariales. Sacando la devolución de retenciones y un “anticipo” que se paga desde junio de 1946, los ferroviarios no recibían un aumento general desde que Perón estaba en la STP, y el salario sufría un deterioro constante en el contexto de creciente encarecimiento del costo de vida. Además del aspecto salarial, numerosas resoluciones se referían a mejoras en las condiciones de trabajo, que iban desde aumento u obtención de viáticos y ropa adecuada, hasta la reducción de las jornadas laborales y el reconocimiento de insalubridad en los talleres. Los dos aspectos, salarial y laboral, tenían como protagonistas al escalón más bajo de la actividad ferroviaria: peones de mantenimiento de vías y obras (los *catangos*) y guardabarreras. Las dos actividades, sobre todo cuando eran desarrolladas en parajes alejados o directamente “en el campo” (alejados del campamento donde se establecía el núcleo de ferroviarios), eran equiparables a los trabajos más duros y hostiles a los que se puede enfrentar un trabajador industrial. Gran parte de estas mejoras planteadas por el “soberano” del sindicato estaban supeditadas a la definitiva elaboración del *escalafón único*. Ahora que el gobierno justicialista administra las empresas ferroviarias, el horizonte de los trabajadores del riel parecía despejado para ver realizadas sus demandas.

Sin embargo, las expectativas del gobierno eran otras. Los funcionarios involucrados en el diseño institucional, la administración y

explotación de los nuevos ferrocarriles nacionales, conducidos por el propio presidente, esperaban que la dirección del gremio trabajara en consolidar la disciplina, la lealtad y el compromiso de los trabajadores del riel, para sacar adelante la descomunal dimensión de la industria y actividad ferroviarias de la que se acababan de hacer cargo. Miles de enormes máquinas montadas sobre una colosal obra infraestructural, con cientos de miles de empleados y obreros dotados de una sólida tradición sindical y encargados de trasladar, con la precisión de un reloj suizo, la mayoría de las mercancías y personas a lo largo y ancho del país; todo ello ahora era responsabilidad del gobierno. La estrategia de comunicación política estaba clara, los tiempos de lucha habían quedado atrás y se abría la etapa “constitucional”.¹²³ La nueva consigna económica de la revolución descendía como agua por una cascada, empapando ministerios, dependencias estatales, la CGT, hasta llegar al gremio: “Producir, producir y producir”.

Aspirando a mantener el equilibrio, la CD del sindicato intenta negociar la satisfacción de las demandas sosteniendo un caro compromiso político motivado por la búsqueda de participación en la administración de los ferrocarriles. Apenas firmado el convenio de nacionalización, el gremio adopta una posición de responsabilidad casi empresarial. Por ejemplo, advierte al personal que el traspaso de los activos ferroviarios al Estado Nacional:

no lesiona en nada los intereses del personal ni modifica las condiciones vigentes de trabajo, ni los convenios ni reglamentaciones existentes. El personal debe tomar buena nota, a fin de que no

¹²³Discurso de Perón en el Concejo Económico y Social, reunión del 5 de mayo de 1947 (EOF, 541:7).

haya recelos ni inquietudes, ni prestarse a hacer caso de rumores tendenciosos que pueden propalarse.¹²⁴

Las expectativas de participación en el manejo de la empresa exigían más que mantener el orden: el precio de la nacionalización era ponerse *en la piel* misma de la empresa. Otro signo de ello es la defensa de la empresa solicitando que el gremio tolere la falta de cumplimiento de reivindicaciones laborales conseguidas sólo unos meses antes. En distintas Circulares Generales (CG), la CD de la UF solicita a los guardas que sean “comprensivos” con el momento de normalización de los ferrocarriles y no se atengan “tan rigurosamente” a la resolución de la Dirección Nacional de Transporte (N° 3.924, del 23 de octubre de 1946) que reglamenta la corrida de los trenes con uno o dos guardas.¹²⁵ La reiteración del pedido, sumada a la aclaración de que existía una intransigencia de parte del personal en acatarlo, da la pauta de una presión específica de este sector para efectivizar un derecho adquirido recientemente.

Otro elemento clave para comprender la nueva relación entre el sindicato y el Estado afecta al *capital de negociación* del gremio. La relación del sindicato con el gobierno se había regido, hasta ahora, por la obtención de *reivindicaciones inmediatas* que tenían impacto en las condiciones de vida de los trabajadores del riel. A partir de ahora comienza una etapa en la que se obtienen mejoras y, sobre todo, se consolidan elementos clave para la institucionalización de las relaciones político-sindicales, pero que se traducen para los trabajadores en

¹²⁴EOF, 536: CT.

¹²⁵EOF, 536: CT.

reivindicaciones diferidas.¹²⁶ La larga y problemática elaboración del *escalafón único* estaba plagada de categorizaciones salariales experimentadas por distintos sectores de la actividad como injusticias. Sumado a ello, las *comisiones paritarias* en proceso de constitución y el nuevo desafío de reestructuración de la administración de los ferrocarriles nacionales (que se cristaliza en la creación del Ministerio de Transportes), son todos procesos lentos, que retrasan la satisfacción inmediata de las demandas de los ferroviarios y la experimentación de esa satisfacción. Si la identificación con el peronismo ya estaba consolidada, y la nacionalización era la culminación de ello, las mediaciones institucionales entre los ferroviarios y el líder de la revolución comenzaban a estorbar a las bases. En este sentido, paradójicamente, el momento de consolidación de las herramientas institucionales que garantizan la estabilidad de las relaciones político-sindicales se encuentra acechado por prácticas que apelan a una *legitimidad popular* que dio origen al nuevo orden institucional.

Avanzando 1947, ya conocida la inminente nacionalización de los ferrocarriles, la presión por una mejora salarial comienza a crecer. Luego de una reunión con el titular de Hacienda, Miguel Miranda, el presidente de la UF, Telmo Luna, debe dar la “buena nueva” al gremio. Esta consistía en la promesa de un magro aumento de \$30, que equiparaba a todos los ferroviarios con el otorgado al ferrocarril estatal meses atrás, pero que aún no habían cobrado. Además, el aumento estaba sujeto a previa aprobación del parlamento, con lo que quedaban atrás

¹²⁶El primero en otorgarle relevancia a la experimentación de mejoras en las condiciones de vida como característica fundamental para comprender el proceso político del primer peronismo fue Gino Germani.

los días en que los decretos imprimían celeridad a la satisfacción de las demandas. La CD, anticipándose a las inevitables críticas, advierte que había dejado en claro a los agentes gubernamentales las dificultades e insuficiencias de esa solución:

el cuerpo directivo pide al gremio que se mantenga dentro de la mayor serenidad y de la más estricta disciplina, y se abstenga de medidas que puedan significar un trastorno en los servicios (...) deben comprender que la solución dada al problema es de carácter circunstancial y sujeta a ulterior discusión y análisis por parte de la comisión paritaria.¹²⁷

El éxito de la jugada fue parcial: se desarrollaron conflictos significativos en protesta contra esta solución salarial. La *disciplina sindical* del gremio, puntal de la articulación de los ferroviarios con el peronismo, se resquebraja poco a poco. En el FCS (Bahía Blanca) durante junio se realizan paros que involucra a dos de las seccionales más importantes (Sud y B. Blanca). Las dimensiones de la medida ameritan una reunión entre el Director General de los Transportes y el presidente del sindicato, para encontrar una solución.¹²⁸ Además, hubo otras seccionales que iniciaron huelgas parciales.¹²⁹ Al mes siguiente, luego de la *asamblea general* y el aumento de la conflictividad, se negocia nuevamente un salario mínimo de \$250, cuando las aspiraciones del gremio expresadas en la asamblea eran de un piso de \$300 para todas

¹²⁷EOF, 538: T.

¹²⁸EOF, 543-545:3 y 17.

¹²⁹EOF, 543-545:9.

las categorías.¹³⁰ Nuevamente, la CD asegura que había dejado claro al gobierno que el gremio no estaba satisfecho, lo que era cierto, pero no alcanzaba para calmar la ansiedad.

Aunque el descontento de algunas seccionales era algo que incomodaba no salía de los conflictos tradicionales del sindicato. Además de estas huelgas parciales, casi reflejas, ante los poco satisfactorios anuncios de la conducción sindical, la aparición de “delegaciones que indebidamente invocan la representación del gremio” ante autoridades nacionales comienza a crecer.¹³¹ Este nuevo fenómeno preocupa aún más a la dirigencia. Existen grupos de ferroviarios que optan por una estrategia de búsqueda de canales alternativos para satisfacer las demandas. La alta valorización del *capital político* en el *campo sindical* y un clima de creciente conflictividad política interna se conjugan para hacer de esta estrategia una alternativa posible. Los grupos de ferroviarios, algunos con contactos políticos en las gerencias y la nueva Dirección de Transporte, otros simplemente estableciendo un canal con el propio presidente, persiguen aumentar su *capital de negociación* y logran resultados en “tiempos peronistas”: obtienen *reivindicaciones inmediatas*. La dirigencia de la UF comienza a denunciar estas prácticas en cuanto amenazan con romper la *jerarquía institucional del gremio*, su facultad como legítimo representante de los trabajadores del riel: “Algunas especialidades envían telegramas al Presidente de la República expresando su disconformidad con los sueldos fijados y proponiendo otros”¹³².

¹³⁰EOF, 543-545:14.

¹³¹EOF, 543-545:8.

¹³²EOF, 543-545:3.

Sin embargo, cada vez con más frecuencia, se denuncia la aparición de “núcleos” que hacen gestiones ante las autoridades buscando negociar la reestructuración del escalafón de su actividad.¹³³ La CG N°42, aparecida en la tapa de EOF del 1° de septiembre –que concede por primera vez una importancia excluyente al tema– denuncia la aparición de una “comisión interferrocarrilera de empleados administrativos”. La novedad es que no sólo saltea la jerarquía institucional buscando un canal directo con el gobierno, sino que sus prácticas constituyen una *abierto disputa* a la conducción del gremio. Se reúnen en locales seccionales, disputan explícitamente este espacio, cuestionan las medidas tomadas en la *asamblea general* respecto del escalafón y desconfían de la forma en que la CD maneja las finanzas del gremio, concediendo viáticos “a troche y moche”. Sin embargo, lejos de confesarse enemigos políticos del peronismo, tienen contactos directos con funcionarios del gobierno. Más aún, se presentan como “identificados con la obra del gobierno y el Plan Quinquenal, [y] hablan de intensificar la producción”.¹³⁴ Este último punto otorga el *plus* que define el carácter amenazante del grupo, la disputa abierta a la dirección de la UF se ubica *dentro del peronismo*. Apoyados en esta identificación política, buscarán acumular *capital político* y *de negociación*, por fuera de la representación institucional legítima del gremio y en abierta competencia con aquella.

Ante esta nueva estrategia de la “comisión interferrocarrilera”, que provoca nuevos paros parciales en algunas seccionales, la CD cierra el año emitiendo una declaración que se apoya en toda la *legitimidad institucional* que detentan como representantes. Además de las au-

¹³³EOF, 547: T; 548:3 y 550: CT.

¹³⁴EOF, 547: T.

toridades sindicales, asumiendo la gravedad de la situación, firman la declaración todos los representantes del gremio en ámbitos públicos: “representantes de la organización en organismo gremiales y públicos, legisladores nacionales y provinciales y funcionarios asociados”. La declaración se refiere “al influjo de presiones foráneas que aparecen interfiriendo en el problema y provoca los paros conocidos”. Sin embargo, las presiones, aunque foráneas al sindicalismo, lejos están de ser extrañas al peronismo. Los administrativos son atendidos por “las autoridades” y éstas ponderan sus propuestas. Si bien son prácticas informales que no dejan rastros documentales que nos permitan validar su existencia, la propia declaración de la CD reconoce estas prácticas y su relativo éxito: “Se limitan a tomar el proyecto de escalas de sueldos presentados por la Comisión Directiva a las autoridades respectivas, y mediante la infantil maniobra de aumentarlas, lo presentan como si fuera propio.”¹³⁵

Si “desde abajo” se estaban filtrando disidencias con un mínimo nivel organizativo y alcance político, también algo parecía resquebrajarse entre la conducción del gremio y las autoridades nacionales. El 3 de diciembre, ante el acto de nacionalización de los ferrocarriles franceses, no asiste ninguna autoridad política de relevancia. Se envía un escueto mensaje, que ni siquiera firma el presidente. Con la rúbrica del Cnel. Juan F. Castro, jefe de la casa militar de la Presidencia (y meses más tarde, Secretario de Transporte), el mensaje es leído por un edecán de la presidencia que presenta las disculpas del primer mandatario por su ausencia.¹³⁶ El gobierno se presentaba distante con la dirigencia del gremio.

¹³⁵EOF, 554: T

¹³⁶EOF, 552-553:9.

Ya desde los primeros meses de 1948, el conflicto del gremio con un grupo del personal administrativo ferroviario crece. Una organización por fuera de los canales de la UF comienza a cooptar empleados ferroviarios: la *Liga Argentina de Empleados Públicos*. Esta tiene una estrecha relación con dirigentes ubicados en dependencias estatales e intenta agrupar a los empleados de la administración pública, entre ellos a los empleados administrativos ferroviarios, donde obtienen relativo éxito. La tensión por la legitimidad de la representación de este personal se remonta a 1944, cuando la intervención Mercante concedió este derecho representativo al gremio. Cuatro años después, el conflicto se agudiza. Los administrativos realizan un paro en la seccional Bs. As. de los ferrocarriles del Estado, poniendo en cuestión que el personal administrativo y de superintendencias sea representado por la UF.¹³⁷ Para mediados de año la presión no cesa y se multiplican las advertencias de la CD contra *la Liga*.

La nueva organización gana en cantidad de afiliados y fortaleza institucional al fusionarse con la flamante Confederación de Empleados Civiles de la Nación (CECN).¹³⁸ En la XXIII Asamblea General de Delegados de la UF, desarrollada entre junio y julio de 1948, se denuncia la actividad de esta organización y se incluye, entre las resoluciones, que *se elimine del escalafón del personal civil de la nación a los empleados ferroviarios*.¹³⁹ El documento de la *asamblea anual* pone “blanco sobre negro” el conflicto de representación entre la UF y esta nueva confederación no afiliada a la CGT, que presenta en su cúpula nada menos que a funcionarios de la recién creada Secretaría de Transportes y de

¹³⁷EOF, 555:6.

¹³⁸EOF, 565-568:5.

¹³⁹EOF, 569:10.

la que el propio presidente J. D. Perón dice que se afiliará por ser “uno de los más humildes forjadores y trabajadores del Estado”.¹⁴⁰

Si bien el gobierno niega rotundamente la competencia sindical, aduciendo que la idea de la confederación es organizar a los cientos de miles de empleados públicos no sindicalizados, la inclusión del personal ferroviario en el escalafón del personal civil y la fría relación que habían demostrado con la CD ante el acto de nacionalización de los FFCC franceses parecía sugerir otra cosa. En el aspecto legal, la libertad de formar asociaciones y la posibilidad de disputar la personería gremial en caso de transformarse en “representativa”, transformaba a la nueva confederación en una amenaza real.¹⁴¹ Entonces, ¿qué interna impulsa esta contienda?; ¿cómo es posible que el gremio ferroviario, principal impulsor de la fortaleza institucional del sindicalismo e incorruptible aliado del gobierno peronista en esta empresa, se encuentre en este aprieto? Lejos de ensayar una respuesta acabada, intentaremos delinear un camino siguiendo las escasas y fragmentadas huellas documentales que deja la trastienda política antes de transformarse en una declaración pública, en un discurso cerrado que oculta las contradicciones y enfrentamientos desplegados en el proceso. Para ello, necesitamos volver a sumergirnos en los cimientos del *campo sindical*, dónde los límites entre este y el *campo político*, estaban produciendo movimientos sísmicos.

¹⁴⁰EOF, 586-587:6.

¹⁴¹La ley consideraba una “práctica desleal y contraria a la ética” y, por lo tanto, prohibía a los empleadores el “promover o auspiciar (...) la afiliación de su personal a determinada asociación en detrimento de una asociación que gozase el reconocimiento gremial”; sin embargo, no rastreamos que este argumento haya sido utilizado por los ferroviarios en ninguna declaración. Anales de Legislación Argentina, tomo V, decreto/ley 23.852, art.50, inciso “c”, p.591.

Con la centralización de sistema previsional ferroviario en la DGA-yPSpF (Dirección General de Asistencia y Previsión Social para Ferroviarios, dentro del INPS) y la universalidad de los aportes (sumado al descuento por planilla que la efectiviza), una parte significativa del *capital económico* (que aumenta el volumen del *capital organizativo*) de los sindicatos radicaba en el alcance de la cobertura previsional que brindaban. Desde la creación del INPS, este organismo había crecido de cuatrocientos mil afiliados, a casi tres millones y medio a inicios de 1948, según cifras del propio organismo.¹⁴² No es casualidad encontrar para esta época cifras parecidas de afiliación en la CGT. La influencia de la central, el efecto de su consolidación como *espacio dominante* del campo, estaba cada vez más estrechamente ligado a la *formalidad* de los trabajadores que nucleaba. Por transición, el gremio ferroviario también encontraba una fuente de poder en este proceso de formalización laboral, que ahora también incluían el descuento por planilla de sueldos –además de los aportes previsionales– de la *cuota social del sindicato*.¹⁴³

Teniendo en cuenta este trasfondo, a partir de junio de 1947 se radicaliza un conflicto parlamentario *intrapartidario*, que abarca una disputa por el manejo de las cajas jubিলatorias (entre ellas, la de los ferroviarios) a partir de la presentación de un proyecto de ley de un nuevo diseño previsional, el *seguro social*. El conflicto en torno al tipo de régimen previsional no era nuevo. La disputa que enfrenta los dos modelos, de *cajas jubিলatorias* frente al *seguro social*, databa de varias décadas y se había trasladado al interior de la coalición gobernante. Desde la creación del

¹⁴²EOF, 555:4.

¹⁴³Este procedimiento está contemplado en la ley de asociaciones profesionales, artículo 40. Anales de Legislación Argentina, tomo V, decreto/ley 23852, art.40, p.591.

INPS se había establecido como objetivo de máxima la unificación del sistema previsional (Andenacci, Falappa y Lvovich, 2004). Su primer presidente, Ramón Cárcano, cercano a la posición del seguro social, presentó un proyecto que paulatinamente disolvía las cajas jubilatatorias, pero este no prosperó y se diluyó como su mandato al frente del instituto. Su sucesor, el ex letrado del gremio de maquinistas (LF) Ricardo Riguera, más cercano a la posición gremial de sostener las cajas jubilatatorias, presentaba un proyecto que permitía unificar el sistema previsional, contemplando el mantenimiento de las cajas jubilatatorias y la autonomía administrativa de los sindicatos sobre ellas (Mossier, 2007:4-7). Finalmente, llega la elección de febrero de 1946, y con el resultado electoral puesto se comienza a planificar un proyecto de seguro social por fuera del INPS, en la Secretaria Técnica, que se incluye en el Primer Plan Quinquenal. En marzo de 1946, el INPS presenta un informe al gobierno, en plena elaboración del Primer Plan Quinquenal, donde se documenta la disconformidad de la cámara gremial del instituto, presidida por el ferroviario Ceferino López, con el proyecto de *seguro social* que se perfilaba como alternativa el régimen jubilatorio vigente (Lvovich, 2006:160-161). A pesar de ello, la pulseada la gana José Francisco Figuerola. El proyecto del INPS no es tratado a pesar del pedido de los diputados laboristas y el presidente del Instituto es reemplazado nuevamente (Mossier, 2007:7).¹⁴⁴ Finalmente, las *bases del proyecto de seguro social* se incluyen en el Plan de Gobierno. Éste planteaba dos etapas: la primera consistía en centralizar todas las cajas jubilatatorias y la segunda, más problemática, era suspender nuevas afiliaciones a las cajas y abrir

¹⁴⁴Lo reemplaza un integrante del concejo técnico del INPS, José Francisco Domínguez (Mossier, 2007:14).

la opción para los que ya aportaban de que pasen al sistema de *seguro social*. Con el tiempo, el resultado sería un único sistema de seguridad social para todos los trabajadores públicos y privados.

Entonces, para simplificar la disputa: los ferroviarios apoyaban el sistema de cajas jubилatorias desde la década de los treinta, argumentando que el *seguro social* implicaba una drástica disminución de los haberes jubилatorios y la supresión de otros beneficios previsionales para los trabajadores. A pesar de ello, compartían la idea de lograr la universalización y el equilibrio en beneficios previsionales para todos los trabajadores, aunque no aceptaban hacerlo retrocediendo en los beneficios alcanzados con las cajas jubилatorias. La otra posición dentro del peronismo, firmemente sostenida por José Figuerola en la presentación del Primer Plan Quinquenal el 21 de octubre de 1946, constituía una dura crítica al sistema de *cajas jubилatorias* al sostener que éste constituía un sistema “antisocial” y un régimen de “privilegio para trabajadores de crecido sueldo”.¹⁴⁵

Los hechos documentables, las huellas fragmentadas que se pueden encontrar de la radicalización de este conflicto interno del peronismo, se desarrollan de la siguiente manera. Antes del proyecto de *seguro social*, en junio, se sanciona una ley que *reforma a la ley de jubilaciones ferroviarias* en sintonía con el proyecto de seguro social del INPS (el que contemplaba sostener el régimen de cajas jubилatorias).¹⁴⁶ La redacción de la reforma estuvo a cargo de Ceferino López, presidente

¹⁴⁵Presidencia de la Nación. Secretaría Técnica. Plan de gobierno, 1947-1951, Tomo I, Buenos Aires, 1946, pp. 53-55. Citado en Lvovich (2006:162).

¹⁴⁶Ley 12986, que reforma de la ley 10650. Anales de Legislación Argentina, tomo VIII, ley 12986, p.294.

de la cámara gremial en el INPS, un dirigente de la UF que además tenía vasta experiencia en el tema.¹⁴⁷ Sobresale en la reforma la disminución de los años de aportes y de la edad jubilatoria, a 30 y 50 años, respectivamente.¹⁴⁸ Este triunfo del gremio, sin embargo, rápidamente amenazaba con convertirse en una victoria pírrica.

En los mismos días que se aprobaba la reforma, el 26 de mayo, el poder Ejecutivo de la Nación enviaba al legislativo un proyecto de reestructuración de la DGAYPSPF, organismo que se encarga de administrar los recursos previsionales de la actividad, buscando un mayor control del Ejecutivo sobre éste. Sin embargo, anticipándose al tratamiento del proyecto, los ferroviarios solicitan que se incluya en esa reestructuración una ampliación de “las atribuciones y responsabilidad de los miembros del Concejo Administrativo” de la dirección, el cual estaba dominado por miembros de la UF y LF. Ante este movimiento, el proyecto queda neutralizado.

Al mes siguiente, en respuesta a la avanzada de la actividad parlamentaria en el tema previsional, el presidente provisional del Senado e interventor del Partido Peronista, Alberto Tessaire, presenta un proyecto de ley para establecer las bases del *seguro social*. El proyecto redobla la apuesta del Plan de Gobierno -y aumentaba el desafío político al sindicalismo- ya que eliminaba la gradualidad de la transformación y proponía, en cambio, la fusión de forma inmediata de las cajas jubilatorias existentes. La consecuencia de la

¹⁴⁷Ceferino López dirigía el directorio obrero de la Caja ferroviaria desde 1937.

¹⁴⁸OF, 542:2. Otro indicio legal en la dirección de sostener el sistema de cajas es la creación de la caja de jubilaciones y pensiones para empleados y obreros de la industria y afines (decreto N° 13937/46).

aplicación de este sistema era la destrucción de toda la estructura previsional vigente, incluidos el control sindical sobre los fondos previsionales y los beneficios jubilatorios recientemente obtenidos por los ferroviarios.

Días después, el semanario de la CGT publica íntegramente las bases del proyecto de *seguro social*, con una clara toma de posición en favor del proyecto de A. Tessaire. Al respecto de esta sorpresiva relación entre el grupo de Tessaire y la central obrera, Mossier (2007: 15) apoyándose en un trabajo de Andrenacci, Falappa y Lvovich (2004) sostiene que:

El proyecto Tessaire hizo su aparición en la escena parlamentaria en un momento particular ya que fue presentado cuando el Ejecutivo había logrado disolver el PL y cooptado a la CGT; de esta manera este proyecto parecía directamente inspirado por el Presidente, dispuesto a avanzar en la centralización del poder también en lo relativo a los sistemas de seguridad social.

El diagnóstico coyuntural, a juzgar por los huecos historiográficos que pudimos completar, parece acertado siempre y cuando ignoremos “la cooptación de la CGT”. Al igual que otro organismo y otras instituciones de la burocracia estatal y el campo político, el campo sindical estaba en ebullición interna. Las relaciones entre la central obrera presidida por Aureliano Hernández y el gremio del riel se tensan automáticamente luego de la toma de posición del Sec. General de la CGT. Desde la CD del gremio ferroviario la respuesta no se hace esperar, a la semana siguiente publican un enérgico comunicado dirigido a la central obrera, que concluye que los trabajadores del gremio ferroviario “unánimemente anhelan la subsistencia de su régimen jubilatorio vigente, al que han defendido en múltiples

ocasiones y del que no están dispuestos a desprenderse bajo ningún concepto”.¹⁴⁹

La posición de la central respecto del tema queda claramente establecida en el convulsionado *congreso extraordinario pro plan quinquenal*, que se desarrolla del 16 al 20 de octubre. Durante el congreso cobra protagonismo la figura de Juan Rodríguez, vicepresidente de la UF y del congreso extraordinario, que fortalece la importancia de los ferroviarios en el mantenimiento de la disciplina en la central y, en consecuencia, su poder de negociación. Durante la apertura del congreso se desarrollan varias objeciones a la conducción de Hernández, sobre todo por la falta de apoyo a huelgas en diversos rubros y resaltando la arbitrariedad (e ilegalidad) de la convocatoria al congreso. El 17 de octubre a la tarde, una gigantesca columna de la UOM se abre paso en la Plaza de Mayo con carteles con la consigna “Hernández debe irse”. Ante el avasallamiento de esta coalición que empuja por mayor protagonismo en el CCC (madereros, portuarios, alimentación, vidrio y metalúrgicos), la figura de los ferroviarios crece en importancia. Juan Rodríguez se hace cargo de la delicada situación, y sube al palco para hablar en nombre de la CGT (Schiavi, 2013:128-131).¹⁵⁰ El rechazo al liderazgo de Hernández unía a los gigantes gremios industriales que pedían mayor participación con los tradicionales.

¹⁴⁹EOF, 547:4. Parece que ese mismo mes el peso de los ferroviarios inclinaba la balanza en la disputa, por lo menos dentro de la STP A finales de julio asume un nuevo Secretario General de Asistencia y Previsión Social, el Dr. Eneas Ravicini, que hasta el momento se desempeñaba como secretario del ferroviario Hugo Mercante, titular de la Dirección de Trabajo y Acción Social Directa (EOF, 546:3). Una semana después, asume cómo director general de asistencia y previsión social el Dr. Staforini.

¹⁵⁰EOF, 551:T

En este contexto se negocia la posición de los trabajadores respecto del tema previsional. Además de los 93 delegados ferroviarios elegidos para el congreso, los dirigentes de la UF y los representantes ferroviarios en el CCC, van como asesores de la delegación ferroviaria los representantes de la UF en el INPS y en la DGAYSPF, lo que deja en claro que el tema previsional era prioritario para el gremio. Ceferino López, aprovechaba el estrado para afirmar, una vez más, la superioridad del régimen de las *cajas jubilatorias* sobre el *seguro social*, destacando sus beneficios en montos previsionales, cantidad de años de aportes y edad jubilatoria (Lvovich, 2006:164). Luego habla David Diskin, representante de los empleados de comercio. Este sindicato había conseguido recientemente su caja jubilatoria con mejores condiciones que los ferroviarios. El miembro del CCC presenta la ponencia relativa a previsión social y propugna por el mantenimiento del sistema. Un tiempo después, Ceferino López confesará: “En mi larga militancia sindical nunca sentí tanta emoción como en esta oportunidad en la que los representantes del proletariado sancionaron clamorosamente la supervivencia de nuestro sistema jubilatorio”.¹⁵¹ Entre las resoluciones del congreso, la de “extensión de la leyes de previsión al proletariado agrario” da la pauta de que el tema del *seguro social*, tal como lo presentaba el proyecto del senador Tessaire, no tenía lugar en la CGT que propugnaba por nuevas cajas.¹⁵² En diciembre, Aurelio Hernández presenta su renuncia como Secretario General de la central obrera.¹⁵³

¹⁵¹EOF, 559:4.

¹⁵²EOF, 551:3.

¹⁵³Una semana después asume como secretario general José Espejo, y la UF (Florencio Soto) vuelve a ocupar un cargo en el secretariado de la central.

Sin embargo, que la pulseada parlamentaria la hayan ganado los ferroviarios no significaba que la firme convicción de centralizar el sistema previsional y de limitar el poder sindical sobre éste continuara en marcha. Los ferroviarios actúan rápido y a inicios de 1948, Ceferino López, a pedido de la CD de la UF, vuelve al ruedo con la elaboración de un proyecto para una nueva reforma a la ley 10650. En mayo entra al Senado de la Nación el nuevo proyecto de reforma de la ley 10650, de jubilaciones ferroviarias, apadrinado por los senadores ferroviarios Luis Cruz y Demetrio Figueras. Lejos de conformarse con sostener el sistema jubilatorio, los ferroviarios ponían en juego todo su *capital sindical* y redoblaban la apuesta.¹⁵⁴ La campaña es ampliamente promocionada desde el gremio y se aprueba una resolución en la asamblea anual de delegados de 1948 en favor de esta reforma. Luis Girola, tesorero de la UF y representante de los ferroviarios en la caja de jubilaciones, deja en claro que esta nueva reforma sale al cruce del proyecto de *seguro social*, aún con vigencia parlamentaria: “Hemos demostrado no ser partidarios del seguro social y no por contrarios a ese sistema sino porque queremos mantener incólume nuestro régimen de jubilaciones y lo defendemos”.¹⁵⁵

El intento parlamentario, que contaba con lograr el apoyo de la CGT como canal de legitimación de la reforma previsional, había

¹⁵⁴El proyecto aumentaba los aportes de los trabajadores a un 8%, de los empleadores a un 12% y reglamentaba el haber mensual jubilatorio. Este último punto implicaba porcentajes altísimos de haberes jubilatorios sobre el salario. Los sueldos menores a \$500 perciben el 92%, y los que van de \$500 a \$1.000, entre el 88% y el 85%. El grueso de los trabajadores ferroviarios estaba comprendido en estos sueldos. La reforma también implicaba un *aumento inmediato de las jubilaciones ferroviarias* entre un 50% y un 30%. Finalmente fue aprobada como ley N°13338. Anales de Legislación Argentina, Tomo VIII, p.194.

¹⁵⁵EOF, 565-568:20.

fracasado al punto de arrastrar consigo a Aurelio Hernández. Avanzado 1948, a fines de agosto, el problema en torno al diseño previsional parecía acallarse. El nuevo ferroviario integrante del secretariado de la CGT, Florencio Soto, declaraba que los dos sistemas “son complementarios”.¹⁵⁶ Hacia fines de septiembre se sanciona la reforma a la ley 10650, que consolida el sistema de cajas y la victoria parlamentaria de los ferroviarios.¹⁵⁷

El triunfo parlamentario del gremio del riel ponía en evidencia que la estructura del nuevo *campo sindical* hundía sus raíces más allá de la institución sindical y las relaciones capital-trabajo. Sin embargo, a estos triunfos en la gran política se contraponían elementos internos al sindicato, como el aumento de la presión por mejoras salariales y el mencionado problema de deslegitimación de la representatividad del gremio ante la proliferación de estrategias de negociación directas.

Una nueva dirigencia, los mismos problemas

En este contexto se desarrollan las elecciones de la CD en agosto de 1948 y entran en funciones los nuevos integrantes. En principio no hay grandes cambios en los delegados que resultan elegidos: 12 de 17 son los mismos del año anterior. Sin embargo, una vez reunido el cuerpo para distribuir los cargos, se producen movimientos bruscos e inusuales. En primer lugar, en la dirección del gremio. Tres miembros (sobre un total de cinco) de la Mesa Directiva son reemplazados. Son,

¹⁵⁶EOF, 570:6.

¹⁵⁷EOF, 571:9.

sorpresivamente, los que habían estado firmemente comprometidos con la defensa de la caja de jubilaciones del gremio los que renuncian: Telmo Luna (ex presidente), Luis Girola (ex tesorero) y Juan Rodríguez (ex vice 1°). Los primeros habían sido recién afirmados por el voto de sus seccionales, al tercero le quedaba un año en funciones, por lo que *deja el cargo vacante a mitad de mandato*. Sumado a ello, hay dos cambios importantes en la Comisión Administrativa. El único Sec. Gerente que había tenido el sindicato en 25 años, Rafael Kogan, se jubila y ocupa su lugar Manuel Palmeiro. Por último, Luis Gonzalez también se jubila y abandona su vocalía. Parecía que toda una facción desertaba del cuerpo directivo del gremio en una acción consensuada. Existe un indicio que apoya esta versión. Justo antes de la elección de nuevas autoridades, en el cierre de la última asamblea general, Luis Girola advertía sobre esta posibilidad. La extraña ausencia “por enfermedad” del presidente y del vicepresidente del sindicato el día del cierre de la asamblea le otorgaban el micrófono al tercero de la Mesa Directiva. El veterano dirigente ferroviario advertía que “posiblemente no lo encuentre más en los congresos (...) y que deje de molestar a muchos que, o porque no quieren la reelección, o porque quieren cambiar hombres, desean sangre nueva”.¹⁵⁸

En consecuencia, luego de los cambios, sólo la mitad de la CD se mantiene en funciones. Pablo C. López, que había llegado a la CD del gremio justo antes de la intervención de Mercante, llegaba a la presidencia. La conducción de Pablo C. López va a rubricar la consolidación de la hegemonía peronista en el gremio. El apoyo del gobierno va a ser notorio desde el mismo momento en que la facción que luchó

¹⁵⁸EOF, 565-568: CT.

por sostener el sistema previsional da un paso al costado. La distancia del gobierno con la dirigencia ferroviaria llegaba a su fin. Apenas dos meses después de la asunción de Pablo C. López, el presidente de la Nación asiste a la sede central de la UF y luego de expresar que no olvidará “jamás que la masa ferroviaria argentina fue la que llevó a través de sus inmensas líneas la idea revolucionaria que nosotros encendimos”, agregaba: “No vivimos tiempos de hombres indecisos, porque los hechos son decisivos; no vivimos épocas de hombres temerosos porque los tiempos son heroicos, son de lucha (...) felicito a la Unión Ferroviaria porque la veo de pie, con hombres decididos y valientes al frente”.¹⁵⁹

En la práctica cotidiana del gremio se abría una etapa de apoyo político explícito que se traduciría en un constante avasallamiento simbólico de la particularidad ferroviaria en nombre del universal peronista. La *prescindencia política* como principio estructurante del campo no pierde protagonismo, pero se acomoda a los tiempos que corren y es definida *dentro* de una superficie discursiva peronista:

La Unión Ferroviaria no hace política (...) la observa con el preconcebido propósito de evitar que la clase trabajadora sea llevada por derroteros que no condicen con la actualidad real del país. De esta manera, colaboramos activamente con la política social exclusiva del general Perón, tan armoniosamente secundada por su digna esposa, doña María Eva Duarte, afirmando sus principios y defen-

¹⁵⁹EOF, 572:8. Como contrapunto, Telmo Luna declaraba apenas un año antes en la asamblea general de delgados (mayo 1947): “No hay diferencia ideológica alguna que interfiera en la dilucidación franca y abierta de problemas que a todos nos interesan y la comisión directiva y los 110.000 asociados de la entidad, diseminados por todo el país, actúan unidos por un solo y único ideal”. (EOF, 540:11)

diendo categóricamente sus generosas y amplísimas proyecciones nacionales e internacionales.¹⁶⁰

A partir de aquí, *El Obrero Ferroviario* se emplea como dispositivo de propaganda peronista.¹⁶¹ La misma foto del presidente en todas las portadas, con la misma frase debajo (“mejor que decir es hacer y mejor que prometer, realizar”¹⁶²) es la puerta de entrada a las primeras cuatro páginas del periódico, dedicadas casi exclusivamente a los discursos y actividades del presidente, y a la obra de ayuda social de la Fundación Eva Duarte de Perón. En épocas de elecciones, tanto para convencionales constituyentes, como legislativas y de gobernador de la provincia de Buenos Aires, el proselitismo se vuelve explícito. Este es el cambio más impactante y significativo para la ética sindical que se estructura en torno al precepto de prescindencia política.¹⁶³ Recordemos que en la decisiva campaña de febrero de 1946 y a pesar de la masiva colaboración de ferroviarios en el laborismo, el periódico de los obreros del riel se mantuvo prescindente en este sentido. De hecho, la abstención a realizar propaganda por candidatos en épocas electorales era la única práctica asociada a este precepto que se había mantenido inalterable desde la creación del sindicato.

¹⁶⁰EOF, 575-576:6.

¹⁶¹Lo exagerado del protagonismo de la publicidad política queda en evidencia cuando, a mediados de 1950, la propia asamblea general del sindicato hegemonizada por delegados identificados con el gobierno, solicita que se otorgue más lugar a noticias seccionales, cuestiones técnicas y cuestiones sindicales (nacionales e internacionales) y que no se divulguen íntegros los discursos que ya son reproducidos en los periódicos nacionales (EOF, 591-592:24).

¹⁶²EOF,582:8

¹⁶³Apoyo candidatura de Mercante (EOF, 586-587:5).

A fines de 1949, Pablo C. López exponía con claridad su perspectiva sobre la práctica de la prescindencia política luego de la revolución:

Cuando el sacudimiento de las instituciones representativas surge como consecuencia de una revolución social experimentada desde abajo para extirpar el mal (...) debemos pensar que la prescindencia política es el sistema suicida que llevaría al pueblo trabajador a tener que golpear las puertas de la política, donde no encontraría apoyo de ninguna naturaleza. Por eso, para la Unión Ferroviaria en este instante la prescindencia política proclamada por los viejos sindicalistas era la patente suicida de la clase trabajadora argentina, que hemos largado por la borda para seguir triunfando en beneficio de nuestra clase y para bien del pueblo argentino (...). Debemos convenir que el movimiento obrero argentino, perfectamente organizado en instituciones como la Unión Ferroviaria (...), debe tener un lugar preponderante en el movimiento obrero y en la conducción del Estado.¹⁶⁴

Pero además del discurso dirigente, hablar de *hegemonía peronista* en el gremio implica que el discurso peronista como superficie de inscripción de las prácticas sindicales se expande más allá. El discurso peronista se propaga por las seccionales y se transforma en el escenario “natural” del juego sindical. La potencia del mensaje, su eficacia, se expresa en diversas prácticas, un repertorio de códigos de reconocimiento que sedimentan en estos años.

Un primer elemento, que también es síntoma de la competencia interna del peronismo, es “la avalancha”¹⁶⁵ de homenajes que ema-

¹⁶⁴EOF, 585:8.

¹⁶⁵Este aspecto es central en Balbi (2005).

nan de las seccionales de la UF a partir de 1949. Estos, cada vez más, exceden al presidente Perón, a su esposa e incluso al presidente de la UF, que será homenajeado incontables veces.¹⁶⁶ Se propaga la fiebre de homenajes a legisladores y funcionarios nacionales, gobernadores provinciales e intendentes locales; a miembros y ex miembros de la CD, a referentes locales, etc. El homenaje en las seccionales es una instancia primaria de reconocimiento sindical y político, que si bien no nace con el peronismo con la consolidación del discurso peronista como hegemónico se democratiza radicalmente.

Otro elemento que ratifica esta práctica como instancia de reconocimiento es el protagonismo que cobra el nombre propio en las comisiones de organización. En los actos nacionales, como el del Día del Trabajador (1° de mayo) o el Día de la Lealtad (17 de octubre), la lista de los socios de la UF que integran las comisiones se difunde públicamente en el periódico del gremio con nombres y apellidos. Pero no sólo las delegaciones ferroviarias en grandes actos, sino que también sucede con los cientos de pequeños actos en las seccionales, homenajeando a dirigentes sindicales, legisladores, funcionarios locales, etc.¹⁶⁷ El anonimato de la “masa” da paso a un sistema de reconocimientos personales que establece un código específico, que aclara las reglas del juego y el modo de acceder al mismo.¹⁶⁸

¹⁶⁶Para fines de 1949, los homenajes a Pablo C López se multiplican, llegando incluso a publicarse un *poema* al presidente de la UF, escrito por un afiliado (585:7 y 11).

¹⁶⁷EOF, 583:5; 584:8.

¹⁶⁸En la cúspide del reconocimiento personal están las *medallas de la lealtad*, que entrega Perón en persona en el acto del 17 de octubre todos los años. En octubre de 1949 el presidente de la UF se hace portador de una, y al año siguiente, la recibe Florencio Soto, el ferroviario que ocupa una silla en el secretariado de la CGT (EOF, 583:4 y 596:8)

Por otro lado, el ritual también incluye nuevas *liturgias* específicas de los ferroviarios. Por ejemplo, se oficializa una *oración del ferroviario*. Su contenido es una plegaria a la virgen de Luján, que recientemente había sido proclamada “patrona de los ferrocarriles”. En sus versos, sin embargo, cobra más protagonismo la figura de Perón, secundada por la del Gral. San Martín, que la de la propia patrona, rematando el rezo con la consigna: “producir, producir, producir”. Este es un magnífico ejemplo de una estrategia de un trabajador ferroviario de base que busca, sin mucha sofisticación, ser reconocido por el sistema de códigos peronista. Y tiene éxito, la asamblea general aprueba su oración que se reproduce en el periódico del sindicato y el nombre del autor aparece debajo de ella. Otro ejemplo de nuevas liturgias ferroviarias es la Marcha de la Unión Ferroviaria, presentada por un delegado sindical en la asamblea general de 1950.¹⁶⁹ El estribillo del nuevo himno sindical es: “Adelante, ferroviario, adelante hasta morir; a cumplir con nuestro LIDER: Producir, producir, producir”.

Todos estos elementos no dejan dudas sobre la consolidación de un universo discursivo peronista que se solapa al ferroviario y también gana cada vez mayor protagonismo en el campo sindical, traducido en capital político. Sin embargo, más que imponerse, esta superficie discursiva se construye en la interacción. Son los propios agentes los que utilizan estos elementos de forma productiva para desarrollar sus propias estrategias y posicionarse en el juego, como un recurso para aumentar su *volumen* de *capital político*. Como consecuencia, el establecimiento de reglas claras habilita la competencia por ascen-

¹⁶⁹EOF, 594:15.

der posiciones, aumentando la participación de agentes dotados con los saberes y prácticas necesarios para disputar posiciones. Y, con la democratización, se produce un aumento de la competencia (y la conflictividad) interna del peronismo.

A inicios de 1950, la cuantiosa producción de homenajes en las seccionales del sindicato motiva una medida específica de la CD que busca ejercer, además de una discrecional sanidad financiera, el control sobre quién es homenajeado en la jurisdicción del sindicato. La Circular General reglamenta que, sin previa autorización del cuerpo directivo, la UF no se hará cargo de los gastos por homenaje.¹⁷⁰ La medida ilustra un elemento central de esta etapa, la consolidación de un código específico de la discursividad peronista produce un socavamiento sobre la autoridad institucional del gremio. Vamos a observar este fenómeno en distintos niveles con la misma intensidad. La conflictividad aumenta en todos los sentidos, a partir de la aparición de núcleos peronistas en paralelo a las seccionales, en las regionales de la CGT como en las seccionales de la UF, y también combinadas, es decir, entre las seccionales del sindicato del riel con las regionales de la CGT.

En primer lugar, con la disolución del PL primero y el PUR después, que contemplaban núcleos exclusivamente sindicales en su estructura, la distancia entre las seccionales sindicales con las “agrupaciones”, “ateneos” y unidades básicas (del Partido Peronista y el Partido Peronista Femenino),¹⁷¹ es cada vez menor y más confu-

¹⁷⁰EOF, 589: CT.

¹⁷¹El fenómeno de la incorporación femenina a la política tiene su repercusión en el gremio del riel, tanto con relación al campo sindical como en político. Por una parte, en agosto de 1949 llega por primera vez a una Comisión Ejecutiva seccional una mujer, en

sa.¹⁷² Además de la profusión de homenajes, el intercambio con funcionarios del gobierno de forma directa con las seccionales es una práctica novedosa. Por ejemplo, el Secretario de Transportes J. F. Castro realiza donaciones a título personal en varias seccionales ferroviarias.¹⁷³

Respecto de la conflictividad interna al campo sindical, en abril de 1948, la CGT envía una circular a las regionales advirtiéndole a los dirigentes que “vulneran principios de sano sindicalismo al usar de trampolín la representación que les ha conferido la CGT para escalar posiciones personales en funciones de gobierno o entidades comerciales”.¹⁷⁴

También se evidencia la competencia entre las regionales de la central con las seccionales de la UF, el presidente de la UF expresaba en la asamblea general de delegados de 1949 que: “Los compañeros delegados ya han manifestado (...) que en el interior del país, en las delegaciones regionales de la CGT existen focos de intranquilidad y hay desigualdad para el trato con nuestra organización”.¹⁷⁵

Santa Fe (FFCC del Estado) (EOF,569:8). Al año siguiente, a la Conferencia Nacional de Mujeres Peronistas, la UF envía una delegación de 99 mujeres, tres de ellas son oradoras en el mismo (una médica, una partera y una abogada, las tres vinculadas al Hospital Regional de Rosario (EOF, 581:12). En este hospital se crea a mediados de 1950 la escuela de enfermeras Eva Perón (EOF, 591-592:22).

¹⁷²En este periodo, muchos ferroviarios forman agrupaciones peronistas y disputan internas partidarias (Mengascini, 2008:8; Marcilece, 2013:273).

¹⁷³EOF, 474: CT; 581:13.

¹⁷⁴EOF, 561:11.

¹⁷⁵Es digna de destacar, en el mismo discurso, la claridad del diagnóstico de Pablo C. López sobre este aumento de la conflictividad sindical: “Pero compañeros, hay que tener en cuenta que la CGT está sufriendo en estos momentos los mismos trastornos que padecen todas las organizaciones por la transformación de nuestras costumbres y nuestra vida”. EOF, 579-580:15.

Incluso las internas en las propias seccionales de la UF, sobre un trasfondo discursivo peronista, van a ser cada vez más frecuentes. Por dar algunos ejemplos, luego de la disolución del laborismo se intervienen las seccionales de Taíí Viejo¹⁷⁶ y la de Alta Córdoba, las dos motivadas por internas peronistas. La última es normalizada recién en octubre de 1949.¹⁷⁷ En Rosario, la seccional del puerto es presidida por un diputado provincial por el peronismo, Eduardo Torre, que no logra contener la conflictividad en su sección. Allí se producen conflictos en 1948 y en 1950.¹⁷⁸ En Cruz del Eje, las posiciones de la CE de la seccional y la de un grupo opositor que dirige un diputado departamental, los dos peronistas, según el informe del miembro de la CD que interviene en el conflicto es “irreconciliable”.¹⁷⁹ En la seccional San Cristóbal (FCNGB), se suspende a un grupo por realizar “campaña sucia” y éstos envían una carta a la CD pidiendo se los reincorpore bajo el argumento de que son peronistas.¹⁸⁰ La seccional La Banda (FCNGM) se interviene luego de que un grupo de asociados, motivados por una contratación fuera de regla por parte de la CE, decidiera mediante asamblea enviar cartas a Perú para que intercediera y expulsara a los contratados.¹⁸¹ En este contexto se comienza a evidenciar otra característica: a medida que nos acercamos a la huelga, las internas en las seccionales van a agrupar tanto a *peronistas* como a *no peronistas*, lo que complejiza el

¹⁷⁶EOF, 541: CT

¹⁷⁷EOF, 571:10

¹⁷⁸EOF, 565-568:5 y 594:13.

¹⁷⁹Informe de un mediador, actas UF N°2, p.5, 2 de abril de 1952.

¹⁸⁰Actas UF, N°7, 24 octubre 1951, pp.25-26.

¹⁸¹Actas UF, N°10, 5 de diciembre de 1951, pp.6-7.

escenario. Es el caso de la seccional Bs. As. del Ferrocarril Sarmiento, donde un conflicto en la asamblea general termina con el reemplazo del presidente seccional menos de dos meses después.¹⁸² Algo similar pasa en Temperley, Tolosa, Olavarría, Bahía Blanca (N.O.), entre otros casos que detallamos más adelante.

Como consecuencia, la nueva dirigencia del gremio enfrentaba problemas que su adhesión al peronismo no lograba resolver por sí sola. Luego de una precaria luna de miel que permitió asentar a la nueva CD, la relación entre la recién creada Secretaría de Transporte y la UF adquiere una ambigüedad que sólo empeora con el paso del tiempo. El proyecto de centralización estatal de la conducción del gremio ferroviario (incluido su sistema previsional) continúa vigente, y ahora es azuzado desde dos frentes. Por un lado, se reanuda el intento de despojar el control del sistema previsional ferroviario desde la nueva cartera de transporte. Por otro, aumenta y gana visibilidad la disputa por la afiliación sindical de los ferroviarios, esta vez implementando la estrategia de la *doble afiliación*.

Centrándonos en el desempeño de la nueva dirección sindical, dos problemas inmediatos se conjugaban para que ésta no lograra disminuir la conflictividad interna. El primero, de corte puramente material, era que la satisfacción de las demandas ferroviarias continuaba un lento proceso de aplicación que definimos como obtención de reivindicaciones diferidas. La promesa de una mejora en el poder adquisitivo del salario (salario real), que permitiera alcanzar el nivel de vida de los primeros años de la revolución continuaba como una palabra que, una y otra vez, se cumplía en el papel pero no llegaba a

¹⁸²EOF, 579-580:13.

los bolsillos ferroviarios. El escalafón único, principal factor de conflicto por ser el que abarcaba de forma general a todo el espectro de trabajadores del riel, se anunciaba como resuelto definitivamente apenas asumía la nueva CD, el 16 de agosto de 1949. En una reunión en el gremio de la que participan también el presidente y su esposa, el Ministerio de Transportes resuelve un nuevo escalafón con aumento de los salarios mínimos y otros beneficios.

Sin embargo, los problemas que presentaba también eran varios. Por una parte, la escala de aumentos según antigüedad era mínima. El ejemplo más marcado era el del sector de menores ingresos, un Peón que cobraba \$400 a los diez años cobraba \$450. Sumado a ello, otras categorías superiores se quejaban de que había serios desequilibrios, por ejemplo, un segundo de un jefe de estación, puesto de prestigio y responsabilidad, cobraba menos que un simple auxiliar. Además, se habían rebajado a medio salario la licencia por enfermedad, que antes eran un salario completo. Estas son sólo algunas de las demandas que aparecen, entre muchas otras específicas de cada sector.¹⁸³ Pero además de las objeciones formales al escalafón, el carácter diferido de la materialización aumenta la presión. Para la asamblea general, de mediados de 1950, muchos puntos del escalafón continúan sin cumplirse. Por ejemplo, el pase a efectivos del personal contratado, las mejoras en las condiciones laborales de los guardas y del personal de vías y obras.

Además, a partir de la creación de la Secretaría de Transportes se producen una serie de modificaciones en la administración que aumentan el clima de malestar. Se traslada y reubica personal en puestos administrativos sin capacitación y sin los beneficios salariales

¹⁸³EOF, 582: T y 591-592:6.

correspondiente al nuevo puesto. Sumado a ello, hay vacantes por jubilaciones y cesantías que se sostienen sin reemplazos en puestos administrativos y en la caja de jubilaciones.¹⁸⁴ También se contrata nuevos guardas sin capacitación, lo que produce una queja de los guardas experimentados.¹⁸⁵

Pero los problemas materiales en la actividad eran algo más o menos habitual desde la gran depresión de fines de 1929, de la que la actividad ferroviaria no había logrado recuperarse nunca. El aspecto subjetivo del momento político daba un tono particular a la conflictividad, que busca su fundamento en aquellos males materiales. El aumento de expectativas que produce la nacionalización de los ferrocarriles en los trabajadores ferroviarios, en un contexto de alta conflictividad dentro del peronismo, eran una combinación que, como una caja de dinamitas, podía explotarle en las manos al propio gremio si no se la manipulaba con cuidado. Meses antes de la huelga ferroviaria, un delegado a la *asamblea general* de 1950 realizaba una advertencia tan amenazante para la tranquilidad del gremio como propia de un peronista: “Las conquistas deben ser defendidas y aumentadas, a dicho S.E. el señor presidente de la Nación, y así hemos de proceder nosotros...”¹⁸⁶

El discurso peronista consolidado como superficie discursiva sobre la que se desarrolla el juego permitía que un simple delegado, por medio de la *invocación*, legitimara su posición desafiando la autoridad del gremio, y del propio presidente de la Nación, que no se cansaban

¹⁸⁴Actas UF, N°2, 27 de agosto de 1951, p.14; N°7, 24 de octubre de 1951, pp.12 y 13; N°11, p.20, 15 diciembre de 1951.

¹⁸⁵EOF, 591-592:26. Sobre la administración de los ferrocarriles ver Cardozo, 2014.

¹⁸⁶EOF, 591-592:26.

de advertir que los ferrocarriles ahora que eran “nuestros” no podían detener su marcha. La expansión del discurso peronista permitía así un pliegue que lo ponía frente a sí mismo, un precio que cualquier hegemonía debe pagar.

Los problemas estaban a la orden del día, y la nueva dirección del gremio, para encontrar una solución a la conflictividad, debía encontrar la forma de resolverlos. El modo de hacerlo era aumentar su *capital de negociación*. La participación en la gestión y administración de los ferrocarriles era un paso fundamental para lograr el objetivo y había sido uno de los puntos de negociación de los ferroviarios con el presidente para esta nueva etapa. “Perón cumple” a inicios de 1950, cuando se crea la Dirección de Ferrocarriles del Estado. Unos meses después, el 6 de junio, se conforma el directorio de los ferrocarriles del estado, compuesto por ocho integrantes: tres representantes gremiales (dos de UF y uno de LF) y cinco designados por el Ministerio de Transportes. Además, el mismo decreto reglamenta la participación de los trabajadores en las ganancias.¹⁸⁷

Sin embargo, dos artículos del decreto matizaban en la práctica la obtención de la reivindicación más importante en la historia del gremio. El primero es que el *quórum* del directorio se establecía con cinco integrantes, por lo que se podía prescindir de los tres representantes obreros para tomar decisiones. El segundo es que la participación en las ganancias era sobre el 20% de las utilidades, repartidas según salarios entre gerentes, subgerentes y todo el personal. Teniendo en cuenta que el ferrocarril desde hacía décadas presentaba déficit y que la nacionalización no pa-

¹⁸⁷Decreto N° 3.370/50. Anales de Legislación Argentina, Tomo X A, p.336. y EOF, 586-587: T y 591-592:6.

recía mejorar su rendimiento económico, el punto de participación en las ganancias perdía buena parte de su brillo. Pese a esto, el aspecto legal de la nueva institución era revolucionario para el mundo ferroviario en nuestro país, y las expectativas de las bases respecto de los potenciales beneficios de la participación sindical en la administración crecían.

Haciendo foco en las jerarquías institucionales, el nuevo diseño ponía en pie de igualdad al sindicato y las gerencias; y un escalón más arriba a la cartera de transportes. Este diseño, en un contexto de alta conflictividad interna del peronismo, resultó en más problemas que soluciones. Si el liderazgo político estaba claro, las distancias jerárquicas entre el presidente de la UF y el Ministro de Transportes, que unos meses antes parecían asumidas, se tornan difusas. Pablo C. López continúa acumulando capital político. Sus lazos con Perón y Evita se consolidan. La gira aérea que realiza la CD apenas asume por las seccionales del país “en alas del general Perón” y su estrecha relación con Evita consolidan el lazo.¹⁸⁸ Además, luego del cambio de Sec. General en la CGT, la posición de los ferroviarios mejora y el protagonismo del presidente de la UF va a crecer al consolidarse como uno de los principales promotores de la reforma del estatuto de la central. Este volumen de capital le otorga la *vicepresidencia* del directorio de los ferrocarriles del Estado.

En este contexto, la competencia entre el líder ferroviario y el ministerio irá creciendo. Poco se evidencia de esta competencia hasta muy entrado el conflicto de la huelga ferroviaria, pero los dos problemas centrales que amenazan con socavar la legitimidad representativa del gremio: la *doble afiliación*, y el nuevo intento de *centralización del sistema previsional*, van a apuntar a un mismo lugar: el Ministerio de Transportes.

¹⁸⁸EOF, 577-578.

El problema de la *doble afiliación* se remonta a la ya mencionada creación de la Confederación del Personal Civil de la Nación. Ésta nace como una asociación profesional de tercer grado que busca nuclear a todos los trabajadores del Estado. La nacionalización de los transportes aéreos, marítimos y terrestres pone en un conflicto de representación al personal sindicalizado. En este marco, *la lucha por centralizar el sistema previsional se solapa con el conflicto de representación*, como veníamos observando. Una vez descartada la opción del seguro social, la idea de reunir a todos los empleados estatales en una sola central toma fuerza. Además de un contrapoder a la CGT, al establecer una conducción central sobre los trabajadores que tienen al Estado como empleador, esta confederación permitía establecer un punto de partida para centralizar el sistema previsional de los empleados estatales.

Si bien según el propio presidente de la UF la creación de la confederación tenía por objetivo afiliar a quienes carecían de representación gremial,¹⁸⁹ se hace evidente desde el inicio de 1949 una política agresiva de afiliación de los trabajadores ya sindicalizados. La *doble afiliación* se torna un problema cada vez más serio para la UF y la invocación del presidente Perón y del ministro Castro como promotores de la nueva confederación se vuelve la estrategia de presión por excelencia de los dirigentes de la CPCN para sumar afiliados. En tiempos sin lugar para hombres indecisos, donde “Perón es la verdad”, la estrategia de presión no era menor.¹⁹⁰

¹⁸⁹Según los datos que manejaban los dirigentes sindicales y el gobierno, unos 600.000 empleados estaban en condiciones de ser afiliados a la confederación, sin estorbar a los ya sindicalizados.

¹⁹⁰Discurso de Eva Perón en la federación Obrera Maderera Argentina el 1° de agosto de 1950, en Fernández y Caramello (2012:110).

La historia del nuevo presidente de la UF con esta organización paralela comienza a fines de 1948, apenas asumido el cargo. Tomando distancia de la conducción anterior, se reúne con la delegación de representantes del personal administrativo de los ferrocarriles (antes Liga de Empleados Públicos), para intentar legitimarse como único representante del personal ferroviario.¹⁹¹ Sin embargo, la reunión no resultó como se esperaba. Los empleados pedían una modificación del escalafón de su sector, a lo que se les contestó que se debía modificar el escalafón completo. Luego, P.C. López les advirtió que la reunión era una excepción, ya que se debían respetar los canales representativos del gremio para los reclamos. Luego de la reunión, la campaña de afiliación comenzó a ser más agresiva.

En marzo de 1949, una nota del periódico ferroviario advertía: “Ninguno de nuestros compañeros deben sentirse atemorizados por lo que esos elementos le hagan llegar. Ningún organismo sindical (...) tiene atribuciones ni personería para realizar proselitismo en nuestro gremio”.¹⁹²

Ese mismo mes, la CD inicia la polémica gira por las seccionales de todo el país a bordo del avión presidencial.¹⁹³ En ella, varios miembros de la CD harán encendidas declaraciones respecto de la doble afilia-

¹⁹¹Esta delegación se presenta al gremio con diez mil firmas de empleados administrativos ferroviarios. (EOF, 575-576:14)

¹⁹²EOF, 575-576:14.

¹⁹³EOF, 577-578. Polémica porque fruto de esta, legisladores de la oposición (liderados por Silvano Santander) van a denunciar en la Cámara de Diputados de la Nación a J.F. Castro por los gastos de esta gira y van a calificar a la UF como un gremio “mantenido por el Estado, y más que por el Estado por el peronismo”. Estas declaraciones van a dar paso a cientos de mensajes de desagravio en favor del gremio y a una persecución específica a los legisladores opositores (EOF, 591-592:23; 593: CT).

ción. Ismael García y Paulino Ferreira hablan en Laguna Paiva, un centro ferroviario de gran importancia, y van directo al punto:

Sabemos que en estos momentos hay mucha gente que aprovecha las circunstancias y que no tiene empacho de hacer nombres del general Perón, del Tte. Cnel. Castro, etc. (...). No es posible que haya compañeros que tengan doble afiliación gremial (...). Sabemos bien que hoy hay sendos dirigentes, que se titulan como de la causa, que engañan a la masa para que se creen tales o cuales agrupaciones o ligas, con el propósito de engañar a la gente y medrar en beneficio propio.¹⁹⁴

Pero el solapado apoyo a la CPCN para disputar la representatividad de los trabajadores del riel va a verse interrumpido gracias al peso de la CGT y las necesidades políticas del gobierno. A mediados de abril se junta el CCC de la CGT, con el fin de crear una comisión que se encargara de “adaptar dicho estatuto a las necesidades imperativas que vive el país”.¹⁹⁵ La adopción de la doctrina peronista por parte de la central iba a traer consigo la imposición de algunas condiciones, entre las que destacaba poner fin a esa doble afiliación. El presidente de la UF va a transformarse en una figura protagónica para lograr el objetivo. La cuestión se resuelve hacia fin de año, a mediados de diciembre, cuando el CCC se reúne nuevamente para elegir autoridades. La elevada posición en la central del presidente de la UF cristaliza cuando es elegido para presidir la sesión de clausura. Pero no sólo la adopción de la doctrina peronista estaba en juego. En la sesión del 13 de diciembre,

¹⁹⁴EOF, 577-578:19

¹⁹⁵EOF, 577-578:8.

el CCC aprueba una resolución en repudio a la Confederación del Personal Civil de la Nación. En sus considerandos expone:

que la mencionada Confederación dirigida por funcionarios de alta jerarquía dentro de las reparticiones, abusando de las prerrogativas que les otorgan los cargos que ejercen, acuden a todos los medios coercitivos para obligar al personal a afiliarse a la misma (...) Que para consumar sus propósitos ha llegado a la demasía de invocar al líder de los trabajadores, General Juan Perón, como argumento fundamental de su campaña.

Hacia el final, la resolución de la central obrera era categórica:

Solicitar de las autoridades competentes la cancelación de la personería gremial que dicha entidad posee, por estimar que la misma no constituye una organización obrera ni cumple las finalidades que a la misma compete (...) exhorta a que todos los empleados estatales que ocupen cargos en la confederación renuncien en 70 días o la CGT los denuncia públicamente.

En enero de 1950, Pablo C. López daba más precisiones a los afiliados de la UF sobre la reunión de Perón con la CPCN y parte del CCC de la CGT:

el general Perón ha dicho a esa entidad [CPCN] en presencia de los dirigentes de la Confederación General del Trabajo, en cuyo elemento tenía yo el alto honor de estar, que desea que el personal civil de la nación se aglutine en una organización de tipo sindicalista, en una organización con mentalidad obrera, para que no haya 600.000 trabajadores del Estado que trabajan en todos los Estados argentinos sin un resguardo para su estabilidad, y sin resguardo para su mejoramiento como forjadores de la Patria. Yo he de ser -dijo el presi-

dente de la república- el primero que firmará mi ficha, porque yo soy uno de los más humildes forjadores y trabajadores del Estado. Pero hoy después de la declaración que hiciera la CGT (...) no podemos admitir que se pretenda absorber a una organización como la Unión Ferroviaria, como La Fraternidad, como los tranviarios y como los automotores para servir los intereses mezquinos de esa media docena de hombres de insensibilidad popular.¹⁹⁶

Con el veredicto del líder de los trabajadores, en marzo de 1950, el consejo directivo superior de la CPCN emite una resolución conciliadora. A partir del 1° de marzo (día de los ferroviarios) todos los ferroviarios dejan de pertenecer a la organización y se disuelven las seccionales compuestas por trabajadores ferroviarios.¹⁹⁷ La UF, apoyada en la CGT, había ganado una batalla más. Sin embargo, la exigencia de retirarle la personería gremial no se había cumplido. Sumado a ello, otro frente quedaba abierto: el relacionado al avance sobre el sistema previsional ferroviario.

Este frente se había abierto en paralelo a la doble afiliación y estaba estrechamente relacionado con ésta, y así se expresaba abiertamente en la *asamblea general* del gremio a mediados de 1949:

...esos señores que dirigen los destinos de dicha organización. A esos hombres les conocemos la biografía personal; los hemos visto arrancar desde el fondo mismo de la provincia de Buenos Aires, del viejo conservadurismo, que pregona la muerte como elemento indispensable (...), ellos son los que ahora vienen con pretensiones revolucionarias...¹⁹⁸

¹⁹⁶EOF, 586-587:6

¹⁹⁷Firman Alfredo Villafañe y Dante Viel, presidente y secretario. EOF, 589:11.

¹⁹⁸EOF, 579-580:11.

La referencia iba dirigida a Manuel Fresco, el flamante director de Asistencia Social y Sanitaria del Ministerio de Transportes. Apenas asumía el cargo a inicios de 1949, en paralelo a la ofensiva de la CPCN, lanzaba un plan de centralización previsional dentro de su dirección, que pretendía absorber las funciones de la DGAYPSpF. Sin perder tiempo, la asamblea general de la UF denuncia los planes del funcionario con la resolución en “repudio” al accionar de Fresco.¹⁹⁹ Hacia fin de año, el sindicato reitera la firme decisión de sostener el organismo previsional del gremio y repudiar el intento de centralización del ministerio.²⁰⁰

Entre enero y febrero de 1950, la conexión entre el intento de absorción de las funciones previsionales y la doble afiliación se hace aún más evidente. La UF envía una circular general al gremio anunciando una asamblea nacional del personal de la DGAYPSpF, con motivo de incorporar el personal de esta repartición al escalafón ferroviario. El enérgico repudio del gremio y la CGT a la doble afiliación había secundado esta medida. El 10 de marzo es la asamblea, y el personal de la dirección previsional de los ferroviarios se incorpora formalmente a la UF. En la asamblea, P.C. López expresa: “No podemos admitir que se trate de hacer un nuevo organismo y se nos pretenda birlar lo que tanto sacrificio nos costó, ¡y un buen día el gremio ferroviario dijo basta! Y bastó para que fuera escuchado”.²⁰¹

La dirigencia del gremio y representantes del nuevo sector incorporado van a visitar al presidente de la Nación luego de la asamblea.

¹⁹⁹EOF, 579-580:11.

²⁰⁰EOF, 584:14.

²⁰¹EOF, 588:14.

Juan D. Perón no evade la referencia al problema preexistente, pero imprime un tono conciliador:

ya tenemos bastante por luchar en común por la vida, por la felicidad del pueblo y por la grandeza de la Nación ¿cómo vamos a ponernos entonces, a luchar por pequeños intereses, por pequeñas diferencias de uno u otro orden, que pueden arreglarse con una conversación amistosa entre los trabajadores y el Estado?²⁰²

Como claro indicio del fin de una situación expectante respecto del tema previsional, seis días después de esta reunión el ministerio efectúa los depósitos de los aportes previsionales de los ferroviarios, que estaban varios meses atrasados. Había versiones de los “enemigos de la armonía y la unidad en nuestras filas” que acusaban a la dirección del gremio de haber “malogrado” los fondos. Desmarcándose de estas versiones, la CD emite una circular explicando que luego de gestiones con el presidente, su esposa y el ministro de transportes, los aportes quedaron hechos.

Cerrados los capítulos de la doble afiliación y el intento de centralización de la previsión social de los ferroviarios, la dirección del gremio ferroviario debe enfrentar la última y decisiva batalla. Como ya desarrollamos, la politización de las seccionales como efecto de la hegemonía del discurso peronista produjo una creciente confusión entre espacios sindicales y políticos. La consolidación del discurso peronista como escenario del juego había propagado internas ferroviarias en dónde la referencia institucional se desdibujaba, y dado paso a una competencia por capitalizar los contactos políticos de forma directa.

²⁰²EOF, 588:11.

Pablo C. López, en un discurso en Córdoba a inicios de 1950, enfatiza este punto:

pero todo otro elemento que concurra a los poderes del Estado argumentado que es Ferroviario y que por ende tiene tal o cual unidad básica o tal o cual centro peronista no puede representar a la Unión ferroviaria ni al movimiento obrero.

En este contexto, el fracaso de la doble afiliación llevó a los grupos de ferroviarios que abogaban por esta opción a intentar una nueva articulación para disputar la legitimidad a la dirección de la UF. Una vez fuera de juego la CPCN, el escenario se reconfigura y son las organizaciones de peronistas ferroviarios las que absorben parte de esta estructura semi-organizada de disidentes gremiales.

En mayo de 1950, el traslado de la conflictividad de la interna del gremio del riel a las agrupaciones y ateneos ferroviarios peronistas se hace evidente:

Una nueva modalidad que de un tiempo a esta parte se viene notando en algunos ferrocarriles (...), núcleos minúsculos bajo el nombre de ateneos invocando la responsable y respetable orientación política del peronismo actúan en el medio ferroviario pretendiendo ejercer una representación gremial que nadie les ha conferido (...) con el agravante 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 UF. (...) Nuestra entidad no está dispuesta a admitir (...) *lo que no admitió y destruyó en lo que se refiere al personal civil de la nación.*²⁰³

²⁰³EOF, 590:10.

Los tiempos están cambiando, la proliferación de internas peronistas se intenta solucionar con un ordenamiento “desde arriba”. Poco a poco, y no sin dificultades, la CD de la UF y la CGT buscan ganar su espacio, en un momento en que recrudescen la voluntad de autoridad en la toma de decisiones políticas. Se va 1949 y se lleva consigo a dos de los más prolíferos diseñadores de la nueva institucionalidad del peronismo, el ferroviario Juan A. Bramuglia y José Francisco Figuerola. “¿Cómo vamos a racionalizar una organización que no existe?”, dirá Perón²⁰⁴. Antes de racionalizar, hace falta orden.

Nuevamente, la estrategia de acción del grupo que conduce Pablo C. López es consolidar el camino que hasta ahora lo llevó a ganar las batallas internas. Interpretar la voluntad del líder mejor que su contrincante, y así acumular *capital político* para consolidar su posición en el *campo sindical*.

Un año antes, Perón había dicho a los ferroviarios:

señores, debemos ir pensando que en los tres años que nos restan para terminar el período, en emplear a los peronistas y desplazar a los que no sean peronistas. Tenemos ganado el derecho de proceder así porque a nadie hemos preguntado hasta ahora su tendencia, pero después de tres años han tenido tiempo de convertirse y de entender que es lo que conviene al país.

En la asamblea de 1950 se resuelve interpretar aquel mandato:

declarar su más absoluto repudio a quienes desde los puestos de dirección o en distintas jefaturas no sienten la política justicialista

²⁰⁴ Archivo General de la Nación, Secretaría Técnica, citado en: Berrotarán, 2013:188.

(...) facultando a la comisión directiva para gestionar ante quien corresponda el desplazamiento de esos elementos de los servicios ferroviarios, para dar lugar a que sus funciones sean desempeñadas por auténticos y leales peronistas.²⁰⁵

Del mismo modo, Pablo C. López articula en su retórica la defensa de la doctrina justicialista con la defensa de la Unión Ferroviaria. Ser peronista *también* es defender a la CD de la UF. La Circular General N°62 así lo expone, cuando emparenta a los “que no sienten la política justicialista” y “suscribieron al manifiesto de la Unión Democrática” con los “elementos contrarios a la labor de la Unión Ferroviaria”. La circular llama a que las CE denuncien ante la CD a los “elementos negativos”.²⁰⁶

La *disciplina sindical*, lejos de ser el elemento simbólico que articula la identificación de los ferroviarios con el peronismo, ahora se constituye en una *función institucional*. Esta función se traduce en prácticas que se integran, se codifican, en la superficie discursiva peronista. Por ejemplo, el 20 de junio de 1950, en medio de las jornadas de *asamblea general*, una numerosa comitiva se traslada a la seccional de Tolosa, recientemente intervenida y convulsionada. La CD del sindicato, una comisión representativa de la *asamblea general* y autoridades provinciales, se reúnen allí para izar la bandera y legitimar al nuevo interventor de la seccional.²⁰⁷ El traslado de CD a las seccionales es, cada vez más, un gesto disciplinador. Otro ejemplo de esta práctica se da en septiembre. El presidente de la seccional Temperley, obedeciendo el mandato de la

²⁰⁵EOF, 591-592:24.

²⁰⁶EOF, 595:14.

²⁰⁷EOF, 591-592:8 y 23.

CD, advierte por medio de un comunicado que en su jurisdicción se desarrollan “ciertas actividades tendientes a impresionar con el pretexto de los sueldos”. Días más tarde, cuatro miembros de la CD comandados por José F. Lebonatto²⁰⁸ asisten a un acto menor de la seccional donde se homenajeaba a varios trabajadores que se jubilaban, “aprovechando” la ocasión para dar un discurso en el que destacan la necesidad de identificarse con la obra de la CD y del presidente Perón.

Pero no sólo en las seccionales, el sindicato también desarrolla su función disciplinadora en el sistema previsional ferroviario. El precio de mantener el sistema previsional incluía un compromiso mayor con el nuevo mandato peronista. Blas Iturbide y Antonio Fortino, flamantes representantes en la Caja de jubilaciones ferroviarias, serán los brazos ejecutores en esta dependencia. Apenas llegados al organismo en mayo, apadrinan una resolución para declarar en “comisión” a todo el personal de la dirección, por 60 días:

teniendo en cuenta que dentro del personal de la misma existen empleados que han procurado, por todos los medios a su alcance, desacreditar la obra de gobierno del general Juan Perón (...) [y] a los efectos de disponer las medidas necesarias para poner fin a tal estado de cosas, con la adopción de resoluciones drásticas y ejemplarizadoras, como cesantías....

El sindicato presenta la medida como una acción propia, afirmándose en la nueva función institucional: “La disposición mencionada fue propiciada por la representación de la UF en la junta seccional,

²⁰⁸José Lebonatto, hasta octubre de 1949, había actuado como interventor de la regional de la CGT en Salta (EOF, 583:9) y tiene protagonismo en todas las intervenciones de seccionales de la UF durante el conflicto. (La prensa, 2 y 8 de diciembre, p.6).

firmente respaldada por la comisión directiva de nuestra entidad (...) sin que con ello quiera la CD perseguir a nadie”.²⁰⁹

La hora de la guillotina había llegado, la institucionalización del justicialismo continuaba el doloroso curso del aumento de la arbitrariedad *en nombre del nombre*. Pero al puño que se cerraba para asir firmemente al “verdadero” peronismo, se le escurrían de entre los dedos otros peronismos. Hombres y mujeres que se vinculaban con esta identificación desde otros sentidos sedimentados con el paso de los años y las prácticas sindicales: la *disciplina sindical* como unidad de acción y la lucha por mejores condiciones de vida como práctica de justicia social. Estos hombres, no estaban listos para quedar fuera de ese puño. Estos grupos iban a hacer lo que mejor sabían para sostenerse: construir *legitimidad popular*.

²⁰⁹EOF, 590: CT.

| CAPÍTULO 5 |

Las huelgas ferroviarias

La huelga ferroviaria que se inicia a fines de 1950 hunde sus raíces en este reacomodamiento del campo sindical y político, en un contexto de extrema conflictividad y redefinición de la identificación peronista. La hegemonía peronista plantea dos cuestiones que afectan su articulación con la identidad ferroviaria. La amenaza de suprimir la particularidad ferroviaria en pos de consolidar el universal peronista y la redefinición de la frontera antagónica. El peronismo exigirá cada vez más espacio en la articulación, el momento de articular las demandas ferroviarias da paso a la exigencia de superar los intereses corporativos y realizar sacrificios por el interés nacional. Pero también la búsqueda de estabilizar al peronismo como universalidad desplaza las fronteras del antagonismo afectando al campo peronista.

Luego del terremoto, que llega al máximo de actividad con la huelga, el edificio de la CGT y el del sindicato de la UF continúan en pie, con transformaciones visibles pero ningún daño estructural serio. Como efecto, además de la consolidación de un lugar autónomo de la central en el movimiento y la permanencia de la UF en una posición elevada en el *campo sindical*, nuevos sentidos consolidan la articulación de los ferroviarios con el peronismo. El sentido de prescindencia, la función política de los agentes sindicales en el parlamento y el lugar de los dirigentes ferroviarios con relación a los ferrocarriles nacionales y el Ministerio de Transportes, lograr un nuevo punto de estabilidad.

Peronistas pero ferroviarios

La CD victoriosa en el *campo sindical* se encontraba, sin embargo, desgastada luego de las batallas por mantener los afiliados, el control del sistema previsional y, con ello, aportar a la consolidación del lugar de la CGT en el movimiento peronista. La sospecha de una dirección más preocupada por la política sindical y parlamentaria que por los asuntos gremiales crece entre las bases. Al descontento que produce la larga espera por mejoras salariales que recuperen el impacto de una inflación que continúa en ascenso se suman descuentos sobre los salarios ligados a la formalización previsional, a las cargas sindicales y a las donaciones a la Fundación Eva Perón, que se multiplican.²¹⁰ La reforma del estatuto de la CGT y el recrudecimiento de la persecución a todo lo que no sea “verdaderamente” peronista, obliga a reformular el escenario discursivo en el mundo ferroviario.

En este contexto, la convulsión de las seccionales se encuentra con la intolerancia de la CD. Meses antes de la huelga, el 16 de mayo de 1950, se interviene la seccional de Tolosa. Los miembros de esta CE, presidida por Lorenzo Martorelli, sostienen una posición de rechazo

²¹⁰En los años de gestión de la CD presidida por Pablo C. López (1948-1950), el gremio ferroviario sufre el aumento de la cuota social, de los aportes previsionales a la DGAYPSpF y el establecimiento de cuotas mensuales para el periódico del sindicato y las colonias de vacaciones. Además, a la tradicional donación anual de medio jornal para las arcas del gremio, se adicionan donaciones a la Fundación Eva Perón de medio jornal anual y de un jornal completo circunstancial del aguinaldo, de cada aumento de sueldo o del cobro de retroactivo de aumentos. También la CGT establece la donación a la Fundación de los jornales de los días 1º de mayo y 12 de octubre de todos los trabajadores afiliados, entre los que se encuentran los ferroviarios. Al implementarse el descuento por planilla de las donaciones mencionadas anteriormente, éstas se tornan prácticamente obligatorias. Para diciembre de 1949, la Unión Ferroviaria llevaba donados \$12.000.000 a la Fundación Eva Perón (EOF, 572:4; 579-580:4; 585:2; 591-592:23 y CT; 594:2).

respecto de la adopción de la doctrina peronista por parte del gremio y la central. Su posición es en defensa de la *libertad sindical*, aduciendo que se viola el artículo 4° del estatuto referente a la prescindencia.²¹¹ Al mes siguiente es la *asamblea general* y L. Martorelli intenta ingresar alegando que los votos de la seccional lo hacen legítimo representante de Tolosa. Su credencial es rechazada. En el fundamento, la comisión arbitral de la *asamblea* no se atreve a acusarlo de enemigo del peronismo para negarle su credencial, sino que alegan que su accionar busca “sembrar la confusión *en el terreno del justicialismo*”. Dado el contexto de persecución instalado, podemos deducir que Martorelli no tenía un mínimo antecedente que permita dudar de su apoyo al peronismo, sino hubiese sido utilizado como pasó el año anterior con Carlos Polverini.²¹² La sanción se presenta como ejemplar, advirtiendo que contra el mantenimiento de la unidad y disciplina “conspiran todas las actuaciones similares o parecidas al alzamiento de la seccional Tolosa”.

Lo que está en juego es la *definición de peronismo*. Los agentes que se encargan de custodiar el “verdadero” peronismo obligan a la *redefinición de la frontera* que divide los dos campos antagónicos. Ya no basta con proclamarse peronista para serlo, ni con apoyar al gobierno, también se debe estar conforme con la CD de la UF. La situación se vuelve asfixiante para los ferroviarios que no apoyan a la CD. La persecución institucional busca arrinconar disidencias, barre el complejo panorama de expectativas, intereses y necesidades de las bases proponiendo un antagonismo forzoso.

²¹¹Respecto de las posiciones en la ajustada votación que aprueba el estatuto en la CGT (a la que se oponen incluso miembros de la UF) ver Doyon, 2006: 319.

²¹²EOF, 579-580:4.

Un elemento en común, la identidad ferroviaria, va a funcionar como amalgama, como elemento articulador, para que peronistas, radicales, socialistas, comunistas... en fin, obreros y empleados ferroviarios, construyan *legitimidad popular* y se presenten como representantes legítimos del gremio del riel. Un significativo va a ser clave en esta nueva articulación: la *libertad sindical*. Curiosamente, este peronismo irreverente pondrá en boca del líder de la revolución la garantía de *libertad sindical* como un elemento del ideario justicialista. Si este punto articula dirigentes de varios colores políticos, también una parte importante de las bases ferroviarias busca canalizar las expectativas revolucionarias desatadas por la nacionalización con la obtención de *reivindicaciones inmediatas*.

Desde fines de 1949, cuando el convulsionado panorama político recrudece, cobran visibilidad en el gremio del riel las primeras *comisiones de enlace*. Compuestas por dirigentes de distintas seccionales y de distintas líneas ferroviarias, son los primeros esbozos de una articulación sindical evadiendo la senda verticalista de la UF. Un año después de las primeras reuniones, el 15 de noviembre de 1950, peones y guardabarreras del FCNGR²¹³ inician un paro de actividades. Si bien el alcance es limitado afecta el tramo entre capital federal y la capital bonaerense, generando serios trastornos y una visibilidad que lo pone en primera plana. La adhesión de los guardabarreras le da mayor visibilidad al conflicto al mantener las barreras bajas y entorpecer seriamente el tráfico automotor en el conurbano bonaerense y La Plata.²¹⁴ Además, el conflicto tiene

²¹³Ferrocarril Nacional General Roca. Otras siglas que empleamos: Ferrocarril Nacional General Sarmiento (FCNGS), Ferrocarril Nacional General Mitre (FCNGM), Ferrocarril Nacional General San Martín (FCNGSM) y Ferrocarril Nacional General Belgrano (FCNGB).

²¹⁴*La Nación*, 20 de noviembre de 1950, p.4.

una función catalizadora, se propaga por las seccionales y las distintas líneas la discusión en torno al apoyo o no a la medida, a la justicia o no de la demanda. Cinco días después, con la noticia de la cesantía de los artífices de la huelga, el conflicto se agrava y logra paralizar el ingreso de los trenes a la estación de Constitución por varias horas. Durante ese día se realizan varias asambleas informales en la misma estación y se producen los primeros contactos de dirigentes con funcionarios del Ministerio de Transportes.²¹⁵ Al día siguiente, la dirigencia del gremio se rehúsa a recibir a los huelguistas, por lo que estos se reúnen en el local de la seccional Bs. As. del FCNGR. Se registra la participación de delegados de Tolosa, Remedios de Escalada, Km. V (Gerli), todos puntos clave para comprender el impacto territorial del conflicto. Se aclama a Manuel Santos como presidente de la asamblea.²¹⁶ Al día siguiente, el paro de la actividad ferroviaria en el FCNR y el FCNGS es casi total.

Las discusiones se extienden a los galpones de Rosario (FCNGM) (Badaloni, 2013:11), Tandil (Mengascini, 2008:11) y Bahía Blanca (Marcilece, 2013:275). Finalmente, en la ciudad santafesina la medida tiene un alcance muy limitado, pero prenderá en las ciudades bonaerenses. El 22 de noviembre se paralizan los servicios en Bahía Blanca y el 23 una asamblea aclama el apoyo a los Peones en Tandil.²¹⁷ Con el paso de

²¹⁵Se entrevistan con el Jefe de Tráfico del FCNGR, J. Murgizur. La Nación, 21 de noviembre de 1950, p.4.

²¹⁶También se registra la participación de un delegado del FCNGS. La Nación, 22 de noviembre de 1950, p.4.

²¹⁷Según Mengascini (2008:11-13), el 16 de diciembre Tandil se pliega a la segunda huelga y se forma una comisión paralela a la CE que pide la renuncia de ésta. En enero, sin embargo, mientras la CCE pide la renuncia de la intervención de la CGT, éstos piden la intervención de la CGT al C.E. local.

los días, el reclamo salarial deriva en un reclamo por la renuncia de la CD, que decide condenar la huelga.

En la sede central del sindicato, el 23 a la tarde se reúne la Junta Consultiva de la UF. Esta Junta, convocada de acuerdo al art. 54 del estatuto, es un cuerpo integrado por los presidentes de 43 seccionales (las cabeceras de los ferrocarriles que confluyen en Bs. As. y las más importantes del interior). En Haedo, Remedios de Escalada y Gerli se suspenden asambleas de huelguistas por la asistencia de las autoridades a la reunión en la sede central.²¹⁸ El nuevo cuerpo recibe de parte de la CD el informe de los hechos ocurridos y la renuncia en pleno de la misma. Sin embargo, el rechazo a la huelga y a la renuncia de la CD por parte del cuerpo consultivo es unánime. La declaración resultante plantea:

Exhortar a los ferroviarios que se han plegado a los paros a volver inmediatamente al trabajo, respetando la disciplina sindical, base de las conquistas del gremio, y autoriza a la comisión directiva para que pida la aplicación de la ley que reprime el sabotaje...²¹⁹

Ese mismo día, una asamblea paralela con la presencia de varios presidentes seccionales que quedan desplazados de la Junta Consultiva consolida la denominada *Comisión Consultiva de Emergencia* (CCE). Esta reúne a los dirigentes que vienen trabajando en las *comisiones de enlace* desde un año antes y suma nuevos detractores de la CD, dada su reacción ante los acontecimientos. La nueva comisión va a disputar la legítima conducción del gremio. El 24 a la tarde, una multitudinaria asamblea en Gerli rubricaba la legitimidad del nuevo cuerpo. La

²¹⁸La Nación, 23 de noviembre de 1950, p.5.

²¹⁹EOF, 497:4.

huelga se levanta ese día, luego de una reunión con el Ministro de Transportes en la que le entregan un petitorio con las demandas salariales y exigiendo la renuncia de la CD de a UF. Este último punto, decía la resolución de la asamblea, “proseguirá dilucidándose dentro del terreno gremial”.²²⁰

En términos generales, el movimiento huelguístico que nace en noviembre de 1950 y se extiende hasta enero de 1951 tiene su epicentro en la provincia de Buenos Aires. Dos diferencias se evidencian de forma inmediata respecto de las huelgas generales de 1917 y 1947. Una, que no cuenta con el reconocimiento del sindicato (la FOF en el primer caso y la UF en el segundo) y otra, con estrecha relación causal con la primera, que nunca se paraliza *todo* el sistema ferroviario (sus cinco líneas). No buscamos restar importancia al movimiento al destacar estas características; por el contrario, si ponderamos su impacto sobre la economía y la vida cotidiana de los millones de personas afectadas, fue uno de los conflictos sindicales más importantes del período de gobiernos peronistas. Sin embargo, resaltar esta parcialidad es precondition para *inscribir el conflicto en una interna*, que no sólo engloba a toda la institución sindical ferroviaria, sino que tiene aristas que la exceden. Esta interna cobra fuerza particular en Buenos Aires y en la Capital Federal.²²¹

En el *campo político*, la cotidiana intervención y normalización de unidades básica del Partido Peronista se conjugaba con la salida del gobierno del Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, Atilio Bramu-

²²⁰La Nación, 24 de noviembre de 1950, p.4.

²²¹Según el único trabajo sobre la huelga en Rosario, un galpón y los guardas de una línea se pliegan a la primera huelga, a lo que se suman algunos arrestos de guardas en reuniones posteriores (Badaloni, 2013:11-13).

glia, además de otros funcionarios y legisladores entre los que destacamos al senador ferroviario por Santa Fe, Demetrio Figueiras.²²² Respecto de la oposición, a los repudios y expulsiones parlamentarias a legisladores se sumaba el encarcelamiento del candidato a gobernador bonaerense del radicalismo, el Dr. Ricardo Balbín, y la cada vez más restringida libertad de prensa, que desde hacía unos meses apuntaba insistentemente contra los diarios de tirada nacional *La Prensa* y *La Nación*. Estas son algunas líneas que trazan el paisaje en el que se desarrolla el conflicto. Un ordenamiento interno del peronismo “desde arriba” y un acallamiento de las voces disidentes. Las dos dimensiones van a reflejarse en la huelga.²²³

Desde una perspectiva topográfica, y considerando el centralismo de la institución ferroviaria, la huelga es también un “asedio al castillo” ferroviario, a su sede central. Lejos de ser una simple metáfora, el 21 de diciembre, un día después de que la CGT interviniera el sindicato, cientos (o miles)²²⁴ de ferroviarios se enfrentan a la Policía en la puerta de Independencia 2880, con el objetivo de expulsar a los interventores y tomar las riendas del gremio.

²²²Demetrio Figueiras es reemplazado en el Senado por Alejandro Giavarini y retorna a los talleres de Pérez. Tiene participación en la “marcha por la paz”, presionando por que el país no envíe tropas al conflicto en Corea (Badaloni, 2013).

²²³Dos dirigentes opositores de renombre participan. El ex concejal radical Antonio Scipione, presidente de la seccional Olavarría (FCNGR), y el jefe relevante del FCNGR, Julio H. Falasco, que además era la máxima autoridad del Partido Socialista Bonaerense. A nivel local, el dirigente radical bahiense Julio Cassano también participa del *comité local de emergencia ferroviaria* de esa ciudad, que se crea de forma paralela a la CE luego de la intervención de la UF (Marcilese, 2013:276-277).

²²⁴Según se lea *La Prensa*, 22 de diciembre de 1950, p.6, o EOF, 598-599, la cantidad de personas varía.

Pero retomemos el orden cronológico. Al día siguiente de la formación de la Junta Consultiva y la CCE en paralelo, el paro continúa. Los dirigentes de la UF vuelven a reunirse con Evita y con J. F. Castro. El enfrentamiento con el diario *La Prensa* toma protagonismo, dado que este medio publica ahora que la “santa del trabajo” es árbitro en el conflicto. Al otro día, el gremio desmiente esta versión, diciendo que sólo presta su consejo y ayuda. Afirmar la legitimidad institucional del gremio como representante de los trabajadores es una imperiosa necesidad.

El *discurso institucional* de la CD de la UF y del propio presidente intentan desactivar el conflicto recurriendo a dos estrategias. Una, definitoria del discurso institucionalista, a través de la *satisfacción de las demandas particulares*. La otra, definitoria del *discurso populista*, descalificando el movimiento en cuanto *enemigo* del pueblo y del justicialismo, es decir, estableciendo una *frontera antagónica*. En este último sentido, la interpelación a los trabajadores en cuanto peronistas se complementa con la categorización de los promotores de la huelga como ex miembros de la UD, intentando encauzar el conflicto en carriles conocidos.

El 27 de noviembre, días después de finalizada la primer huelga, en el acto aniversario de la creación de la STP el presidente J.D. Perón remarca categóricamente “que la CD de la UF es de las más fieles peronistas que en este momento existe”.²²⁵ A continuación sostiene que el sindicalismo argentino es “definitivamente libre y hace lo que se le antoja dentro de su organización”.²²⁶ Por su parte, la CD de la UF y la cúpula de la CGT buscan afirmar su posición como únicos representantes de los trabajadores. Dos días después de la reunión con el presi-

²²⁵EOF, 597: T.

²²⁶*La Nación*, 28 de noviembre de 1950, p.4.

dente, la CGT hace una cena de camaradería en apoyo a la UF. Allí, los dirigentes del gremio del riel señalan “que los agentes de la ex Unión Democrática que generaron estos hechos, no se dan por vencidos, pues ya se les ve desplazarse por las seccionales (...) en un desesperado esfuerzo por conseguir que las mismas adopten pronunciamientos adversos al cuerpo directivo”. El gremio advierte a “los trabajadores peronistas” que “deberán permanecer alerta y contrarrestar con toda energía la acción destructiva de aquellos”.²²⁷

Sin embargo, muy a pesar de la *posición institucional*, la identificación con el peronismo es un elemento en disputa en el conflicto. Desde el primer momento, la identificación de la CCE con la obra del gobierno es *explícita*. En este punto, poco productivo resulta el debate sobre las motivaciones ocultas tras este discurso, eternizando la sospecha de si el discurso de los huelguistas se corresponde con un sentimiento “genuino” de los dirigentes que componen la comisión o, por el contrario, es simplemente un “entrismo” u “oportunismo” estratégico de dirigentes opositores. Lo que aquí nos interesa analizar es el *efecto* de ese discurso, una y otra vez afirmado en la identificación con el peronismo. En este sentido, la condición hegemónica del peronismo presupone la *eficacia* simbólica que presenta al peronismo como *sinónimo* del pueblo trabajador. En este pueblo trabajador se incluye a los trabajadores ferroviarios. En este contexto político particular, la identificación peronista es *condición de posibilidad de la articulación equivalencial de demandas*. El éxito de la huelga depende de generar legitimidad popular en el gremio del riel:

²²⁷EOF, 597:4.

los componentes de esa comisión se hallan identificados con la obra y la política del gobierno nacional y como trabajadores ferroviarios apoyan con todas sus fuerzas la obra de justicia social y colaboran con la exitosa administración de los ferrocarriles nacionales.²²⁸

Luego del primer conflicto, la CCE se fortalece. Una magra respuesta salarial y una escalada de intervenciones sobre las seccionales más importantes (de las involucradas en el conflicto) permiten a los dirigentes que conducen la huelga sumar nuevas voluntades contra la dirección del gremio. El 1º de diciembre, la UF interviene la seccional Km V (Gerli, que funciona como sede de la CCE). El 3 de diciembre se interviene el local de Quilmes y el 7, la seccional de Bahía Blanca (N.O.). En Ingeniero White y Luján rechazan la circular general que ha enviado la CD y se pliegan a la CCE. El 8 se interviene la seccional Olavarría. El 12, un grupo se retira de la seccional chacharita adhiriendo a la posición de los huelguistas y solicitando la expulsión de la CD. El 13, la seccional Haedo se pliega al apoyo a la CCE.²²⁹

Pero, a la condición subjetiva de reconocer su identificación con el peronismo, se suman otras *condiciones objetivas* de igual importancia para la eficacia de la medida de fuerza. La paralización total de una de las líneas más importantes del país de forma organizada, más la paralización parcial y demoras en las principales líneas, sumaban volumen al *capital organizativo* de esta dirigencia *ad hoc*. Por otra parte, la CCE también sumaba volumen en su *capital de negociación*. Los años de *doble afiliación* y competencia entre la UF y la CPCN otorgaban ventajas

²²⁸La Prensa, 15 de diciembre de 1950, p.5.

²²⁹Las actividades de estas seccionales en La Prensa, diciembre de 1950, en los días posteriores a las fechas consignadas.

organizativas y contactos en las gerencias de las empresas (sobre todo en el Roca) y con representantes ministeriales, que son fundamentales para comprender el éxito del movimiento huelguístico. El 11 de diciembre, el CCE emite un comunicado advirtiendo que se desconoció lo que *les prometieron* “altos funcionarios”. El principal contacto, el Cnel. José Roberto Zubieta, había sido gerente del FCNGR y presidente del Directorio de los Ferrocarriles del Estado (del que Pablo C. López era vice). Luego del primer conflicto, el 6 de diciembre (¿como premio a la labor realizada durante el conflicto?) asciende a Subsecretario Técnico del Ministerio de Transportes, en reemplazo de Ángel A. Ricotti.²³⁰ La CCE, fortalecida en su poder de negociación, aumenta la apuesta y “hace público su deseo de entrevistarse con el primer magistrado”.

En la declaración de la segunda huelga, que se inicia el 14 de diciembre, la *demanda ferroviaria* era categórica, la dirigencia del gremio debía renunciar porque perjudicaba al gremio y al peronismo:

se ha convertido en un elemento perturbador de la exitosa administración de los ferrocarriles nacionalizados por el general Perón y regidos por el ministro de transportes de la Nación, dificultando así el esfuerzo cotidiano del gremio en este sentido.²³¹

La misma noche en que la CCE anuncia la nueva medida de fuerza, del 13 de diciembre, la UF solicita que se concurra a asambleas urgentes en las cabeceras de los distintos ferrocarriles para escuchar al ministro J.F. Castro. La jerarquía institucional y la soberanía del gremio terminaban de resquebrajarse. En pleno conflicto, la CD entregaba el

²³⁰La Prensa, 6 de diciembre de 1950, p.7.

²³¹La Prensa, 14 de diciembre de 1950, p.4.

estrado al ministro de Transportes. Además de un reconocimiento de la pérdida de *legitimidad popular*, el gremio había perdido su autoridad institucional. Un fenómeno que ilustra este aspecto es que, tanto los que apoyan como los opositores a la dirigencia ferroviaria, envían telegramas a la Presidencia y al Ministerio de Transportes ya fuera afirmando su apoyo o solicitando la renuncia de la CD²³². El poder del sindicato del riel desnudaba su esencial vacuidad; la UF estaba, por primera vez en su historia, acéfala.

Para el gobierno era imperioso llenar ese vacío. El *espectro* del pueblo asomaba su silueta, amenazando el fundamento del orden institucional. Sin embargo, a diferencia de hace unos años, ahora el orden era peronista. El presidente, Juan D. Perón, es consecuente durante todo el conflicto en lo que a la defensa de las jerarquías institucionales se refiere. El 27 de noviembre había dicho

se equivocan si creen que el gobierno va a ir a intervenir un sindicato (...), el sindicato es para mí y para el gobierno una institución respetable que sólo puede ser intervenida por sus autoridades, no por el gobierno.²³³

Casi dos meses después, el día en se decreta *la movilización del personal ferroviario*, poniendo un drástico final al conflicto, vuelve a insistir sobre la jerarquía institucional y la necesidad de conservarla:

²³²Entre el 15 y 17 de diciembre, durante los días más intensos del conflicto, se envían telegramas al Ministerio de Transportes y al Presidente apoyando a la C.D. del gremio desde seccionales importantes, como Córdoba y Santa Fe (*La Prensa*, 15 y 16 de diciembre de 1950, pp.5 y 6.). El Dto. de Tráfico de Junín envía telegrama a J.D. Perón y J.F. Castro solicitando la renuncia de la C.D. (*La Prensa*, 17 de diciembre de 1950, p.3.)

²³³EOF, 597: T.

si nosotros aceptáramos que es posible negociar asuntos gremiales con comisiones de emergencia, las comisiones directivas de los gremios estarían de más (...) y todas las autoridades gremiales caerían automáticamente al suelo.

Lo paradójal de la situación se evidencia. Si en el aspecto político el gobierno parecía ser el único “pescador” en “río revuelto”, en el orden institucional la fuerza de la corriente amenazaba con socavar los cimientos de la ribera y arrastrar al pescador y su caña. La *legitimidad institucional* estaba en retroceso ante el avance de una articulación equivalencial que se “viralizaba”. La *frontera antagónica* -que aquel 17 de octubre dividió claramente al peronismo del antiperonismo, al pueblo de sus enemigos- se deslizaba hacia el campo peronista y abría una brecha, por la que cualquiera podía entrar o salir. Los dirigentes huelguistas sabían que perder la legitimidad peronista era perder. El 15 de diciembre, la CCE emitía un comunicado aclarando que “se trata de un problema *estrictamente gremial*”. La dirección política no estaba en discusión:

los componentes de esa comisión se hallan identificados con la obra y la política del gobierno nacional y como trabajadores ferroviarios apoyan con todas sus fuerzas la obra de justicia social y colaboran con la exitosa administración de los ferrocarriles nacionales.²³⁴

El conflicto había tomado dimensiones irreversibles. La huelga crecía en cantidad de adherentes e intensidad. Se sumaban algunos talleres muy importantes, como el de Remedios de Escalada.²³⁵ En Charcarita, el presidente de la seccional, Sábato Spósito, también decide

²³⁴La Prensa, 15 de diciembre de 1950, p.5.

²³⁵La Prensa, 16 de diciembre de 1950, p.6.

declarar su apoyo a la huelga y la CCE.²³⁶ A metros de los talleres del FCNGMB se cierra un “ateneo peronista” de ferroviarios plegados a la huelga, su nombre es sugerente: “Tte. Cnel. Juan F. Castro”.²³⁷ En Mar del Plata, el tren sale hacia Plaza Constitución, pero conduce personal administrativo. Mientras tanto, en la terminal de la ciudad balnearia un grupo de “obreros ferroviarios de Mar del Plata” reparte volantes en apoyo a la huelga. Cuando el tren pasa por Luján es apedreado y se produce un sabotaje con el corte de las líneas de teléfono.²³⁸ El 16 de diciembre Tandil se pliega a la segunda huelga y se forma una comisión paralela a la CE que pide la renuncia de ésta (Mengascini, 2008:12). Además, en la provincia de Buenos Aires se cierran los locales de Villa Lynch y Santos Lugares²³⁹, y es cesanteado el presidente seccional de Tres Arroyos (Mengascini, 2008:13). En Rosario se forma una “comisión coordinadora de la seccional” que logra realizar algunas acciones de “brazos caídos” en el galpón de máquinas de Rosario Norte (personal muy vinculado con los maquinistas) y plegar a la huelga a parte del personal de vía y obras (Badaloni, 2023:11). La ciudad santafesina, cuna del presidente de la UF, incrementaba el clima efervescente de la comunidad ferroviaria.²⁴⁰ Por su parte, el gremio de maquinistas aclara que no adhiere a la huelga, pero que sólo saldrán

²³⁶ *La Prensa*, 17 de diciembre de 1950, p.3.

²³⁷ *La Prensa*, 17 de diciembre de 1950, p.4.

²³⁸ *La Prensa*, 16 de diciembre de 1950, p.6.

²³⁹ *La Prensa*, 15 de diciembre de 1950, p.5.

²⁴⁰ Se suman a las actividades de huelga otras protestas menores, como la de las esposas de ferroviarios cesanteados que piden la reincorporación de sus maridos. *La Prensa*, 18 de diciembre de 1950, p.5.

los trenes que tengan garantías de seguridad. Esas garantías no existen, según las seccionales de LF, en Capital Federal, en puntos clave del conurbano bonaerense (como Haedo o Remedios de Escalada) ni en Rosario.²⁴¹ El apoyo de muchas de estas seccionales a la huelga es más que una sospecha. En Junín detienen a dos dirigentes maquinistas en una asamblea.²⁴²

El 16 de diciembre a la tarde, con el conflicto *in crescendo*, la CD presenta su renuncia por segunda vez en un mes. A diferencia de la primera, esta tiene carácter “indeclinable”. El Ministerio de Transportes se afirma como autoridad en el conflicto y resuelve la primera medida disciplinaria contra los huelguistas. Exonerar a todo trabajador ferroviario que no concurra a su trabajo al día siguiente.²⁴³ Con la CD fuera de juego, la CCE apostaba por un paso más, y pedía se respete su legitimidad como representantes de los intereses del gremio. El “dedo en la llaga” de la jerarquía institucional, nuevamente. El levantamiento ferroviario pedía permiso al gobierno para tirar una pared interna del edificio peronista y prometía no comprometer ningún cimiento. Para el gobierno, en un momento de particular vocación disciplinaria hacia el sindicalismo, esa atribución se tornaba inaceptable.

Con el sindicato acéfalo pero la medida de fuerza vigente, al otro día se reúnen miembros del CCE con los “altos funcionarios”. Técnicamente, todos los ferroviarios que no concurrieron al trabajo, incluidos los miembros del CCE, habían sido cesanteados. Luego de la

²⁴¹La Prensa, 17 de diciembre de 1950, p.3.

²⁴²La Prensa, 16 de diciembre de 1950, p.5.

²⁴³La Prensa, 16 de diciembre de 1950, p.5.

reunión, el 17 a la tarde, el huelguista y presidente de la seccional Buenos Aires del FCNGR, Antonio Santos, toma posesión nuevamente del local seccional, ubicado en el barrio de Barracas (Capital Federal). En plena Capital Federal, con numerosa presencia de trabajadores del riel y en un clima de victoria, la CCE le hablaba “al gremio”. Después de que se canta el himno nacional, el primero en hablar es A. Santos. Luego toma la palabra la máxima autoridad del evento, Lorenzo Martorelli, presidente de la seccional de Tolosa y del CCE. Su apertura del discurso es contundente: “Nuevamente estamos viviendo una era revolucionaria dentro de una revolución, y esa revolución es *pura y exclusivamente gremial*”.²⁴⁴

La satisfacción de las expectativas revolucionarias del gremio, fogueadas incluso por el propio gobierno con el trabajo sobre el sentido revolucionario de la nacionalización ferroviaria, se volvía una realidad. Para el Juan D. Perón gobernante, esta realidad parecía robada de una pesadilla. Al cierre de la asamblea se explica el convenio acordado con el Ministerio de Transportes. Se destaca un punto que cada vez cobra más protagonismo: *libertad sindical* para darse autoridades.²⁴⁵ La actividad ferroviaria volvía a la normalidad al día siguiente, una semana antes de Navidad.

Sin embargo, el traspaso del poder en la UF continuaba pendiente, y la posición de los huelguistas estaba clara: sólo ellos decidirían la

²⁴⁴La Prensa, 18 de diciembre de 1950, p.5

²⁴⁵Los puntos completos son: bonificación de \$100 a \$180, retroactivo al 1º de diciembre; aumento de los sueldos bajos, en relación a peones y guardabarreras a partir de un nuevo escalafón; levantamiento de medidas disciplinarias; libertad de los detenidos; libertad sindical para darse autoridades y pago de los días de paro. La Prensa, 18 de diciembre de 1950, p.p.4-5.

conducción. Sin embargo, se encontraba en vigencia el llamado a una asamblea extraordinaria para el 21 de diciembre, originalmente convocada por la CD para tratar el asunto de la huelga. Ahora, esa asamblea se imponía como el día para definir la conducción del sindicato. Los de uno y otro lado del conflicto prometían hacerlo “sobre rieles” peronistas. La carrera por ocupar la silla del sindicato había largado. En la UF, la CD entregaba su renuncia a la Junta Consultiva. La derrota presentaba a Pablo C. López en un clima de guerra, lejos de ser un soldado derrotado era uno de los dirigentes sindicales más cercanos y *leales* a Perón y su esposa, lo que le permitía mantener una posición de privilegio en el *campo sindical* y la administración ferroviaria.²⁴⁶ En medio de la reunión que rubricaba el destino de la CD, finalmente apunta a un enemigo interno: “Altos funcionarios del Ministerio de Transportes se negaron con anterioridad a conceder las mejoras (...) con el objetivo de estropear la marcha de la organización gremial”.²⁴⁷

La Junta Consultiva, mostrando que el ex presidente aún tenía los resortes del mando, emite un comunicado a tono con las declaraciones de aquel aduciendo que el movimiento huelguístico fue dirigido por “altos funcionarios del Ministerio de Transportes de la Nación con la abierta colaboración de la mayor parte de las superioridades ferroviarias [quienes] han fomentado el abandono de los servicios con la finalidad principal de destruir a la Unión Ferroviaria”.²⁴⁸

²⁴⁶ Aún era miembro del C.C.C. de la CGT y vicedirector del directorio de los ferrocarriles del estado.

²⁴⁷ *La Prensa*, 20 de diciembre de 1950, p.6.

²⁴⁸ *La Prensa*, 20 de diciembre de 1950, p.6.

Finalmente, Pablo C. López anuncia que se pondrá en contacto con la CGT para que tome el control. La CGT, ese mismo día, se organiza para apurar la intervención de la UF.

El mismo 19 de diciembre, luego de ser atacado públicamente por los dirigentes de la UF, el Ministro de Transportes ofrece su renuncia al presidente de la Nación. Si bien el objetivo inmediato estaba cumplido ya que los trenes corrían nuevamente por las vías de todo el país, los medios utilizados por el ministerio para lograrlo habían quebrado la jerarquía institucional, y ahora este aspecto era público. El “primer trabajador” recibe y guarda la carta de renuncia celosamente mientras espera el desenlace final del conflicto. Además, busca un sustituto idóneo para la cartera.

Esa misma noche, la CCE toma conocimiento de la inminente intervención de la CGT en la UF y se pone en pie de guerra para ganar el gremio. Declara que el congreso extraordinario es un “acto ilegal” y que la Junta Consultiva es tan ilegítima como lo era la CD: “Únicamente el gremio será quien reciba la renuncia de la comisión directiva”. Agrega que, en el acto del día siguiente van a tomar el control del sindicato y “se resolverá pacíficamente y sin interferencias extrañas de ninguna índole el problema de su organización”. Las columnas de ferroviarios se organizan para marchar hacia la sede central. En la seccional de Haedo, bastión de la CCE en el FCNGS, se resuelve “impedir que la CGT intervenga” el sindicato. En la seccional Bs. As. del FCNR, se designan los comisarios para la columna de ferroviarios que se disponen a tomar posesión del sindicato.²⁴⁹

²⁴⁹La Prensa, 20 de diciembre de 1950, p.6.

Al día siguiente, un día antes de la asamblea, la CGT interviene el sindicato de la UF. La resolución, que pone en práctica el polémico artículo 67 del nuevo estatuto de la central, se fundamenta en que:

la escisión producida dentro de las filas del gremio ferroviario a raíz del conflicto puede ahondarse y agravarse por imperio de la pasión que *una de las partes* pone en defensa de sus puntos de vista. Que tal estado de cosas puede ser aprovechado por los eternos enemigos de la revolución justicialista y de la causa de los trabajadores para ponerlo al servicio de sus intereses personales o políticos.

Dejando en claro de qué lado de la contienda se ubicaba, la intervención decidía “como primera medida, *confirmar en sus funciones a todos los miembros de las comisiones ejecutivas* con su actual composición al igual que las comisiones de reclamos centrales y locales”.²⁵⁰

Esta confirmación de autoridades seccionales implicaba ratificar las intervenciones hechas por la CD anterior, lo que incluía a las seccionales de Tolosa y Bs. As. (FCNGR), de L. Martorelli y A. Santos, respectivamente.

Por fin llega el 21 de diciembre. El día amanece con una noticia que busca restarle apoyo al movimiento huelguístico. La segunda circular de la intervención reproduce la resolución del Ministerio de Trabajo y Previsión que establece el aumento general de sueldos para el gremio ferroviario.²⁵¹ Corroborando la suerte de J.F. Castro, la resolución está firmada por la máxima autoridad de la cartera de trabajo y previsión, José María Freire, y refrendada por dos funcionarios de segunda línea

²⁵⁰EOF, 598-599:2.

²⁵¹EOF, 598-599:3.

de la cartera de transportes, J.R. Zubieta e Ismael Castro. Los máximos encargados del asunto hasta el momento, el ministro J. F. Castro y el titular de la *dirección de trabajo en los transportes*, el ferroviario Luis T. Echave, quedan fuera del convenio.

En las vías, el panorama es expectante. Desde la noche anterior, la Policía se encuentra acuartelada a lo largo del recorrido de la línea principal del FCNGR, de La Plata a la terminal de Plaza Constitución. En las primeras horas de la mañana, en Tolosa, cientos de socios toman la seccional y desplazan al interventor Julio Vargas, confirmado en sus funciones el día anterior. Con esta acción, Lorenzo Martorelli se aseguraba el control de su seccional, antes de ir por la sede central. Entrada la mañana, las columnas que llegan a las terminales de Retiro y Constitución chocan con nutridos controles policiales que dispersan la concentración. Según la crónica de *La Prensa*, los manifestantes “portaban banderas argentinas y estandartes en los cuales se había colocado, de un lado los retratos del presidente de la nación y su esposa, y del otro, leyendas alusivas al propósito del acto”.²⁵²

Finalmente, una columna de cientos de ferroviarios que escaparon al control policial, muchos de la seccional Bs. As. (FCNGR), llegan a las inmediaciones de la sede de Av. Independencia. Sobre la tarde, estos también son dispersados por la policía antes de llegar al edificio. El asedio había fracasado. Por la noche, la CCE se reúne nuevamente en el local que la había visto nacer, en Gerli. Emiten un comunicado que busca afirmar su legitimidad y exponer su *capital de negociación*. Allí expresan “profunda satisfacción por la materialización de las aspiraciones económicas del gremio concretadas por el Ministerio de Transportes de

²⁵²*La Prensa*, 22 de diciembre de 1950, p.5.

la Nación con colaboración de la Trabajo y Previsión, con lo cual se ha cumplido la palabra empeñada por el coronel Juan R. Zubieta”.

Luego, el comunicado continúa denunciando la represión sufrida en esa jornada, aunque no se nombran responsables, evitando cualquier confrontación con el gobierno. Sin embargo, se destaca lo reñido de la medida represiva con la política peronista: “Constituyó una flagrante violación de la política gremial expresada por el general Perón”. Hacia el final, ponen sobre la mesa su comprobado *capital organizativo* desmintiendo “categóricamente” las versiones de un nuevo paro afirmando, de ese modo, su autoridad sobre la decisión de una acción huelguística. Por último, vuelven a la carga contra la intervención, sentenciando que “no puede ser aceptada por el gremio”.²⁵³

Al otro día, la intervención de la UF debe aclarar que el convenio anunciado está firmado por el Ministerio de Trabajo y Previsión, negando la legitimidad de la negociación entre el CCE y la cartera de transportes.²⁵⁴ Además, contraataca. Luego de una notoria aceleración en el tratamiento y resolución de demandas para apaciguar las aguas, el 28 de diciembre envía otra circular que confirma en sus cargos a los miembros del CCC, a los empleados administrativos del sindicato, al Sec. Gerente y a los funcionarios en reparticiones estatales.²⁵⁵ Lo que significaba mantener a parte de la CD depuesta en el CCC de la CGT (entre ellos, Pablo C. López), al Sec. Gerente puesto por aquél y a los brazos ejecutores del disciplinamiento en el sistema previsional

²⁵³La Prensa, 22 de diciembre de 1950, p.6.

²⁵⁴EOF, 598-599:5.

²⁵⁵EOF, 598-599:3.

ferroviario. La propuesta de la CGT era clara: si algo cambió era para que nada cambiara.

La tregua para unas Fiestas en paz parece cumplirse, pero el conflicto se reanuda al año siguiente. El 5 de enero, la CCE retoma sus actividades. Lorenzo Martorelli, envía un telegrama a la intervención de la UF para solicitar una reunión. Paralelamente, una delegación de la CCE (FCNGS) envía un telegrama al Ministerio de Transportes, pidiendo que se reconozca a la CCE como única autoridad de negociación y denunciando la falta de *libertad sindical* en las seccionales.²⁵⁶ La CCE solicitaba reconocimiento, sino tendría que hacer valer su existencia por otros medios. Tanto en la cartera de transportes como en la UF, había quedado en claro que la jerarquía institucional debía respetarse, cueste lo que cueste y caiga quien caiga. No hay respuesta a los telegramas.

Un actor que, sorpresivamente, se había mantenido neutral, el sindicato de maquinistas, comienza a jugar sus cartas. La última reforma del estatuto de la CGT iba contra todos los principios tradicionales del sindicalismo. Adoptaba la doctrina justicialista, rompiendo el precepto de prescindencia y permitía la intervención de las filiales, centralizando el poder y, según esta versión, coartando un sentido de *libertad sindical*. Sumado a ello, la conocida tradición socialista de LF y su encuadramiento con el Partido Socialista, que lo alejó del peronismo y la CGT en el período 1945-1957, poco ayudaban a la simpatía con un gobierno que se obsesionaba con el orden y la eliminación de las voces disidentes. Durante el conflicto, el gremio de maquinistas res-

²⁵⁶*La Prensa*, 5 de enero de 1951, p.6. Una semana antes el CCE había denunciado que continuaban intervenidos los locales que no son “adictos” a la CGT (*La Prensa*, 29 de diciembre de 1950, p.6.)

petó el libre albedrío del gremio del riel; sin embargo, la intervención de la CGT colmó el vaso. La dirigencia de LF hace su jugada, al emitir un comunicado que advierte que el aumento salarial resuelto por el MTyP “no impedirá la consideración racional de las escalas de sueldos actuales de modo que permitan adaptarse al costo de la vida”. Más adelante, reafirmando su posición contraria al artículo 67 del nuevo estatuto de la CGT, el sindicato esperaba que la intervención de la UF durara “el tiempo estrictamente necesario”.²⁵⁷

El giño a la posición de la CCE se confirma cuando, “coincidentemente”, ésta emite un comunicado el mismo día. La comisión nacida en la huelga se declara respecto a la CG N°4 de la intervención de la UF. La CCE afirma su confianza en “los valores sindicales del peronismo” y solicita que sea el gobierno el que intervenga en el conflicto. La identidad de intereses con los maquinistas queda evidenciada cuando afirman que, una vez recuperado el autogobierno, la UF puede actuar “libre y soberanamente dentro de la CGT como un eficaz sostén de la política justicialista de liberación nacional”.²⁵⁸ Si se lograba establecer una alianza del transporte en el CCC contra el nuevo estatuto, el panorama de la central podía modificarse.

La respuesta de la intervención no se hace esperar. Al día siguiente (10 de enero), una circular general busca desactivar sospechas y realiza el llamado a elecciones en el sindicato para febrero. Por si quedan dudas, explicita que *los exonerados no pueden participar*. Además, se convoca a una reunión con los 252 presidentes seccionales del sindicato, para establecer los pasos a seguir en la normalización del gremio.

²⁵⁷La Prensa, 9 de enero de 1951, p.7.

²⁵⁸La Prensa, 9 de enero de 1951, p.7.

Luego de la disputa por adjudicarse el logro de las mejoras para el gremio, el gobierno toma una medida que, definitivamente, inclina la balanza en favor de la intervención. El 15 de enero se efectiviza la renuncia de J.F. Castro, junto con la de altos funcionarios de su cartera, entre ellos, el “alto funcionario” mencionado por la CCE, Roberto Zubieta Leal.²⁵⁹ Días más tarde, también va a ser relevado de sus funciones en la Dirección de Trabajo en los Transportes Luis T. Echave, y se anuncia que las funciones de esa dependencia pasan al Ministerio de Trabajo y Previsión.²⁶⁰ El presidente J. D. Perón explica así los motivos de las renuncias:

El Ministerio de Transportes, violando la ley de asociaciones profesionales que le imponía no tratar con una comisión de emergencia, lo hizo. Por eso el Ministerio de Transportes ha sido reemplazado (...), decían que el Ministerio de Transportes había una Dirección de Trabajo. Quiere decir que habían establecido un nuevo Ministerio de Trabajo.²⁶¹

Se cerraba una etapa de oscuros conflictos entre la cartera de Transporte y el gremio del riel. Respecto de las declaraciones del Presidente a los sindicalistas, la sospecha sobre lo no dicho en lo concerniente al rol que jugó el primer mandatario en esta contienda se solapa parcialmente con la vertiginosa transformación institucional que avanzaba al ritmo del ensayo y error. El 17 de enero, el nuevo

²⁵⁹Además presentan su renuncia: Ismael Castro (director de Marina Mercante), Roberto Iglesias, y Antonio P. Castro (Dirección Nacional de Estudio y Racionalización). *La Prensa*, 16 de enero de 1951, p.6, y 17 de enero de 1951, p.5.

²⁶⁰*La Prensa*, 23 de enero de 1951, p.6.

²⁶¹EOF, 598-599:6-7.

Ministro de Transportes es presentado por el Ministro del Interior, Ángel Borlenghi. El elegido para el cargo es el Ingeniero Juan E. Maggi, quien actuaba en la cartera de Obras Públicas hasta ese momento.²⁶²

En medio de los cambios ministeriales, se realizan las deliberaciones de los presidentes de las seccionales de la UF, entre el 16 y el 18 de enero. Lo resuelto en la reunión se presenta al gremio en una circular que instruye a los presidentes a que, una vez que retornen a sus seccionales, presenten allí un informe “sin carácter deliberativo” respecto del conflicto, para luego proceder a la elección de candidatos para la CD.²⁶³

Con la noticia de las renuncias y la puesta en marcha de la normalización del sindicato, la posición de la CCE corre riesgo de debilitarse. En una acción que resultó un grito en el desierto, envían un telegrama al nuevo ministro para pedirle una audiencia “urgente”.²⁶⁴ La efervescencia se percibe en algunas seccionales, aunque casi exclusivamente en la línea Roca y alguna seccional del Sarmiento.²⁶⁵ El 19 de enero, la CCE eleva el tono y comunica que las elecciones son una “nueva burla al gremio a través de un fraude electoral en marcha”, y que con ello se persigue el objetivo de “restituirle a Taccone, Pautasso y otros elementos repudiados (...) reservando a Pablo C. López la presidencia del directorio de los ferrocarriles”.

²⁶² *La Prensa*, 17 de enero de 1951, p.5. Además, se reemplaza a los gerentes generales de tres ferrocarriles: FCNGR (Tomás Crivelli), FCNGS (Octavio S. Vivas, en vez de Francisco Mora) y FCNGB (Miguel Revestido). *La Prensa*, 20 de enero de 1951, p.5.

²⁶³ EOF,598-599:10-11. Mientras tanto, en la seccional de Temperley denunciaban que “son meras palabras sin sentido la armonía y unidad que dicen buscar” (17 de enero, p.5)

²⁶⁴ *La Prensa*, 20 de enero de 1951, p.5.

²⁶⁵ Algunas de las seccionales intervenidas (como Alianza, Chacarita, Liniers) retoman reclamos particulares en coordinación con los de la CCE. *La Prensa*, 19 de enero de 1951, p.6 y 20 de enero de 1951, p.5.

Al día siguiente, cumplido el protocolo de solicitar el reconocimiento formal al nuevo ministro, aseguran que “a pesar de que la Comisión Consultiva está reconocida oficialmente por el Ministerio”, nadie respondió.²⁶⁶

Dos días más tarde comienza la última huelga. El pliego de reclamos desnuda la disputa por la dirección del sindicato. La CCE solicita abiertamente *la entrega del gremio* y la correspondiente participación en la modificación del nuevo escalafón. La posición es intransigente y al otro día, luego de una jornada de tortuosas complicaciones en el transporte ferroviario, ratifican el estado de huelga y advierten que “no es aceptable” que el nuevo ministro “derive el problema a la CGT”. Sólo con la entrega del sindicato se levanta la medida. El comunicado continúa reafirmando la “adhesión a la política social y económica del gobierno” y, por último, solicita “la intervención directa del presidente de la nación [quien] podrá solucionar con justicia las aspiraciones de los ferroviarios”.²⁶⁷ Al tercer día de huelga, vuelven a insistir en la “esperanza en que la intervención del general Perón, a cuya política han adherido en todo momento los trabajadores, resuelva en forma satisfactoria el presente conflicto”.²⁶⁸

La intervención busca desactivar rápidamente el conflicto. Al segundo día de huelga renuncian públicamente a ser candidatos nueve ex-miembros de la CD saliente, despejando las dudas sobre su vuelta. También renuncian los dos integrantes al directorio de los ferrocarriles, Pablo C. López y Antonio Taccone.²⁶⁹ La continuidad de la huelga

²⁶⁶ *La Prensa*, 19 de enero de 1951, p.6, y 20 de enero de 1951, p.5.

²⁶⁷ *La Prensa*, 23 de enero de 1951, p.6.

²⁶⁸ *La Prensa*, 24 de enero de 1951, p.5.

²⁶⁹ *La Prensa*, 23 de enero de 1951, p.6 y EOF, 598-599:7. El 8 de febrero renuncian formalmente Pablo C. López y Antonio Taccone al directorio de los ferrocarriles del Estado.

estaba motivada por la entrega del mando a la CCE. Finalmente, ante la irreductibilidad del conflicto, el presidente J. D. Perón interviene como pedían unos y otros.

El 24 de enero, el presidente llama al Salón Blanco de la casa de gobierno al secretariado de la CGT y a los principales dirigentes de sindicatos de la Capital Federal y el Gran Buenos Aires alineados en ella. Cubriendo con ello las espaldas para evitar que el conflicto, eminentemente urbano y bonaerense, se propagara fuera de la jurisdicción del riel, la posición de Juan D. Perón respecto a entregar el sindicato a la dirigencia *ad hoc* es contundente:

si yo cediese en esto, mañana no habría dirigentes en el país que no fueran manoseados. Los sindicatos tienen el derecho de elegir sus propios representantes. El Estado, por la ley de asociaciones profesionales, está obligado a respetar, reconocer y tratar con esos dirigentes (...) pondré toda la fuerza del Estado, si es necesario, para hacer cumplir esa ley que, por otra parte, ha sido hecha por los propios dirigentes obreros (...), de manera que la ley de asociaciones profesionales que da jerarquía y autoridad a los dirigentes gremiales, yo la he de hacer respetar.

Respecto de la identificación con el peronismo que hace explícita la CCE, el presidente de la Nación expulsa a los huelguistas al campo antagónico: “Estos bandidos están actuando disfrazados de peronistas porque gritan ¡viva Perón!”²⁷⁰

EOF, 598-599:4.

²⁷⁰EOF, 598-599:6-7.

Luego de la reunión, el Presidente decretaba la *movilización del personal ferroviario*.²⁷¹ Una particular interpretación de la facultad del gobierno para garantizar la seguridad nacional, que abría el camino a la utilización de las fuerzas armadas para intervenir, y juzgar bajo justicia militar, a los huelguistas.²⁷² La huelga termina ese mismo día. La normalización institucional tenía más costos de lo previsto. Como saldo, miles de obreros ferroviarios presos y cesanteados, y la renuncia de la CD de UF y del Ministro de Transportes Juan F. Castro y todo su equipo.

Sobre nuevos rieles: las estrategias político-sindicales luego de la huelga

La vuelta a la normalidad institucional trae consigo varias transformaciones. Las elecciones en el gremio ferroviario concluyen a fines de junio de 1951, y la nueva CD asume el 2 de agosto de ese año.²⁷³ El cuerpo directivo conserva muchos nombres de la CD anterior, exceptuando a los nueve que habían renunciado explícitamente a su candidatura. El nuevo presidente de la UF es Carlos Ernesto Rosales. Un dirigente del departamento de tráfico del F.C.N.G.B., el único ferrocarril que nunca detuvo su marcha durante los conflictivos meses de huelgas. La primera actividad oficial de la nueva dirigencia es junto con la CGT, para apoyar la candidatura de J. D. Perón a la Presidencia y proponer la vicepresidencia de Eva Perón en el histórico “cabildo abierto del justicialismo”. El flamante presidente ferroviario ocupa un lugar en el palco,

²⁷¹El texto completo del decreto en EOF, 598-599:4.

²⁷²El episodio abre una larga tradición de militarización de los conflictos obreros (Damin, 2010).

²⁷³EOF, 603:5.

confirmando la ventajosa posición del gremio en el *campo sindical*.²⁷⁴ La CGT, luego de varias batallas, ganaba autonomía en el nuevo diseño del movimiento peronista, presentándose como una rama autónoma, tanto del Partido Peronista como del Peronista Femenino.

En el *campo sindical*, a pesar de que el peronismo se consolida como superficie discursiva, la prescindencia política se afirma como *principio estructurante*. La paradoja de una prescindencia peronista también encuentra un punto de equilibrio. Las palabras del interventor saliente, José Alonso, respecto de la actuación de la intervención en los preparativos del “cabildo abierto” ejemplifican el nuevo sentido del antiguo precepto sindicalista: “Nos hemos preocupado de que la participación del gremio en la reelección presidencia del General Perón se ajustara a normas orgánicas apuntadas por la CGT y que todos trabajarán sin hacer el juego a ningún caudillo”.²⁷⁵

Si la adhesión al peronismo ya no es un problema, el “traccionar” por candidaturas específicas, utilizando al gremio como vehículo, sí lo es. Los años de extrema conflictividad interna habían dejado su huella y la vuelta a una separación formal, normativa, entre la actividad política y sindical, se impone como medio eficiente para lograrlo.

Junto con un sentido de prescindencia peronista, se consolidan las *estrategias de desplazamiento* del *campo sindical* al *campo político*. El legislador nacional y flamante vicepresidente 2° de la UF Isaac Donaldso Moya *solicita licencia* en el sindicato para “dedicarse de lleno” a la cam-

²⁷⁴Actas CD UF, N° 2, p.7, 27 de agosto.

²⁷⁵Actas UF, 1951(1):17.

paña proselitista,²⁷⁶ dejando en claro que la campaña y la vicepresidencia del sindicato eran asuntos separados. Pero una manifestación posterior deja en claro la *estrategia de desplazamiento* utilizada. Luego de las elecciones, el victorioso candidato retorna al sindicato y promete realizar una actividad legislativa, él y el grupo de ferroviarios abocados a la política en Tucumán, *en favor del gremio*:

conversamos con varios compañeros candidatos que resultaron electos para integrar la legislatura, pues nos cupo a los ferroviarios de Tucumán tener el máximo de representación, tanto en el orden del gobierno como en la legislatura, y los hombres que surgieron de la UF se comprometieron a realizar gestiones y a presentar proyectos de leyes para obtener subsidios tanto en el orden nacional como en el Provincial.²⁷⁷

De este modo, el grupo de diputado ferroviarios consolidaba una estrategia específica *de acumulación de volumen de capital político* que tiene réditos en el sindicato y, en consecuencia, capitaliza en el *campo sindical*. Esta estrategia consolida el camino que habían trazado otros legisladores ferroviarios, entre los que destacan Luis Cruz (elegido gobernador de Tucumán), Demetrio Figueiras (ex senador nacional) y, especialmente, del diputado ferroviario Ángel L. Ponce, autor de la mayor cantidad de proyectos legislativos en beneficio del gremio del riel. Ésta sin embargo, no es la única estrategia. Otros dirigentes se alejan del juego sindical, completando el desplazamiento. Por ejemplo, Luis Gonzalez, luego de jubilarse y abandonar su lugar en la CD del gremio, continúa como representante gubernamental en el INPS.

²⁷⁶Actas UF, 1951(7):13; Actas UF, 1951(1):17.

²⁷⁷Actas UF, 1951(9):19.

Otra consecuencia directa de la huelga es la transformación de la relación entre el sindicato y los ferrocarriles nacionales. Poco quedaba de aquellas expectativas de participación sindical en la administración y dirección de la empresa. Junto con P. C. López, cayó también la confianza del gobierno en la capacidad institucional del sindicato para manejar la tensión de constituirse, a la vez, en representante de los intereses de los trabajadores y del empleador.²⁷⁸ Los agitados meses de conflicto gremial daban paso a una relación más tradicional, donde los intereses contrapuestos del capital y el trabajo se traducían en una relación abiertamente tensa. Además, los fantasmas políticos de un gremio “indisciplinado” chocaban contra los fantasmas sindicales de un ministerio que buscaba “destruir al sindicato”, como había publicado la Junta Consultiva al final de la huelga.

Luego de la intervención, que agilizó muchos asuntos en medio de las presiones de la huelga, la nueva dirigencia del gremio denuncia una sistemática falta de atención de las gerencias a sus reclamos. El vocal por el FCNGB, Américo Borraccetti, así relata el trato que recibe el sindicato de parte de la gerencia:

Esta mañana estuvimos en la gerencia durante más de tres horas, pero sin dar solución a ningún expediente. Por eso le dijo al señor José S. Paván, jefe de Sección, que quería que se cumpliera el escalafón y también saber quiénes son los que no lo dejan cumplir. Durante la ex intervención a la organización, los expedientes marchaban y los diversos asuntos se solucionaban y el Subsecretario

²⁷⁸Esta transformación en la relación tiene su reflejo en el diseño institucional de los ferrocarriles, a mediados de 1952 se crea la Empresa Nacional de Transportes (Decreto N° 4128/52) sin que se registre participación obrera en ella (Cardozo, 2014:17).

técnico del Ministerio, doctor Cárcamo, hasta llegó a decir al que habla que no podíamos quejarnos puesto que todas las cuestiones que planteábamos recibían solución. Pues ahora ha vuelto a formarse otra gran ‘pila’ de expedientes, con lo que se nos hace aparecer como que nosotros no los activamos y cuando se resuelven, a veces es a espaldas nuestras, llevándose así la intranquilidad y la desconfianza a los compañeros de los talleres.²⁷⁹

En otro ejemplo, la relación de la gerencia del FCNB con el propio *presidente* de la UF evidencia aún más tensión:

conversamos casi una hora y media, luego llegó un señor y nos dejó a nosotros para atenderlo, lo que demuestra que no tuvo interés en escucharnos. Asimismo, el señor gerente nos demostró que duda de la honestidad de la CD de la UF, cuando dijo que él oía varias campanas y que la de la UF era una más (...). Nosotros le explicamos una cantidad de cosas relacionadas con los problemas del ferrocarril en el aspecto gremial, pero nos encontramos frente a un hombre que no conoce la industria (...). Agregó el señor gerente que ciertas dificultades se producían porque el personal no tenía disciplina, y que la UF debía encarar ese respecto, instruyendo al gremio sobre el comportamiento a seguir en el trabajo (...). A juicio del que habla, en el trabajo es la superioridad la que debe establecer la disciplina que reclama, pero al parecer no la sabe imponer.²⁸⁰

Sumado a ello, el Ministerio de Transportes saca varias resoluciones que de manera unilateral modifican las condiciones salariales y la-

²⁷⁹Actas UF, 1951(11):19.

²⁸⁰Ignacio Rosendo. Actas UF, 1951(11):19-20.

borales de facto. Los aumentos y las modificaciones de la escala salarial que les había “arrancado” la huelga, a un presupuesto en déficit desde la nacionalización (Cardozo, 2014), llevaban al Ministerio a realizar algunos ajustes *ad hoc* a través de resoluciones. Como había dicho el presidente J. D. Perón al conceder la mejora salarial: “No le dimos la luna porque no la pidieron. Le hemos dado todo. Se han beneficiado con dinero del Estado, con policlínicos, con hospitales, todo se ha construido con dinero del Estado. Evidentemente pedían una enormidad, que nos lleva a un déficit de mil millones de pesos en los ferrocarriles. Mil millones de pesos que hay que pagarles a los señores, sacándolos de otros sectores de la economía. Los ferrocarriles dan cada día mayor déficit...”²⁸¹

El diputado y vicepresidente 2°, Isaac D. Moya, ilustra la nueva postura de la CD Alejado de una posición “comprensiva” con el ministerio o la empresa ferroviaria, denuncia abiertamente en el cuerpo directivo las arbitrariedades de la cartera de Transporte:

de un tiempo a esta parte ha aparecido una serie de resoluciones al margen de los convenios de las empresas con la UF, los cuales desnaturalizan el escalafón. Una resolución del Min. de Transporte modifica las escalas del personal de operadores de control (...) en el FFCC Belgrano se suplanta al personal administrativo con peones, y a éstos no se les abona la diferencia de sueldo porque el Ministerio de Transporte sacó una disposición modificatoria del artículo 28 del escalafón donde dice que al personal administrativo no se le pagará diferencia de sueldo.²⁸²

²⁸¹EOF, 598-599:6.

²⁸²Actas UF, 1951(2):14.

Por último, además de una relación tensa con las gerencias y el Ministerio, vuelve al ruedo la competencia sindical con la *Liga de Empleados Públicos*, que sigue operando con un cierto *capital de negociación* en algunas líneas, amenazando la legitimidad del sindicato como representante del gremio:

Existe gente interesada en los ferrocarriles, perteneciente a la Liga de Empleados Públicos (...), que en los almacenes del ferrocarril ex C.G. han dicho que para el mes que viene tienen aumento de sueldo (...), el jefe les había dicho que el mes que viene tenemos aumento de sueldo. Se ha hecho circular la versión de que el escalafón lo están modificando ellos, y que nosotros hemos perdido moralmente la autoridad.²⁸³

a los directivos representantes de ese ferrocarril (Belgrano) se nos hace aparecer como que no hacemos nada, (...) expedientes que no pueden ser resueltos por la organización son despachados en virtud de otras gestiones, y cada uno de esos casos repercute en contra de la seriedad y capacidad de la UF, haciendo creer a los compañeros que dentro de la gerencia existen personas con más autoridad que la CD.²⁸⁴

Los problemas del sindicato eran similares; sin embargo, la experiencia del último tiempo había dejado en claro que la *estrategia* de la dirección del gremio debía ser otra. José Lebbonato, sobreviviente de la gestión anterior, advierte:

²⁸³Américo Borracetti. Actas UF, 1951(2):13.

²⁸⁴Isaac Donaldo Moya. Acta UF, 1951(11):21.

Tenemos que tomar cartas en este caso, porque de lo contrario, cuando menos pensemos, se nos producirá un descontento incontenible dentro del gremio y la que pagará los platos rotos será la CD, ya que no faltará quien diga que las mejoras estaban listas para salir y, al hacerse cargo el cuerpo directivo, todo quedó paralizado. (...) No faltarán los que propongan una nueva 'comisión de emergencia' para hacernos pisar la cascara de banana, como se dice vulgarmente. Hay gente interesada en perjudicar al cuerpo directivo, y son precisamente los que no nos van a perdonar.²⁸⁵

La nueva CD, a diferencia de la anterior, era plenamente consciente de que adoptar la posición de la gerencia, identificarse con sus problemas e intereses -aunque se amparara en que es la posición del peronismo- era peligrosamente insuficiente para mantener la gobernabilidad del gremio. La posición de la nueva dirigencia tenía muy en cuenta que una parte significativa de las bases había marcado *otro modo* de identificación con el peronismo, otro modo de articular la identidad ferroviaria con el amor al líder y su esposa. La tensión de la mediación institucional en la relación era inevitable, tanto en la dirigencia anterior como en esta, pero el modo de gestionarla podía ser otro. La confortable posición de la identificación con el peronismo y la acumulación de volumen de *capital político* ya no eran lugares seguros por sí mismos. La *legitimidad popular* del gremio estaba estrechamente vinculada al modo de simplificación más primitivo de lo que comprende el inabarcable espectro de los "intereses de sus representados", esto es, la lucha por satisfacer las demandas específicas, la obtención de *reivindicaciones inmediatas*. La huelga y la posterior

²⁸⁵Actas UF, 1951(2):15-17.

intervención de la CGT en el gremio habían logrado varias mejoras que impactaban directamente en la calidad de vida de los ferroviarios. Más atrás, lo mismo había conseguido la intervención de Domingo A. Mercante. Esa marca de origen, que opera como soporte material de la identificación con el peronismo, acosa una y otra vez a la dirigencia sindical, que debe lidiar con las altas expectativas de las bases que se fundamentan en la misma identificación peronista.

En la práctica, la estrategia de acción que adopta la CD luego de la huelga es conservadora en su concepción e inestable en su desarrollo. Lisa y llanamente, en lo concerniente a los conflictos entre la empresa y los trabajadores, gana protagonismo la defensa de los intereses gremiales sobre los compromisos políticos. Había quedado claro con la caída de Pablo C. López que la *legitimidad popular* de los dirigentes no era un pergamino que la voz del líder podía otorgar. La experiencia del peronismo tenía en su base material, sobre la que se apoyaba la nueva estima de sí de los que antes permanecían excluidos, un fundamento inalterable. La dirigencia sindical, luego de un período de adaptación al caótico horizonte de prácticas sindicales que se generó con el gobierno del general J.D. Perón, tenía que volver, a fuerza de un duro revés que le asestó el propio gremio ferroviario a su concepción del nuevo sindicalismo, a equilibrar sus compromisos con los intereses de las bases.

El testimonio de Pedro Lorenzo, un joven vocal por el FCNGB, refleja este renovado compromiso con las bases:

en oportunidad en que considerábamos algunas cosas gremiales en una reunión que se celebraba en dicho departamento de Estado, el titular de la cartera, ingeniero Maggi, nos dijo que no debíamos pedir reconsideración para algunos hombres que cometían faltas

graves en perjuicio de las empresas. A palabras del señor Ministro, contestó el camarada Fornari diciéndole que *la CD estaba obligada en todos los casos a defender a sus socios* y que, por otra parte, aunque el cuerpo directivo, teniendo en cuenta que la falta cometida por un asociado fuera indefendible, si no hiciera gestiones para que el ferrocarril respectivo le levante la medida aplicada, no faltaría luego influencias ajenas a nuestra entidad que consigan la reincorporación y el cuerpo directivo aparece en mora con sus representados.²⁸⁶

Luego de conflictivos años, plagados de intentos por unificar los sentidos del peronismo, la lenta sedimentación de prácticas y sentidos iba delineando un peronismo ferroviario como un modo particular de identificación, de ningún modo reductible a intereses políticos o gubernamentales. La extraña posición de la CCE en la huelga, desdoblada en un peronismo irreverente con el gobierno, mostraba a éste un pliegue del discurso hegemónico que se enfrentaba a sí mismo.

El discurso peronista lograba gestionar la tensión para procesar las disidencias internas. El “peronismo disfrazado”, el enemigo del justicialismo encubierto, el “falso peronista”, se transformaba en una figura retórica legítima para dirimir internas. Como efecto, la nueva potencia del reclamo ferroviario se canalizaba por este punto de fuga, que permitían a la dirigencia encontrar un enemigo legítimo dentro del movimiento peronista.

Ignacio Rosendo era un activo militante de la dirigencia de la UF en el FCNGR durante los duros días de huelga y había participado personalmente en la intervención de la seccional Km. V, aquella que vio nacer a la CCE. Este dirigente, que “puso el cuerpo” al conflicto que tenía epicentro

²⁸⁶Pedro Lorenzo. Actas UF, 1951(7):28.

en “su” ferrocarril²⁸⁷ y sobrevivió en el cargo, unos meses después enfrentaba a las empresas y los acusaba de “enemigos del justicialismo”:

Evidentemente, esos funcionarios, tanto los del Roca como los del Belgrano, están trabajando, podríamos decir, en contra (...) del justicialismo que preconiza el excelentísimo señor Presidente de la Nación (...) ya que los asociados nos han elegido para que los representemos, no vamos a permitir que se juegue porque sí con la Unión Ferroviaria, como sucedió el año anterior, y la defendéremos cueste lo que cueste y caiga quien caiga.²⁸⁸

El costo no era menor; incluía enfrentarse con “falsos peronistas” que habían tomado los lugares de gestión en los ferrocarriles, en los ministerios, y patrocinaban otras agrupaciones profesionales que competían por la representación de un sector legítimamente incorporado a la UF. El conflicto capital-trabajo, que había sido un elemento central en la construcción de la *frontera antagónica* para los ferroviarios, equiparando al peronismo con la defensa del interés de los trabajadores ferroviarios ante las empresas extranjeras, retornaba, pero esta vez se fijaba *dentro* de la superficie discursiva peronista. La resolución de la huelga, con la sentencia del líder a los “bandidos” que gritan “¡viva Perón!”, habilitaba esta posibilidad. Esta incorporación de un principio antagónico dentro del discurso peronista otorga *estabilidad*, en un sentido estructural -permanencia en el tiempo, perpetuación, reproductibilidad- a esta tensión.

²⁸⁷I. Rosendo, junto a Lebonnatto, es quien realiza la primera intervención a una seccional luego de la huelga, en la “sede central” de la CCE, seccional Km. V (Gerli) el 1º de diciembre. *La Prensa*, 2 de diciembre de 1950, p.6.

²⁸⁸Acta UF, 1951(11):20.

| CONCLUSIONES |

A modo de cierre, esbozamos algunas reflexiones que esperamos arrojen luz sobre las principales preocupaciones de investigación y los resultados. En primer lugar, este trabajo parte de un intento por modificar el enfoque analítico clásico para los estudios del movimiento obrero y el primer peronismo. El esfuerzo por desarrollar un análisis que no antagonice, *a priori*, entre un “auténtico” movimiento obrero “autónomo” y el gobierno peronista, es una constante a lo largo del libro. Tanto en el enfoque teórico como en el desarrollo narrativo buscamos plasmar esta preocupación, complejizando las figuras analíticas cuando resultó indispensable y simplificándolas al máximo, para una lectura más amena, cuando fue posible.

Como resultado del análisis, se despliega una temporalidad que no responde a la periodización clásica de los análisis de movimiento obrero y peronismo (1943-1947 una relación entre sindicalismo y peronismo, 1947-1955 sindicalismo peronista). La temporalidad propia es resultado del seguimiento de los vaivenes de la dinámica político-sindical del campo sindical en general y, principalmente, del gremio ferroviario. A veces íntimamente ligadas al desarrollo de las estrategias políticas del gobierno peronista y otras a destiempo de ellas, siempre vinculadas a una realidad económica que tiñe todo el proceso sindical, pero con la dinámica propia de una actividad tan atada a su desempeño económico como a su vida simbólica y política, el ritmo del gremio ferroviario forjó su propio curso.

Los ferroviarios consolidan un vínculo identificatorio con el peronismo a partir de elementos de su identidad. La disciplina sindical, base de la unidad y fortaleza del gremio da paso a un sentido de los ferroviarios como conductores del movimiento obrero. Conservando la prescindencia política como un valor central, logran consolidar el lazo político otorgando al vínculo que establecen con el peronismo un sentido moral, relacionado con la justicia social y la lealtad a quienes transforman las condiciones de existencia de los ferroviarios. La articulación del discurso de los ferroviarios con el peronismo (articulación práctica y lingüística, apoyada en movilización de sus bases, en la conducción del proceso de unificación de la CGT, en las luchas político-sindicales y en tomas de posición públicas) otorga un nuevo lugar a la institución sindical y permiten la recuperación de la *estima de sí* ferroviaria. El gremio del riel, que había quedado prácticamente solo luego de la última fractura de la CGT, se erigía nuevamente como promotor (y conductor) de la unidad del movimiento obrero en la CGT. En el proceso, el antagonismo ferroviario se confunde con el antagonismo general, *las demandas ferroviarias* se transforman en *demandas populares* y se prefiguran las conexiones entre la oposición ferroviaria, sindical y política. El 17 de octubre este proceso se estabiliza con la sublimación de Perón como garante último de un nuevo orden político y sindical, por nacer. El PL, del que los ferroviarios participan masivamente, es el modo de gestionar la tensión entre prescindencia política del sindicalismo y participación política de los agentes sindicales. La tensión no se resuelve, es *constitutiva* del vínculo con la nueva identificación.

Las transformaciones que signan el proceso de *emergencia del campo sindical* se traducen en modificaciones de las prácticas sindicales. La concentración de capitales y su institucionalización, íntimamente

ligada a la consolidación de un sistema legal y a la STP, como la norma y el organismo que objetiva los *mecanismos de acceso y reproducción del campo*, junto con la consolidación de los saberes y prácticas sindicales en *capital sindical*, susceptible de convertirse y habilitar *desplazamientos* a otros campos, y a la consolidación de la CGT como espacio dominante (espacio en dónde se desarrollan las luchas por las posiciones dominantes y por definir los principios legítimos de las mismas luchas), son los procesos que están en la base de las transformaciones de las prácticas sindicales.

Un fenómeno contextualiza el desarrollo de las luchas de los ferroviarios, la *pérdida de la hegemonía en la CGT*. Hasta la llegada del peronismo, el gremio del riel era fundamental para cualquier proyecto de unidad sindical. Entrando a 1947, el sindicato ferroviario necesita, tanto como el resto de los sindicatos, incorporarse al juego sindical que perfila a la CGT como *espacio dominante*. En este contexto, la *sobrevaloración del capital político* como estrategia para ganar posiciones en el *campo sindical* es un factor estructural para comprender la consolidación de la *hegemonía peronista* en el gremio ferroviario. El exitoso despliegue de ferroviarios por el *campo político y burocrático-estatal* había marcado este camino. Sin embargo, los caminos no se marcan de una vez y para siempre, y menos en el momento de génesis del campo. Por el contrario, predomina una situación de *alodoxia*, de desfase estructural entre prácticas y expectativas, donde las estrategias son más un intento de marcar esos caminos que un camino a seguir.

Simultáneamente, a medida que se consolida el peronismo sedimenta todo un repertorio de prácticas, un *código peronista*. La consecuencia directa de ello en el sindicato ferroviario es que democratiza el juego político y sindical, lo que multiplica exponencialmente el po-

tencial acceso a posiciones dominantes de los agentes participantes. La extrema conflictividad que produce la politización del sindicato, en un contexto general de conflictividad interna en el peronismo, se enmarca en esta búsqueda por consolidar posiciones. El nuevo presidente de la UF, Pablo C. López, figura asociada en la interpretación clásica al período de “obsecuencia” peronista, es sin dudas un actor e intérprete del momento, a la altura del momento sindical y político, como lo demuestran sus declaraciones y el despliegue de una estrategia que le permite acceder a un lugar privilegiado en el campo sindical en un momento desfavorable para los ferroviarios en cuanto a acumulación de capitales. Su *estrategia*, sin embargo, dadas estas debilidades, no logra imponerse. La causa principal consideramos que debe buscarse en la autonomía relativa del campo, el código peronista elaborado en el *campo político* no es compatible *bis a bis* en el *campo sindical*, y la conflictividad en el gremio ferroviario es el proceso de negociación de los sentidos de la identificación peronista, de las prácticas sindicales legítimas y del peso relativo del capital político en el campo sindical.

El choque entre los campos produce actividad sísmica. La conflictividad política se traduce en una interna que busca quebrar la solidez institucional del *campo sindical*, atacando dos de sus columnas centrales: el control sobre el sistema previsional y la legitimidad de la representación de determinados sectores. Para los ferroviarios, la nacionalización de la actividad y el rediseño institucional de la gerencia de los ferrocarriles son el marco de esta lucha por centralizar la conducción política de los trabajadores y la administración de sus aportes desde el Estado. Como trasfondo, un rediseño de la estructura partidaria del peronismo pone en jaque el lugar del campo sindical en el movimiento. Las luchas por mantener las condiciones de *reproducti-*

bilidad del campo también ponen de manifiesto el grado de autonomía relativa del mismo. En este marco, la *legitimidad* de Pablo C. López se desgarró entre la batalla interna por sostener la estructura del campo sindical y la estrategia que lo puso a la cabeza del gremio, ser la voz del *discurso institucional* peronista en el sindicato del riel.

La *doble legitimidad* que tensiona al sindicato ferroviario atraviesa un momento en que el *discurso institucionalista* toma ventaja sobre el *populista*, que era la base de la articulación entre la identidad ferroviaria y peronista. Las luchas por sostener la estructura previsional y la afiliación están lejos de considerarse *reivindicaciones directas* en las bases. El aumento de las exigencias políticas y económicas se enfrentaba a la implementación de *reivindicaciones diferidas*, en un contexto en que aumentan las expectativas de transformación en las bases, impulsadas por la nacionalización de los ferrocarriles, que cobra el sentido de un hito revolucionario, a contrapelo de la estrategia política de institucionalizar la revolución. En este contexto, la adopción de la estrategia política del gobierno por parte de la dirigencia gremial de la UF, transforma a la *disciplina sindical* en una función institucional, reificada y despojada del sentido que operaba como vínculo identificatorio con el peronismo, como unidad de acción sindical. El disciplinamiento se despliega como un repertorio de prácticas y la ejecución de estas prácticas disciplinadoras en el sindicato devela, paradójicamente, que además de la fortaleza de los trabajadores el proceso de emergencia del *campo sindical* es una forma de *dominación* institucional, característica principal de la consolidación de un campo. Ante el avance práctico de la imposición del orden y la disciplina, la institución pierde su carácter “natural” y se desnuda como forma de dominación.

Sin embargo, es la característica específica de la *institucionalidad populista* la que ofrece un punto de fuga al recrudescimiento de la estrategia disciplinadora. La *doble legitimidad* que define la *institucionalidad populista* habilita la construcción de una *articulación equivalencial* que disputa el carácter dominante del *discurso institucionalista*, obligando a una reconfiguración discursiva que permita gestionar la tensión o su ruptura. Como concluíamos en el aspecto teórico en el primer capítulo, “ante una acción colectiva que logra su inscripción significativa a partir de una lógica equivalencial, la posición institucionalista se constituye en la contracara del antagonismo y se presenta como ilegítima”. La *frontera antagónica* como un viejo buque encallado durante una tempestad, se resquebraja y adquiere movimiento. Este deslazamiento de la frontera antagónica, que se visibiliza para los ferroviarios durante las huelgas, produce un *pliegue en la superficie discursiva* del peronismo, enfrentando al discurso peronista consigo mismo. La aparición de la figura del “falso peronista”, del “peronismo disfrazado”, permite gestionar la tensión al precio de figurar una peligrosa frontera interna en el propio campo peronista. Pero una consecuencia teórica y política que es necesario destacar es que esta reconfiguración discursiva, que a primera vista pareciera el principio del fin de la hegemonía, por el contrario, otorga permanencia en el tiempo, reproductibilidad, al discurso hegemónico y a la conflictividad interna del mismo. Sin esta gestión de una frontera interna, el discurso hegemónico se destruye en mil pedazos y da paso a una nueva reconfiguración discursiva. Uno de los apogemas políticos clásicos del peronismo, utilizado aún en nuestros días es: “Los peronistas somos como los gatos, cuando parece que nos estamos peleando es que nos estamos reproduciendo”.

En el *campo sindical*, luego de estos convulsionados años, el sismo entre el campo político y el sindical también da paso a una relativa estabilidad. En consecuencia, la correspondencia entre prácticas y expectativas parece trazarse algunos caminos más claros, eliminando paulatinamente la situación de *alodoxia*. En primer lugar, la *prescendencia política* se consolida como un principio estructurante del campo. Un precepto normativo imposible de eludir que pareciera permanecer vigente sólo para ser quebrantado, una especie de “mal necesario” para el desarrollo del juego sindical. En el gremio del riel, la *prescendencia* dibuja un sentido práctico que sintetiza las experiencias anteriores. Por una parte, una *prescendencia formal*, cercana a la que había sostenido el gremio durante la campaña laborista, donde un apoyo masivo al peronismo se conjugaba con una separación entre el espacio sindical y político. La *estrategia de desplazamiento al campo político* de los diputados ferroviarios, que separan formalmente su actividad sindical y política, consolida este aspecto. Sin embargo, hacia 1952 el proselitismo en las elecciones presidenciales era explícito, al igual que en la etapa posterior al laborismo, durante la presidencia de Pablo C. López. La posición de apoyo a la conducción del líder del peronismo era una dimensión que se ponía por encima de la política como práctica mundana, de “falsos caudillos”, que había puesto en crisis a la institución sindical y al gremio ferroviario. La lealtad al líder prevalecía en su sentido moral. La CGT ahora formaba parte del movimiento peronista, el compromiso era explícito en su estatuto, pero ese compromiso también consolidaba la costosa autonomía institucional respecto a los partidos del movimiento.

En la relación de la tríada Estado, Empresa y Sindicato, luego de un intento de integración motivado por la nacionalización, vuelven a

establecerse carriles más tradicionales. La dirigencia ferroviaria antepone la representación de los intereses gremiales, la empresa y el ministerio cuidan los números de la actividad y ponen una fría distancia con los dirigentes ferroviarios. Por supuesto que no todo era igual, el Estado árbitro con marcadas inclinaciones a las reivindicaciones obreras de la época de los ferrocarriles privados había desaparecido. Además, el déficit producto de la crisis de la actividad y de las reivindicaciones arrancadas por la huelga había teñido de desconfianza las relaciones del gremio con el gobierno, que no son lo mismo que las relaciones de los ferroviarios con el peronismo.

El peronismo, luego de los agitados meses de huelgas, se relacionaba con los ferroviarios desde un vínculo simbólico que se articulaba de forma más estable, más predecible, aunque más conflictiva. Las huelgas fueron el punto culmine de la crisis, pero también la condición de posibilidad para estabilizar la tensión interna del particular ferroviario con el discurso peronista y así, perpetuarlo. Los ferroviarios daban “la vida por Perón”, pero a su modo, vinculándose de una forma específica con aquel *objeto sublime* que excedía con creces al propio Presidente. A veces, incluso, aquel vínculo iba en contra de los intereses inmediatos y las órdenes precisas que formulaba el extraordinario gobernante.

| FUENTES |

- Diario *El Obrero Ferroviario* (enero 1944-diciembre 1951)
- Actas de la Unión Ferroviaria (septiembre 1944 - abril 1952)
- Diario CGT (enero 1943-junio 1943)
- Actas CGT (noviembre 1942 - julio 1944)
- Diario *La Prensa* (diciembre 1950 - enero 1951)
- Diario *La Nación* (noviembre 1950)
- Anales de Legislación Argentina
- Entrevista a Raúl Alberca, Maquinista. Realizada en el marco del Proyecto Reconocimiento
- Institucional UBA, año 2007. *Patricios, pueblo ferroviario. Microhistoria de 100 años de un pueblo ferroviario*. Directora Mg. I. Marrone, Coordinador N. Damin, Cátedra de Historia Social Argentina, Facultad de Ciencias Sociales, UBA.
- Discursos de Perón. Discurso del 23/06/1944, en el marco de la inauguración del Hospital Regional Ferroviario en Rosario. Disponible en <http://archivoperonista.com/>

| BIBLIOGRAFÍA |

- Abad de Santillán, D. (2005[1933]). *La FORA. Ideología y trayectoria del movimiento obrero en Argentina*. Bs. As., Libros de Anarres.
- Aboy Carlés, G. (sep., 2001). Repensando el populismo. En XXIII Congreso Internacional, Latin American Studies Association, Washington D.C.
- Aboy Carlés, G. (2005). La democratización beligerante del populismo. En X Congreso de la Sociedad Argentina de Análisis Político, Córdoba.
- Aboy Carlés, G. (2010). *Las dos caras de Jano: acerca de la compleja relación entre populismo e instituciones políticas*. Pensamiento Plural, Pelotas, 07:21-40.
- Acha, O. (2008). *Las huelgas bancarias en los tiempos de Perón y Frondizi, (1945-1962)*. Bs. As., Centro Cultural de la Cooperación.
- Acha, O. y Quiroga, N. (2012). Conversaciones sobre sindicalismo, clase obrera y peronismo, en *El hecho maldito. Conversaciones para otra historia del peronismo*. Rosario, Argentina. Prohistoria.
- Aelo, O. (2016). El Partido Peronista argentino: diseños organizativos y prácticas políticas (1947-1955). *Topoi*, Universidad Federal de Río de Janeiro, Río de Janeiro, N°17 (33), pp.602-625.
- Aelo, O. H. y Quiroga, N. (2006). Modelos en conflicto. El partido peronista en la Provincia de Buenos Aires, 1947-1955. *Estudios Sociales* 30.
- Aldao, J. A. (2014). Reseña: Schiavi, Marcos (2013). *El Poder sindical en la argentina peronista (1946-1955)*. Bs. As., Imago Mundi. *Sudamérica: Revista de Ciencias Sociales*, 3:237-241.
- Aldao, J. A. (2015a). Construcción y crítica al paradigma clásico de los estudios sobre movimiento obrero y primer peronismo. La emergencia del campo sindical argentino, propuesta de una alternativa interpretativa. *Sudamérica: Revista de Ciencias Sociales*, 4:177-196.

- Aldao, J. A. (2015b). Los sindicatos ferroviarios y su influencia en la construcción de una identidad colectiva. En Damín, N. J. y Aldao, J. A. (comp.) *Sociología, historia y memoria. Los Pueblos Ferroviarios*. La Plata, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires. ISBN 978-987-33-7318-3. Pp. 23-56.
- Andrenacci, L., Falappa, F. y Lvovich, D. (2004). Informe de Investigación: Antecedentes y Políticas Sociales del Régimen Militar 1943-1946 (MIMEO).
- Badaloni, L. (2013). Control, memoria y olvido. 'Marcha de la Paz' y huelga ferroviaria durante el primer gobierno peronista. *historiapolitica.com*. Mar del Plata, Argentina.
- Bajtín, M. (2011). *Las fronteras del discurso: el problema de los géneros discursivos: el hablante en la novela*. Bs. As.: Las Cuarenta.
- Balbi, F. A. (2005): "... Esa avalancha de homenajes": campo de poder, lealtad y concepciones de política en el primer peronismo. *Anuario de Estudios en Antropología Social*, 103-118.
- Balbi, F. A. (2009). ¿Explicar "el peronismo"? Apuntes para un debate pendiente. *Desarrollo Económico*, 49(193):151-160.
- Ballent, A. (2005). Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani. Tercera serie (27)*.
- Barros, S. (nov., 2005). Espectralidad e inestabilidad institucional. Acerca de la ruptura populista. VIIº Congreso Nacional de Ciencia Política, Saap, Córdoba.
- Barros, S. (2011). La crisis de la deferencia y el estudio de las identidades políticas en los orígenes del peronismo. *Papeles de Trabajo*, Año 5, N° 8, nov., pp. 13-34.
- Berrotarán, Patricia (2013). "José Figuerola. El estadígrafo de Perón". En Rein, R. y Panella, C. (comp.), *La Segunda Línea. Liderazgo peronista 1945-1955*. Buenos Aires: Pueblo Heredero/ EdUNTref.
- Bohoslavsky, E. e Iglesias Caramés, M. I. (2014). Las guerras frías del Cono Sur: Argentina, Brasil, Chile y Uruguay (1945-1952). *OP SIS, Catalão-GO*, v. 14, N° Especial, p. 113-133.

- Bourdieu, P. (1996). Espíritus de Estado. Génesis y estructura del campo burocrático. Revista Sociedad, N°8, Fac. Cs. Sociales, UBA, Bs. As.
- Bourdieu, P. (2000[1984]). *Cuestiones de sociología*. Madrid: Akal.
- Bourdieu, P. (2006[1971]). Génesis y estructura del campo religioso. Relaciones 108, XXVII, 29-83.
- Bourdieu, P. (2012[1979]). *La distinción: criterio y bases sociales del gusto*. Bs. As., Aguilar, Altea, Taurus, Alfaguara.
- Bourdieu, P. (2014[1976]). Los modos de dominación. En P. Bourdieu, *Las estrategias de la reproducción social*. Bs. As., Siglo XXI. Pp: 51-69.
- Bourdieu, P. (2014[1979]). Los tres estados del capital cultural. En P. Bourdieu, *Las estrategias de la reproducción social*. Bs. As., Siglo XXI. Pp: 213-221.
- Bourdieu, P. (2014[1994]). Estrategias de reproducción y modos de dominación. En P. Bourdieu, *Las estrategias de la reproducción social*. Bs. As., Siglo XXI. Pp: 31-50.
- Bourdieu, P. (2014[1984]). La representation de la position sociale. En P. Bourdieu, *Las estrategias de la reproducción social*. Bs. As., Siglo XXI. Pp: 1983-1987.
- Bourdieu, P., y Eagleton, T. (2003[1994]). Doxa y vida cotidiana: una entrevista. En S. Zizek (comp.), *Ideología. Un mapa de la cuestión*. Bs. As.: Fondo de Cultura Económica. Pp: 295-308.
- Cardozo, D. (2014). El rol de los sindicatos ferroviarios en la planificación ferroviaria peronista (1948-1952). XXIV Jornadas de Historia Económica, Universidad Nacional de Rosario.
- Carrizo, G. (2011). ¿Peronización o identidad política? Algunos comentarios acerca de la adhesión del sindicalismo a Perón en la historiografía argentina. Revista Electrónica de Fuentes y Archivos, 2(2), Córdoba, Argentina, Centro de Estudios Históricos Prof. Carlos S. A. Segreti.
- Contreras, G. (2009). Ferroviarios. Un capítulo de sus luchas: las huelgas ferroviarias de fines de 1950 y principios de 1951. Ponencia presentada en

el V Congreso de Historia Ferroviaria. Palma de Mallorca, España, 14-16 de octubre. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

- Contreras, G. (2015). ¿Apéndice estatal? La CGT durante el primer gobierno peronista: funcionamiento institucional y proyecciones políticas. En Acha, Omar y Quiroga, Nicolás (coordinadores). *Asociaciones y política en la Argentina del siglo veinte. Entre prácticas y expectativas*. Bs. As., Editorial Prometeo Libros, pp: 109- 128.
- Contreras, G. y Marcilece, J. (2013). Introducción al dossier “Los trabajadores durante los años del primer gobierno peronista, Nuevas miradas sobre sus organizaciones, sus prácticas y sus ideas”, N°35. Disponible en www.historiapolitica.com/dossiers/trabajadores-peronismo/
- Damin, N. J. (2010). Plan Conintes y resistencia peronista. 1955-1963. Bs. As., Instituto Nacional Juan Domingo Perón.
- Damin, N. J., y Aldao, J. A. (2015). *Sociología, historia y memoria de los pueblos ferroviarios*. La Plata: Instituto Cultural de la Provincia de Bs. As..
- Damin, N., Dawyd, D. y Aldao J. A. (2016). Imaginarios geopolíticos de la Confederación General del Trabajo Argentina. *Forum for Interamerican Research* 9: 64-88.
- Di Tella, T. S. (2003). *Perón y los sindicatos. El inicio de una relación conflictiva*. Madrid, España. Ariel Historia.
- Durkheim, E. (1996[1894]). *Reglas relativas a la constitución de los tipos sociales*. En Di Tella, T. y Luccini, C. (comp.). *Elementos de sociología*. Bs. As., Biblos. Pp: 77-86.
- Del Campo, H. (2005[1983]). *Sindicalismo y peronismo. Los comienzos de un vínculo perdurable*. Bs. As., Argentina. Siglo XXI.
- Doyon, L. (2006[1978]). *Perón y los trabajadores: Los orígenes del sindicalismo peronista, 1943-1955*. Bs. As., Siglo XXI.
- Falcón, R. (1986). *El mundo del trabajo urbano. 1890-1914*. Bs. As., CEAL.
- Fernández, M. F. (1947). *La Unión Ferroviaria a través del tiempo. Veinticinco años al servicio de un ideal 1922-1947*. Bs. As., Editado por la Unión Ferroviaria.

- Fernández, F. (2005). *La huelga metalúrgica de 1954*. Bs. As., Centro Cultural de la Cooperación.
- Fernández, A. y Caramello, C. (2012). *Eva Perón, discursos completos II*. Bs. As.: Booket.
- Flick, U. (2014). *La gestión de la calidad en investigación cualitativa*. Madrid: Morata.
- Gasparri, M. (2005). Mercante y los ferroviarios. Una relación trascendente y necesaria para la consolidación de la gestión de Perón al frente de la Secretaría de Trabajo y Previsión. En Panella, C. (comp.), *El gobierno de Domingo A. Mercante en Bs. As. (1946-1952). Un caso de peronismo provincial*. La Plata, Instituto Cultural de la Provincia de Bs. As.
- García Heras, R. (1992). Capitales extranjeros, poder político y transporte urbano de pasajeros: la compañía de tranvías Anglo Argentina LTDA. De Bs. As., Argentina, 1930-1943. *Desarrollo Económico*, V32, N° 125, abril-julio.
- Gaudio, R. y Pilone, J. (1983). El desarrollo de la negociación colectiva durante la etapa de modernización industrial en la Argentina, 1935-1943. *Desarrollo Económico*, 23(50), jul-sep.
- Gaudio, R. y Pilone, J. (1984). Estado y relaciones laborales en el período previo al surgimiento del peronismo, 1935-1943. *Desarrollo Económico*, 24(94), jul-sep.
- Germani, G. (1956). La integración de las masas a la vida política y el totalitarismo. *Cursos y Conferencias*, N° 271.
- Germani, G. (1962). *Política y sociedad en una época de transición*. Bs. As., Paidós.
- Germani, G. (1973). El surgimiento del peronismo: el rol de los obreros y de los migrantes internos. *Desarrollo Económico*, 13(51), Bs. As., Argentina. IDES.
- Goodwin, P. (1974). *Los ferrocarriles británicos y la UCR 1916-1930*. Bs. As., Ed. La Bastilla.

- Groppo, A. (2004). *El populismo y lo sublime*. Studia Politicae, Córdoba, 2:39-58.
- Horowitz, J. (1985). Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). *Desarrollo Económico*, 99:421-446.
- Horowitz, J. (2004[1990]). *Sindicatos, el Estado y el surgimiento de Perón 1930-1946*. Bs. As., Argentina. EdUNTtref.
- Izquierdo, R. (2008). *Tiempo de trabajadores. Los obreros del tabaco*, Bs. As., Imago Mundi.
- James, D. (1990). *Resistencia e integración. El peronismo y la clase trabajadora argentina*, Bs. As., Siglo XXI.
- Joignant, A. (2012). Habitus, campo y capital. Elementos para una teoría general del capital político. *Revista Mexicana de Sociología* 74(4):587-618. México, D.F. ISSN: 0188-2503/12/07404-03.
- Laclau, E. (1987). Populismo y transformación del imaginario político en América Latina. *Boletín de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*, 42:25-38.
- Laclau, E. (2000). Nuevas reflexiones sobre la revolución de nuestro tiempo. Bs. As., Ediciones Nueva Visión, Colección Cultura y Sociedad.
- Laclau, E. (2002). *Misticismo, retórica y política*. México D. F.: Fondo de Cultura Económica.
- Laclau, E. (2005). *La razón populista*. Bs. As.: Fondo de Cultura Económica.
- Laclau, E. y Mouffe, C. (2004 [1987]). *Hegemonía y estrategia socialista. Hacia una radicalización de la democracia*. Bs. As.: Fondo de Cultura Económica.
- Lipset, S. M. (1963). IV: Autoritarismo de la clase obrera. En S. M. Lipset, *El hombre político*. Bs. As.: Eudeba, pp: 77-111.
- Little, W. (1979). La organización obrera y el estado peronista, 1943-1955. *Desarrollo Económico*, 19(75):331-376.
- Lobato, M. (2007). Historia de las instituciones laborales en Argentina: una asignatura pendiente. *Revista de Trabajo*, 3(4), enero -noviembre.
- López, M. J. (2007). Del equilibrio a las crisis de las empresas ferroviarias privadas. 1917-1946. En López, M. J. y Waddell, J. E. (comp.). *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Bs. As., Lumiere.

- Luciani, M. P. (2012). El área de Trabajo del Estado peronista frente a las negociaciones colectivas: de la expansión de las capacidades estatales a la ley 14.250. En *VII Jornadas de Sociología de la UNLP “Argentina en el escenario latinoamericano actual: debates desde las ciencias sociales”*. La Plata, Argentina. 5, 6 y 7 de diciembre.
- Luna, F. (1975). *El 45*. Ed. Sudamericana, Bs. As.
- Luna, F. (1984). *Perón y su tiempo I. La argentina era una fiesta 1946-1949*. Bs. As.: Sudamericana.
- Lvovich, D. (2006). Sindicatos y empresarios frente al problema de la seguridad social en los albores del peronismo. En Suriano J. y Lvovich, D. (comp.), *Las políticas sociales en perspectiva histórica. Argentina 1870-1952*. Bs. As., Prometeo, UNGS. Pp: 135-168
- Mackinnon, M. (2002). *Los años formativos del Partido Peronista*, Bs. As, Siglo XXI/ Instituto Di Tella, Pp 76-77.
- Manheim, K. (1993). *El problema de las generaciones*. REIS 62.
- Marcilece, J. (2010). El sindicalismo ferroviario durante el primer peronismo. El caso de la Unión Ferroviaria de Bahía Blanca. IX Jornadas Nacionales – VI Latinoamericanas “Hacer la Historia”, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur.
- Marcilece, J. (2013). Los trabajadores ferroviarios de Bahía Blanca durante el primer peronismo (1945-1955). *Mundos do Trabalho*, 5(9), 259-282.
- Matsushita, H. (1986[1983]). *El movimiento obrero argentino, 1930-1945: sus proyecciones en los orígenes del peronismo*. Bs. As., Argentina. Hyspamerica.
- Melo, J. A. (2009). *Fronteras populistas, Populismo, federalismo y peronismo entre 1943 y 1955*. Tesis Doctoral, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Bs. As..
- Melo, J. A. (2012). El efecto populista. Territorios nacionales, Provincializaciones y lógica populista durante el primer peronismo. *Revista Pilquen, Sección Ciencias Sociales*, XIV (15), 1-13.

- Mendizábal, N. (2006). Los componentes del diseño flexible en la investigación cualitativa. En Vasilachis de Gialdino, Irene (coord.) *Estrategias de investigación cualitativa*. Barcelona: Gedisa. Pp: 65 - 105.
- Mengascini, H. (2008). Conflictos y huelgas ferroviarias durante el periodo peronista. El caso de los trabajadores peronistas de Tandil. III Jornadas sobre la política en Bs. As. en el siglo XX, La Plata, [en línea] <http://www.historiapolitica.com/datos/biblioteca/3jornadas/mengascini.pdf>
- Menotti, P. y Oliva, A. (2015). El poder de la turba. La lucha de los ferroviarios del Central Argentino y las contiendas del poder gremial en el seno del movimiento obrero (1917-1918). *Archivos de Historia del Movimiento Obrero y la Izquierda*, 3(6):117-138.
- Monsalvo, L. (1974). *Testigo de la primera hora del peronismo. Memorias de un ferroviario*. Pleamar, Bs. As..
- Monserrat, M. A. (2011). Los trabajadores ferroviarios: sus luchas y organizaciones sindicales en el contexto de la Argentina gobernada por el radicalismo (1916 - 1930). *Cuadernos del CIESAL*, Año 8, número 10:97-118.
- Mossier, V. I. (2007). Propuestas y debates entorno a los proyectos de seguridad social argentino (1946-1948). XI Jornadas Interescuelas / Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán.
- Murmis, M. y Portantiero, J. C. (2011[1971]). *Estudios sobre los orígenes del peronismo*. Bs. As., Argentina. Siglo XIX.
- Nieto, A. (2013). Sindicalismo peronista y conflictividad obrera en la industria del pescado, 1950-1955. *historiapolitica.com*
- Olea, G. F. (2012). La unión ferroviaria en Tucumán: seccionales capital y Tafi Viejo, durante el primer peronismo (1946-1955). Tercer Congreso de Estudios sobre Peronismo (1943-2012), Universidad Nacional de Jujuy, 18, 19 y 20 de octubre de 2012.
- Ostiguy, P. (2015). Exceso, representación y fronteras cruzables: “institucionalidad sucia”, o la aporía del populismo en el poder. *POSTData* 19(2), 345-375.

- Palermo, S. (2008). Protesta laboral, nacionalismo e internacionalismo: la huelga ferroviaria de 1917 en tiempos de la Gran Guerra. XXI Jornadas de Historia Económica, 23-26.
- Pereyra, G. (2012). Límites y posibilidades del discurso populista. Utopía y praxis latinoamericana, 17(58):11-26.
- Pérez, G. (en prensa). El enigma populista. Gino Germani: orígenes y actualidad de la sociología política argentina. En: Bommaro, Gabriel y Gené, Mariana (comp.), *Sociología política*, Bs. As., UNGS.
- Perón, J. D. (2006[1952]). *Conducción política*. Instituto Nacional Juan Domingo Perón, Bs. As..
- Piglia, M. (2011). Entre la acción civil y la ayuda mutua: el caso de los clubes de automovilistas en la Argentina de entreguerras. Revista Transporte y Territorio 5:6-28, Universidad de Bs. As..
- Pont, S. E. (1984[1978]). *PL: Estado y Sindicatos*. Bs. As., Centro Editor de América Latina.
- Prol, M. M. (2011). Los legisladores sindicales peronistas. Entre la práctica partidaria, la corporativa y la legislativa, 1946-1955. PolHis. Año 4, N° 7. Mar del Plata, Argentina. Centro de Estudios Histórico, UNMdP.
- Prol, M. M. (2013). El partido peronista en Santa Fe y el movimiento obrero. Relaciones de poder, acuerdos y conflictos, 1946-1955. Historia Regional, 31:9-26.
- Rein, R. (2013). Juan A. Bramuglia. El heredero que nunca fue. En Rein, R. y Panella, C. (comp.), *La segunda línea. Liderazgo peronista 1945-1955*, Bs. As., Editorial Pueblo Heredero, UNTref, pp: 51-76.
- Rein, R. y Panella, C. (2013). *La segunda línea. Liderazgo peronista 1945-1955*. Bs. As., Editorial Pueblo Heredero, EdUNTref.
- Rubinstein, G. (2006). *Los sindicatos azucareros en los orígenes del peronismo tucumano*. Tucumán, Universidad Nacional de Tucumán.
- Scalabrini Ortiz, R. (2006[1940]). *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Bs. As., Lancelot.

- Schiavi, M. (2013). *El poder sindical en la Argentina peronista (1946-1955)*. Bs. As., Imago Mundi.
- Schuttenberg, M. (2014). *Las identidades “nacional populares”. De la resistencia noventista a los años kirchneristas*. Eduvim.
- Sigal, S. (2008). Del peronismo como promesa. *Desarrollo Económico*, 48(189-190):269-286.
- Sigal, S. (2009). Respuesta al comentario de Fernando Alberto Balbi. *Desarrollo Económico*, 49(193): 161-163.
- Skupch, P. R. (1971). Las consecuencias de la competencia de transportes sobre la hegemonía británica en la Argentina (1919-1939). *Económica*, XVII (1):119-141.
- Stake, R. (1995). *The art of case study research*, California, Sage.
- Torre, J. C. (1974). *La caída de Luis Gay*. En *Gay, Luis (1999). El PL en la Argentina*. Editorial Biblos, pp: 1999-2016.
- Torre, J. C. (1989). Interpretando (una vez más) los orígenes del peronismo. *Desarrollo Económico*. XXVIII (112). Buenos Aires, Argentina. IDES
- Torre, J. C. (2011[1988]). *La vieja guardia sindical y Perón. Sobre los orígenes del populismo*. Bs. As., Argentina. Sudamericana.
- Vilas, C. (1988). El populismo latinoamericano: un enfoque estructural. *Desarrollo Económico*, 28(111).
- Weber, M. (1996[1917]). *Burocracia y parlamento*. En Di Tella, T. y Luccini, C. (comp.), *Elementos de sociología*. Bs. As., Biblos. Pp: 195-210.
- Zizek, S. (2003). *El sublime objeto de la ideología*. Bs. As., Siglo XXI.

Figuras

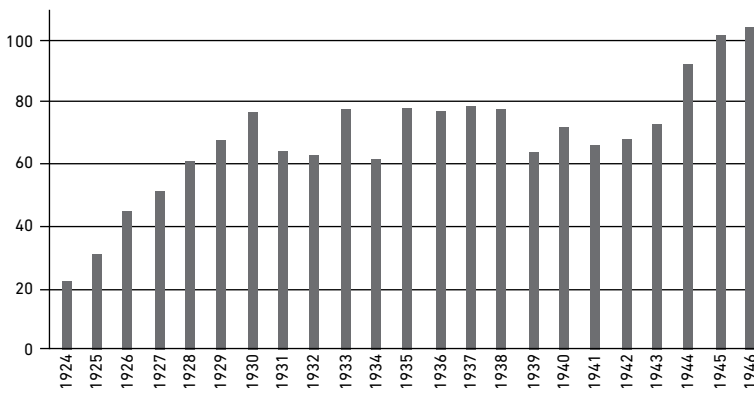


Figura 1. Número de asociados (1924-1946).

Tomada del anexo del libro de Manuel F. Fernández (1947). *La Unión Ferroviaria a través del tiempo. 25 años a servicio de un ideal. 1942-1947.* (páginas s/n).

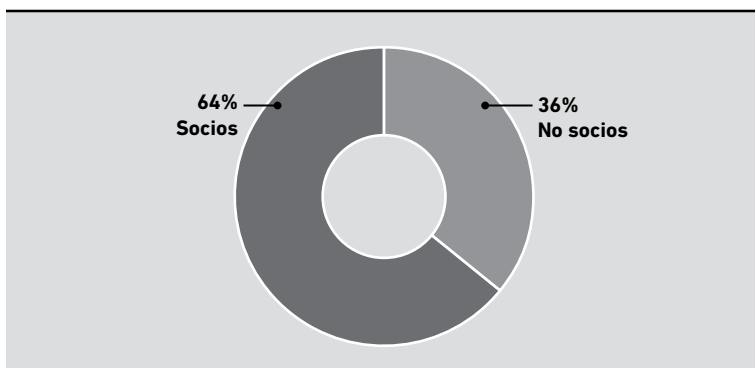


Figura 2. Afiliados a la sección Ley 10.650. Porcentaje de asociados a la Unión Ferroviaria.

Tomado del anexo del libro de Manuel F. Fernández (1947). *La Unión Ferroviaria a través del tiempo. 25 años a servicio de un ideal. 1942-1947.* (páginas s/n).

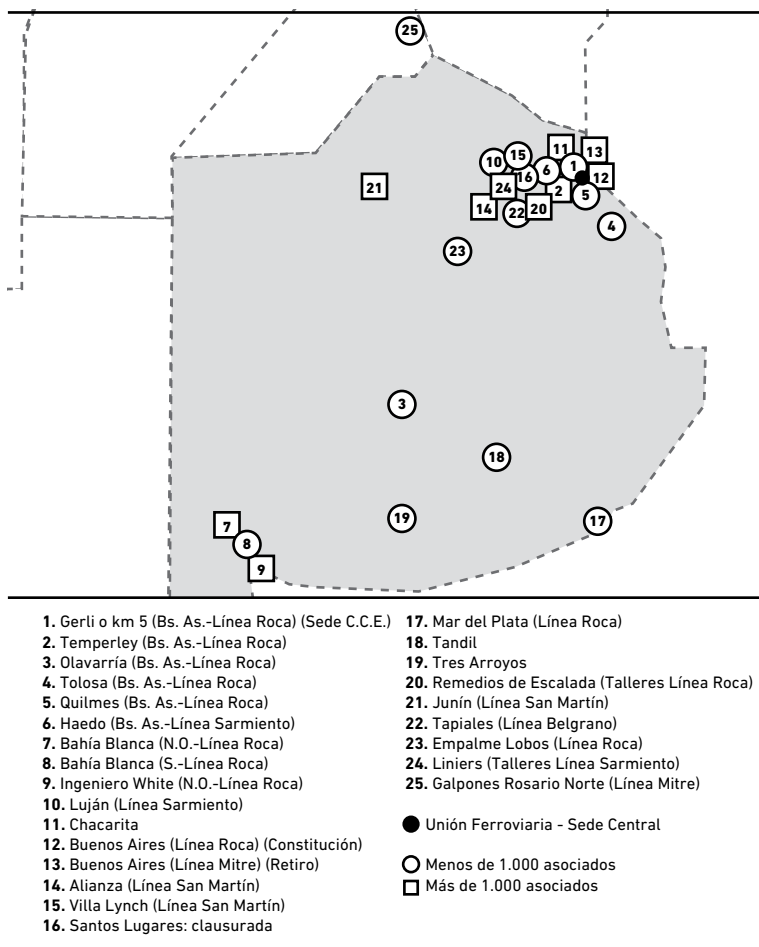


Figura 3. Seccionales de la Unión Ferroviaria que participaron activamente en las huelgas ferroviarias (noviembre 1950 - enero 1951).

Fuente: Elaboración propia en base a datos registrados en los periódicos *El Obrero Ferroviario*, *La Nación* y *La Prensa* durante el periodo de las huelgas (sept. 1950 - mar. 1951); y en trabajos historiográficos realizados sobre la huelga. (Mengascini, Hugo "Conflictos y Huelgas...", cit.; Marcilece, José. *El sindicalismo ferroviario...*, cit. y Badaloni, Laura, *Control, memoria y olvido*, cit.)

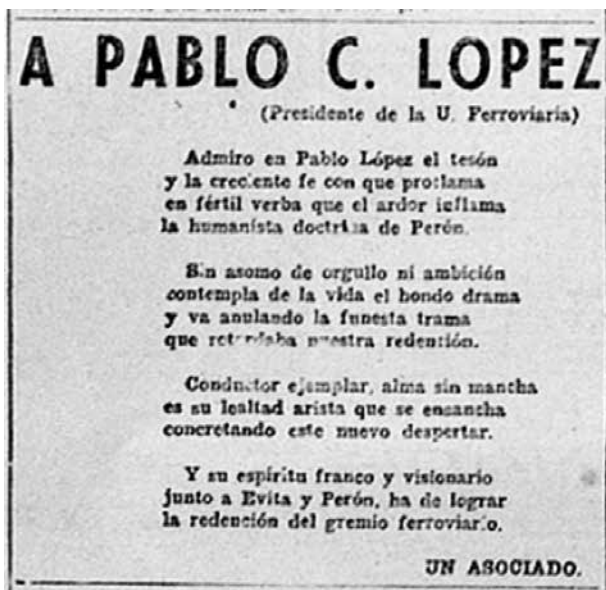


Figura 4. Poema dedicado a Pablo C. López por un afiliado de la Unión Ferroviaria. *El Obrero Ferroviario* N° 585:11.

Marcha "Unión Ferroviaria"

Aprobada por la XXV Asamblea General de Delegados

Dedicada al señor Presidente de la República, general Juan Perón, a su señora esposa, doña Eva Perón y a la UNIÓN FERROVIARIA.

Lira y música de Oscar Arosi
Empleado del F. N. G. S. Martín

Paralelas que cruzan la Patria
desde el uno hasta el otro confín
mensajeras de paz y grandezas
sueño hermoso del gran **SAN MARTÍN**
Paralelas que hoy son argentinas
obra cumbre, feliz realidad
que **SARMIENTO** el insigne patriota
predijera con fe y lealtad.

Adelante, ferroviarios,
adelante, hasta morir;
a cumplir con nuestro **LIDER**
producir, producir, producir.
Los transportes ya son argentinos,
demostramos gracias a Dios que alumbró

se repite (la conquista sublime y gloriosa
)del patriota argentino **PERON.**

I bis

Y es la Unión Ferroviaria que hermana
a los hombres del riel con amor,
es vigía, es la madre de todos,
es emblema, justicia y honor.
Defendamos con fuerza y cariño
a esa base argentina del riel
y en unión fraternal procuremos
ofrendarle a la Patria un laurel.

II bis

Adelante, ferroviarios:
adelante, hasta morir;
a cumplir con nuestro **LIDER**:
producir, producir, producir.
Los transportes ya son argentinos
demostramos gracias a Dios que alumbró

se repite (la conquista sublime y gloriosa
)del patriota argentino **PERON.**

Figura 5. Marcha de la Unión Ferroviaria. *El Obrero Ferroviario* N° 595:4.

LA ORACION DEL FERROVIARIO

El compañero Juan B. Vescio, de la sección Buenos Aires, F. C. N., nos ha remitido por intermedio de la C. E. la siguiente composición literaria:

Llego al pie de tus altares, por la fe santificados,
 Bien amada, milagrosa virgencita de Luján,
 hoy que nuestros largos sueños hemos visto realizados
 por empeño sin desmayos de este nuevo apóstol Juan;
 te erigimos en Patrona de caminos infinitos
 que de norte a sud enlazan nuestra patria hasta el confín
 y oficiamos a tus plantas nuestros fervorosos ritos
 bajo el signo del más santo de los santos: San Martín.

¡Gloria excelsa! reza el labio de ardorosos combatientes
 que con plumas y marillos eternizan su labor
 mientras gruesas gotas perlan, de sudor, las lobbes frentes
 y combaten por el triunfo de la Paz y del Amor;
 estrechadas nuestras manos cual están en el emblema
 de la patria, por sus glorias todos hemos de ir en pos,
 Cada cual su puesto ocupe, nadie dude, nadie tema:
 tú nos llevas de la mano por la ruta que va a Dios.

Virgencita, virgencita que en el alto cielo brillas
 y entre todas las estrellas te distingues por tu luz,
 inclinadas nuestras frentes y dobladas las rodillas
 todo, todo lo confiamos en la fe que da la Cruz;
 Servidísima Patrona, agilita nuestras manos
 ya que es ésta la consigna: "Producir y producir";
 llena nuestros corazones con un buen amor de hermanos
 porque unidos ¡solamente! se conquista el porvenir.

J. B. VESCIO

24 de abril de 1948.

Figura 6. Oración del Ferroviario (a la Virgen de Luján). *El Obrero Ferroviario* N° 569: 6.

Conformación de las Comisiones Directivas (CD) de la Unión Ferroviaria²⁸⁹

Año 1943 (del 23 de agosto al 23 de octubre):

NOMBRE	CARGO
Cap. de Fragata Puyol, Raúl A.	Interventor
Diz, Santiago	Secretario Gerente
Zugasti, Bernardo	Tesorero
Novatti, Luis	Asesor Letrado

Año 1943 (decreto del 23 de octubre) (hasta el 13 de septiembre de 1944):

NOMBRE	CARGO
Tte. Cnel. D. A. Mercante	Interventor (UF y LF)
Agulleiro, Benito	Secretario Adjunto de la Intervención en UF
Dr. Garzón, René	Inspector de justicia
Monsalvo, Luis	Asesor Obrero
Soto, Florencio	Asesor Obrero
Polo, Plácido S.	Asesor Obrero
Carugo, Juan A.	Asesor Obrero
Dr. Till, Pedro	Asesor Letrado/cercano a Figuerola
Kohan, Rafael (cesanteado por la intervención de Puyol, restituido con Mercante)	Secretario Gerente

²⁸⁹Elaboración propia en base a datos de Fernández (1947), *El Obrero Ferroviario* y actas de la Comisión Administrativa de la UF de 1944 a 1951.

Año 1944 (a partir del 13 de septiembre):

NOMBRE	CARGO
Gonzales, Luis	Presidente/ Comisión de Prensa/Representante F.A.O.T. ²⁹⁰ (renuncia a la presidencia y queda como vocal)
Luna, Telmo B.	Vicepresidente 1° / Representante F.A.O.T./ asume como Presidente (por la renuncia de L. Gonzales).
Rodríguez Juan	Vicepresidente 2° /Comisión de Prensa/ Representante FAOT
Palmeiro, Manuel	Vocal/Jefe del despacho general a cargo de la Secretaría- Gerencia/ Comisión de Prensa (Reemplaza como Secretario Gerente a Rafael Kohan, con licencia por enfermedad)
Girola, Luis	Tesorero/Representante obrero en el Concejo nacional de Postguerra
Vázquez, Alejandro	Vocal/Representante F.A.O.T.
Gutiérrez, Eduardo	Miembro de la Mesa Directiva
Taccone Antonio	Vocal
Ponce, Ángel L.	Vocal
Polo, Plácido S.	Vocal
Echave, Luis T.	Vocal/Comisión de Prensa
Pimenta, Joaquín A.	Representante F.A.O.T.
Mateo, Enrique M.	Vocal
Ratti, Alfredo	Vocal/Comisión de Prensa
Verde Francisco	Representante F.A.O.T.
Rosendo, Ignacio	Vocal
López, Pablo C.	Vocal
Franquelín, Ernesto	Vocal/ Representante FAOT
Dr. Bramuglia, Atilio (licencia)/ Dr. Allocatti, Héctor	Asesor Letrado
Carugo, Juan A.	Asesor ante la STyP

²⁹⁰Federación Argentina de los Obreros del Transporte.

Agosto de 1946:

Nombre	Cargo
Luna, Telmo B.	Presidente/FC Estado y Puertos
Rodríguez, Juan	Vicepresidente 1º/FFCC Sud, Pto. Frutos, D. Sud, TBA y Quilmes
Gutiérrez, Eduardo	Vicepresidente 2º/FC Central Argentino
Girola, Luis	Tesorero/FC Central Bs. As.
Pimenta, Joaquín A.	Protesorero/FC Pacífico
Verde, Francisco	Secretario de Actas/FC Compañía General Bs.As.
Rosendo, Ignacio	Vocal/ FC Sud, Pto. Frutos, D. Sud, TBA y Quilmes
Taccone, Antonio	Vocal/FC Central Argentino
Pautasso, Bartolomé J.	Vocal/FC Estado y Puertos
Gómez, Luis	Vocal/FC Oeste
López, Pablo C.	Vocal/FC Pcia. Sta. Fe
Pontieri, Félix	Vocal/F.C. Pcia. Bs. As. y Midland
Vázquez, Alejandro	Vocal/ F.C. Sud, Pto. Frutos, D. Sud, TBA y Quilmes
Granato, Ángel	Vocal/FC Pacífico
Gonzales, Luis	Vocal/FC Central Argentino
Arrieta, Victorio A.	Vocal/FC Estado y Puertos
Peixoto, Pedro A.	Vocal/FC Oeste
Rafael Kogan	Secretario Gerente

13 de agosto de 1947:

NOMBRE	CARGO
Luna, Telmo B.	Presidente (FFCC Estado y Puertos)
Rodríguez, Juan	Vicepresidente 1º(FFCC Sud, Frutos, DSud, TBA y Quilmes)
Gutiérrez, Eduardo	Vicepresidente 2º (FFCC Central Argentino)
Girola, Luis	Tesorero (FFCC Central Bs As, E. Ríos y Nord-este argentino)
Peixoto, Pedro A.	Protesorero (FFCC Oeste)
Verde, Francisco	Secretario de Actas (FFCC CGBA)

NOMBRE	CARGO
Vázquez, Alejandro	Vocal (FFCC Sud, Frutos, DSud, TBA y Quilmes)
Rosendo, Ignacio	Vocal (FFCC Sud, Frutos, DSud, TBA y Quilmes)
Gonzales, Luis	Vocal (FFCC Central Argentino)
Taccone, Antonio	Vocal (FFCC Central Argentino)
Pautasso, Bartolomé J.	Vocal (FFCC Estado y Puertos)
Arrieta, Victorio A.	Vocal (FFCC Estado y Puertos)
Granato, Ángel	Vocal (FFCC Pacífico y oficina de ajustes)
Iturbide, Juan	Vocal (FFCC Pacífico y oficina de ajustes)
Gómez, Luis	Vocal (FFCC Oeste)
López, Pablo C.	Vocal (FFCC Sta. Fe)
Fortino, Antonio	Vocal (Pcia. de Bs As y Midland)
Rafael Kogan	Secretario Gerente

25 de agosto de 1948:

NOMBRE	CARGO
López, Pablo C.	Presidente (Sta.Fe y Rosario a Pto. Belgrano, Pto. Sta.Fe)
Gutiérrez, Eduardo	Vice 1 (FCCA)
Pautasso, Bartolomé J.	Vice 2 (FC del Estado y Ptos. Nacionales)
Rosendo, Ignacio	Tesorero (FCS y sección)
Itúbide, Blas	Protesorero (FC Pacífico y oficina de ajustes)
Fortino, Antonio	Secretario de Actas (FC BsAs y Midland)
García, Ismael	Vocal (FCS y sección)
Taccone, Antonio	Vocal (FCCA)
Acero, José	Vocal (FCCA)
Arrieta, Victorio A.	Vocal (FC del Estado y Ptos. Nacionales) (Laguna Paiva)
Ferreyra, Paulino	Vocal (FC Pacífico y Of. de ajustes)
Gómez, Luis	Vocal (FCO)
Riva, Domingo	Vocal (FCO)
Escallier, José E.	Vocal (FCGBA)

Meuli, Carlos	Vocal (FC del Estado y Ptos. Nacionales) por renuncia de Telmo B. Luna, fue reelegido.
Castillo, Justo Z.	Vocal (FC E. Ríos y Nordeste argentino) por renuncia de Luis Girola, fue reelegido.
Vacante	Vocal (FCS y sección) por renuncia de Rodríguez Juan, le quedaba un año de mandato.
Palmeiro, Manuel	Secretario Gerente

10 de agosto de 1949:

NOMBRE	CARGO
López, Pablo C.	Presidente (Sta Fe y Rosario a Pto. Belgrano, Pto. Santa Fe)
Pautasso, Bartolomé J.	Vice 1 (FC del Estado y Ptos. Nacionales)
Itúbide, Blas	Vice 2 (FC Pacífico y oficina de ajustes)
Taccone, Antonio	Vice 3 (FCCA)
Rosendo, Ignacio	Tesorero (FCS y sección)
Fortino, Antonio	Protesorero (FC Bs.As. y Midland)
Castillo, Justo Z.	Secretario de Actas (FC E. Ríos y Nordeste argentino) x renuncia de Luis Girola, fue reelegido.
Riva, Domingo	Prosecretario de Actas (FCO)
Gutiérrez, Eduardo	Vocal (FCNGBM)
Acero, José	Vocal (FCNGBM)
Arrieta, Victorio A.	Vocal (FCNGB) (Laguna Paiva)
Ferreya, Paulino	Vocal (FCNGSM)
Gómez, Luis	Vocal (FCNDFS)
Lebonnatto, José F.	Vocal (FCNGR y sección)
Meuli, Carlos	Vocal (FCNGB)
García, Ismael	Vocal (FCNGR y sección)
Panier, Germán	Vocal (FCNGU)
Escallier, José J.	Vocal (FCNGB)
Gutiérrez, Hermenegildo	Vocal (FCNGB)

Lorenzo, Pedro	Vocal (FCNGB)
Cresifulli, Juan A.	Vocal (Puertos)
Vacante	Vocal FCNGU (por nueva votación)
Palmeiro, Manuel	Secretario Gerente

15 de agosto de 1950:

NOMBRE	CARGO
López, Pablo C.	Presidente (FCNGM y FCNGR)
Pautasso, Bartolomé J.	Vice 1 (FCNGB)
Itúbide, Blas	Vice 2 (FCNGSM)
Taccone, Antonio	Vice 3 (FCNGBM)
García, Ismael	Tesorero (FCNGR y sección)
Fortino, Antonio	Protesorero (FCBsAs y Midland)
Castillo, Justo Z.	Secretario de Actas (FCNGU)
Riva, Domingo	Prosecretario de Actas (FCNDFS)
Giordano, José	Vocal (FCNGBM)
Acero, José	Vocal (FCNGBM)
Arrieta, Victorio A.	Vocal (FCNGB - Laguna Paiva)
Ferreya, Paulino	Vocal (FCNGSM)
Gómez, Luis	Vocal (FCNDFS)
Lebonatto, José F.	Vocal (FCNGR y sección)
Meuli, Carlos	Vocal (FCNGB)
Rosendo, Ignacio	Vocal (FCNGR y sección)
Panier, Germán	Vocal (FCNGU)
Gutiérrez, Hermenegildo	Vocal (FCNGB)
Lorenzo, Pedro	Vocal (FCNGB)
Cresifulli, Juan A.	Vocal (Puertos)
Borracetti, Américo	Vocal (FCNGB)
Chaves, José M.	Vocal (FCNGU)
Palmeiro, Manuel	Secretario Gerente

Intervención CGT 1951 (hasta el 2 de agosto de 1951):

NOMBRE	CARGO
Alonso, José	Presidente (interventor) Federación del Vestido
Brown Héctor C.	Asesor
Gjivonje, Cosme	Asesor

Comisión Administrativa 1951-1952 (desde el 2 de agosto de 1951):

NOMBRE	CARGO
Rosales, Carlos Ernesto	Presidente (Belgrano Dto. De Tráfico) -Comisión de Prensa
Massaccesi, José F.	Vice 1º Comisión de Prensa
Moya, Isaac Donald	Vice 2-Comisión de Prensa-Diputado nacional 1952 por Tucumán
Fornari, Daniel C.	Vice 3- Comisión Paritaria Central
Lorenzo, Pedro	Tesorero
Bustos, Víctor A.	Protesorero- Comisión Paritaria Central
Mandrioni, Humberto	Secretario de Actas-Comisión de Prensa
Espósito, Sábado	Prosecretario de Actas
Heredia, Virgilio F.	Vocal
Borraccetti, Américo	Vocal (Belgrano ex CGBA-Tapiales)- Comisión Paritaria Central
Rodríguez, Carlos E.	Vocal-Comisión Colonias y Construcciones
Ramírez, Andrés	Vocal
Rosendo, Ignacio	Vocal-Comisión de Biblioteca (junto con el secretario gerente y el redactor del Obrero Ferroviario)
Lebonatto, José F.	Vocal (Gral. Roca, Dock Sud, Merc. Central y Tranv. Bs As y Quilmes) Secc. Tandil
Solimando, Miguel L.	Vocal- Comisión Paritaria Central-Secc. Pergamino (FC Mitre)
Maffei, Eugenio J.	Vocal
Vaquero, Laureano	Vocal- Comisión Sanidad, Mutualidades, Cooperativismo y sección ley 10.650
Ariño, Doroteo	Vocal- Comisión Sanidad, Mutualidades, Cooperativismo y sección ley 10.650

Rodríguez, Eugenio	Vocal
De Paola, Alberto	Vocal-Comisión Colonias y Construcciones
Cresifulli, Juan A.	Vocal (Puertos Nacionales-Cap. Fed.) - Comisión Colonias y Construcciones
Angelleti, Luis	Vocal
Palmeiro, Manuel	Secretario Gerente (por defecto Comisión de Biblioteca)
Ferreira, Enrique	Subsecretario
García Cañas, Francisco	Asesor Letrado

Conformación de Comisiones, Secretariado y Comité Central Confederal (CCC) de la CGT²⁹¹

Año 1942. Secretariado CGT:

NOMBRE	CARGO/GREMIO
Domenech, J.	Secretario General (UF)
Almaza, Camilo	Secretario Adjunto (UF)
Porto, E.	UT
Pérez Leiroz, F.	UOEM (municipales)
Borlenghi, A. G.	CGEC (comercio)
Argaña, J.M.	CGEC
Chiaranti, P.	FONC (construcción)
Monsalvo, L.	UF
Taccone, J.J.	UF
Ugazio, Juan B.	UOEM
González, L.	UF
Testa, R.	UF
Boulo, A.	
Larkeu, E.	

²⁹¹Elaboración propia sobre la base de datos de *El Obrero Ferroviario* de 1944 a 1951.

Cianciardo, M. S.	
Total UF/Total	5/15

1943 Secretariado C.G.T. (11 de septiembre, en UT, sin UF):

NOMBRE	CARGO/GREMIO
Seijas, Ramón	Secretario general/ UT
Montiel, Alcides	Prosecretario/Cerveceros (FOCA)
Fidanza, Alfredo	Secretario Administrativo/(SOIC)
Porto, Enrique	Tesorero/UT

1943 (17 de noviembre) (Vuelven la UF y LF). Comisión Especial Pro Unidad Sindical CGT:

NOMBRE	CARGO/GREMIO
Almarza, Camilo	Secretario/ UF
Seijas, Ramón	Prosecretario/UT
Monsalvo, Luis	Secretario de Actas/UF
Montiel, Alcides	Vocal/ FOCA (Cerveceros)
Fidanza, Alfredo	Vocal/SOIC
Testa, Roberto	Vocal/ UF
Garini, Carlos	Vocal/ UF
Cordes, Enrique	Vocal/ UF

1945, 24 de julio. C.A. provisoria:

NOMBRE	CARGO/GREMIO
Rodríguez, Juan	Secretario General/UF
Pardo, Juan	Secretario Adjunto
Freyre, José María	Secretario Administrativo
Pichel, Manuel E.	Tesorero
Copparro, Federico	Protesorero

Borlenghi, Ángel	Vocal/ CGEC (comercio)
Argaña, José María	Vocal/ CGEC
Ugazio, Juan B.	Vocal/ UOM (municipales)
Silva, Juan	Vocal
Larrosa, Pablo	Vocal/SUEACR (encargados y ayudantes de casas de renta)
Durso, Juan B.	Vocal
Alpuy, Aniceto	Vocal/AOyEE (estatales)
Lombardía, Ramiro	Vocal/UT
Mateo, Manuel	Vocal

CCC (Completa) 21 de septiembre de 1945 (luego de la desafiliación de LF, Textiles UOT y calzado SOIC):

NOMBRE	CARGO/GREMIO
Pontieri, Silverio	Secretario general/U.F.
Álvarez, Néstor	Secretario Adjunto/U.T.
Alpuy, Aniceto	Sec. Administrativo/A.O.yE.E. (estatales)
Nigrelli, Jorge	Tesorero/ F.O.C.A. (cerveceros)
Ugazio, Juan B.	Protesorero/ U.O.E.M. (municipales)
Malvicini, Anselmo	Comisión Administrativa/ UF
Arpesella, Bruno	Comisión Administrativa/ UT
Ferrari, Libertario	Comisión Administrativa/AOyEE
Campos, Nicolas	Comisión Administrativa/ UOEM
Freyre, José María	Comisión Administrativa/ SOIV (vidrio)
Larrosa, Pablo	Comisión Administrativa/ SUEACR (encargados y ayudantes de casas de renta)
Andreotti, Antonio F.	Comisión Administrativa/ UOM
Méndez, José R.	Comisión Administrativa/ SOSCyA (sastres, costureros y afines)
Bustamante, Ramón	Comisión Administrativa/ SOIC (carne)
Seijo, Eduardo Alberto	Comisión Administrativa/ UOIM (madera)
Valdez, Celestino	Comisión Administrativa/ FOTIA (azúcar, Tucumán)

NOMBRE	CARGO/GREMIO
Perazzolo, Juan José	Vocal CCC/UF
Figueiras, Demetrio	Vocal CCC/UF
Céspedes, Juan	Vocal CCC/UF
Platas, Antonio	Vocal CCC/UF F
Lebonatto José	Vocal CCC/UF
Mouzo, José	Vocal CCC/UF
Tejada, ramón	Vocal CCC/UF
Parrilli, Anuncio S.	Vocal CCC/UF
Blanco, Florencio	Vocal CCC/UF
Grifo, José	Vocal CCC/UF
Caprara, Julio	Vocal CCC/UF
Pautazzo, Bartolomé	Vocal CCC/UF
Lombardía, Ramiro	Vocal CCC/UT
Carballido, Dorindo	Vocal CCC/UT
Nuena, Felipe	Vocal CCC/UT
Tesorieri, José B.	Vocal CCC/ A0yEE
Condit, Cecilio	Vocal CCC/ A0yEE
Cresta, Juan	Vocal CCC/UOEM
Pratti, Alejandro	Vocal CCC/UOEM
Rodríguez, Juan Carlos	Vocal CCC/ FOCA
Pérez, Beningo	Vocal CCC./SUEACR
Piccolo, Mateo	Vocal CCC/ UOMRA (metalúrgicos)
D'Alessio, Nicolás	Vocal CCC/SOIV
Céliz, Benito Borja	Vocal C.C.C./F.O.T.I.A.
Total U.F./Total	14/40

CCC CGT, 9 de nov. 1946:

NOMBRE	CARGO/GREMIO
Gay, Luis F.	Secretario General/ FOET (telefónicos)
Alpuy, Aniceto A.	Secretario adjunto/ ATE (estatales)

NOMBRE	CARGO/GREMIO
Correa, E.	Secretario Administrativo/ FOTIA (azúcar)
Lombardía, Ramiro	Tesorero/ UT
Soto, Ariel Cleto	Protesorero
Seijo, Eduardo A.	Comisión Administrativa UOIM
Celbay, Juan	Comisión Administrativa
Giuliani, Nicolás	Comisión Administrativa
Valerga, Antonio	Comisión Administrativa/FVA (vestido)
Ferrari, Libertario	Comisión Administrativa AOEE
Diskin, David	Comisión Administrativa
Naveda, Romualdo	Comisión Administrativa
Ugazio, Juan B.	Comisión Administrativa UOEM
García, Eligio	Comisión Administrativa
Costoya, José	Comisión Administrativa
Bustamante, Ramón	Comisión Administrativa SOIC
Mouso, José	Vocal CCC/UF
Paustaso, Bartolomé	Vocal CCC/UF
Perazzolo, Juan J.	Vocal CCC/UF
Plata, Antonio	Vocal CCC/UF
Parrilli, Anuncio S.	Vocal CCC/UF
Blanco, Florencio	Vocal CCC/UF
Griffo, José	Vocal CCC/UF
Caprara, Julio	Vocal CCC/UF F
Pontieri, Silverio	Vocal CCC/UF
Rodríguez, Juan	Vocal CCC/UF F
Núñez, Ángel	Vocal CCC/UF
López, Ceferino	Vocal CCC/UF
Ratti, Aníbal	Vocal CCC/UF
Girola, Luis	Vocal CCC/UF
Costancio, Ángel	Vocal CCC/UF
Borlenghi, Ángel G.	Vocal CCC/CGEC
Argaña, José M.	Vocal CCC/CGEC

NOMBRE	CARGO/GREMIO
Pérez Martínez, Carlos	Vocal CCC/CGEC
San Martín, Manuel	Vocal CCC/CGEC
Vázquez Gamboa, Fernando	Vocal CCC/CGEC
Álvarez, Julio	Vocal CCC/CGEC
Berenguer, Bernardo	Vocal CCC/CGEC
Borlenghi, Emilio	Vocal CCC/CGEC
Lema, Manuel	Vocal CCC/FOTIA
Borja Celiz, Benito	Vocal CCC/FOTIA
Sosa, Felipe B.	Vocal CCC./FOTIA
Villacorta, Luis R.	Vocal CCC/FOTIA
Rivarola, Lorenzo O.	Vocal CCC/FOTIA
Lastra, Ramón R.	Vocal CCC/FOTIA
Ruiz, Juan Aparicio	Vocal CCC/FOTIA
Tesorieri, José Vicente	Vocal CCC/AOEE (estatales)
Santos Nicosia, Dionisio León	Vocal CCC/AOEE
Conditti, Cecilio	Vocal CCC/AOEE
Ferrari, Antonio P.	Vocal CCC/AOEE
Santín, Isaías	Vocal CCC/UT
Rubio, Valentín	Vocal CCC/UT
Carballido, Dorindo	Vocal CCC/UT
Nazca, Felipe	Vocal CCC/UT
Rodríguez, Benigno	Vocal CCC./UT
Bagnola, Emilio	Vocal CCC/UT
Tedesco, Mariano	Vocal CCC./AOT
Griolli, José	Vocal CCC/AOT
Gallera, Enrique A.	Vocal CCC/AOT
Tarragona, Aquilino R.	Vocal CCC/AOT
Mujica, José	Vocal CCC/AOT
Ricciardula, José	Vocal CCC/AOT
Fiel, Vicente R.	Vocal CCC/AOT
Otero, Pedro R.	Vocal CCC/COEMA (municipales)
Protti, Alejandro	Vocal CCC/COEMA (municipales)

NOMBRE	CARGO/GREMIO
Campos, Nicolás	Vocal CCC/COEMA (municipales)
Alonso, José	Vocal CCC/FVA (vestido)
Barreiro, Juan	Vocal CCC/Federación del Vestido y Afines
Italiano, Horacio	Vocal CCC/Federación del Vestido y Afines
Monsalvo, Bernabé	Vocal CCC/UOIM (madera)
Díaz, Lázaro	Vocal CCC/UOIM (madera)
Varela, Hector	Vocal CCC/UPPPA (panadería, pastelería y afines)
Suppa, Cayetano	Vocal CCC/SOIC (Rosario)
Castiglioni, Argentino	Vocal CCC/FOTRA (telecomunicaciones)
Cabrera, Luis	Vocal CCC/FOCA (cerveceros)
Preseado, Ricardo	Vocal CCC/SUEACR (encargados y ayudantes casa de renta)
Churrurrín, Armando Martín	Vocal CCC/SOIA (alimentación)
Ortiz, Victorio	Vocal CCC/SOIA (alimentación)
Formica, José F.	Vocal CCC/UOIC (calzado)
Palacios, Roberto	Vocal CCC/UOMA (molineros)
Luchini, Pedro	Vocal CCC/SOCA (curtidores Avellaneda)
López, Eleodoro	Vocal CCC/SUOFB (fabriles de Barranqueras)
López, Noé	Vocal CCC/SOIV(Avellaneda)
Castro, Eufemio	Vocal CCC/FORE (obreros rurales y estibadores) Santa Fe
Benega, Ramón	Vocal CCC/FORE (obreros rurales y estibadores) Santa Fe
Busi, Emilio	Vocal CCC/FORE (obreros rurales y estibadores) Santa Fe
López, Manuel	Vocal CCC./FORE (obreros rurales y estibadores) Santa Fe
Nasi, Juan	Vocal CCC/FORE (obreros rurales y estibadores) Santa Fe
Vacante	FCAT (federación central argentina de transporte)
Total UF/Total	15/78 (19,2%)

1947 (16 al 20 de octubre). Congreso extraordinario pro plan quinquenal:

NOMBRE	CARGO/GREMIO
Hernández, Aurelio	Presidente
Rodríguez, Juan	Vicepresidente 1°/UF

NOMBRE	CARGO/GREMIO
Argaña, José	Vicepresidente 2°/CGEC
Valerga, Antonio	Vicepresidente 3°/FVA (vestido)
Blanco, Florencio	Secretario/UF
Alonso, José	Secretario/FVA (vestido)
Borje, B.	Secretario
Jaime, Emiliano	Secretario
Serra, Rodolfo	Secretario
Cristiano, Bruno	Secretario
Pérez, Emiliano	Secretario
Cano, Lucio	Secretario
Sepúlveda, J.	Secretario
Cámpora, Benedicto	Secretario
Achaza, J.	Secretario
Rivero, J.	Secretario
Nevada, Romualdo	Secretario
Rueda, Enrique A.	Secretario

Secretariado y comisiones, 2 de diciembre de 1947:

NOMBRE	CARGO/GREMIO
Espejo, José G.	Secretario General
Valerga, Antonio	Secretario Adjunto/FVA (vestido)
Santín, Isaías	Secretario Administrativo/ UF
Correa, Antonio E.	Tesorero FOTIA
Soto, Florencio	Protesorero/ UF
Hernández, Aurelio A.	Comisión Administrativa/
Salvo, Hilario	Comisión Administrativa/
Tesorieri, José V.	Comisión Administrativa/ ATE
Borlenghi, Emilio	Comisión Administrativa/CGEC
Ugazzio, Juan	Comisión Administrativa/ (UOEM)

NOMBRE	CARGO/GREMIO
Antelo, A.	Comisión Administrativa/
Seijo, Eduardo	Comisión Administrativa/UOIM
Naveda, Romualdo	Comisión Administrativa/
Salovicz, Hernán	Comisión Administrativa/
López, Ceferino	Comisión Arbitral/UF
Diskin, David	Comisión Arbitral/CGEC
Ferrari, Antonio	Comisión Arbitral/ATE
Rubio, Valentín	Comisión Arbitral/UT
Cerra, Rodolfo	Comisión Arbitral
Cozzis, Victor	Comisión Arbitral (Suplente)
Alonso, José	Comisión Arbitral (Suplente)/FVA (vestido)
Perazzollo, Juan José	Comisión de Fiscalización/ UF
Grioli, José	Comisión de Fiscalización
Fernández, Graciano	Comisión de Fiscalización
Priotti, Alejandro	Comisión de Fiscalización
Giménez, Juan	Comisión de Fiscalización

Secretariado y comisiones, diciembre de 1949:

NOMBRE	CARGO/GREMIO
Espejo, José	Secretario General
Soto, Florencio	Secretario Adjunto/UF
Santín, Isaías	Secretario Administrativo/UT
Fernández, Graciano	Tesorero
Cabo, Armando	Protesorero
Valerga, Antonio	Comisión Administrativa/FVA (vestido)
Tesorieri, José V.	Comisión Administrativa/ATE
Correa, Armando	Comisión Administrativa/
Jaime, Emiliano	Comisión Administrativa/
Ginocchio, Rafael	Comisión Administrativa/

NOMBRE	CARGO/GREMIO
Diskin, David	Comisión Administrativa/CGEC
López, Noé	Comisión Administrativa/
Cristiano, Bruno	Comisión Administrativa/
Cluriande, Antonio	Comisión Administrativa/
Arias, Jesús P.	Comisión Administrativa/
Naveda, Romualdo	Comisión Administrativa/
Alonso, José	Comisión Arbitral/FVA (vestido)
Ferrari, Antonio P.	Comisión Arbitral/ATE
Rubio, Valentín	Comisión Arbitral/UT
Gosis, Víctor	Comisión Arbitral
Gabistan, Raimundo	Comisión Arbitral
Perazzolo, Juan José	Comisión de Fiscalización/UF
Fernández, Valentín	Comisión de Fiscalización
Perón, Luis	Comisión de Fiscalización
Farías, José Fidel	Comisión de Fiscalización
López, Eliseo	Comisión de Fiscalización

Obreros, ferroviarios y... ¿peronistas? Institucionalización y dinámica identitaria en la Unión Ferroviaria

Esta investigación de Joaquín A. Aldao analiza la relación entre la Unión Ferroviaria y el peronismo en sus años formativos, con categorías que buscan superar binomios tradicionales, como vieja/nueva guardia sindical o autonomía/heteronomía del movimiento obrero. El gremio del riel tiene una relación temprana con el nuevo gobierno, al que nutre con contenidos y dirigentes. Pero hacia finales de 1950 el vínculo se tensa al máximo y estalla en imponentes huelgas. ¿Quiénes participan de ellas y cuáles son las consecuencias? ¿Qué características tiene la identificación ferroviaria con el peronismo? ¿Cómo afecta a esta relación la nacionalización de los ferrocarriles? En estas páginas, el autor explora los efectos que la transformación estructural de las relaciones político-sindicales del período produce en las prácticas y en las subjetividades de los obreros ferroviarios. Una minuciosa reflexión socio-histórica que revisa desde el presente un caso de estudio clásico.