RIDAA
Repositorio Institucional
Digital de Acceso Abierto de la
Universidad Nacional de Quilmes

Universidad
Nacional
de Quilmes

Agostini, Luisina

Acciones colectivas, dispositivos de control social y representaciones sociales en el espacio regional. Un abordaje del conflicto ferroviario nacional de 1961 en Laguna Paiva, Pérez y Basavilbaso. Un estado de la cuestión

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:
Agostini, L. (2016). Acciones colectivas, dispositivos de control social y representaciones sociales en el espacio regional. Un abordaje del conflicto ferroviario nacional de 1961 en Laguna Paiva, Pérez y Basavilbaso. Un estado de la cuestión (Trabajo final integrador). Universidad Nacional de Quilmes, Bernal, Argentina Disponible en RIDAA-UNQ Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto de la Universidad Nacional de Quilmes http://ridaa.unq.edu.ar/handle/20.500.11807/199

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

Universidad Nacional de Quilmes
Roque Sáenz Peña 352 // Bernal
Buenos Aires // Argentina
t.: (+41 11) 4365 7100
f.: (+54 11) 4365 7101
info@unq.edu.ar

Agostini, Luisina, Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto,
Julio de 2015, 57 pp. ,
http://ridaa.unq.edu.ar,
Universidad Nacional de Quilmes, Secretaría de Posgrado,
Especialización en Ciencias Sociales y Humanidades

Acciones colectivas, dispositivos de control social y representaciones sociales en el espacio regional. Un abordaje del conflicto ferroviario nacional de 1961 en Laguna Paiva, Pérez y Basavilbaso. Un estado de la cuestión

Luisina Agostini

lagostini@uvq.edu.ar

Resumen

Nos proponemos en este trabajo realizar un repaso bibliográfico y un balance sobre el tratamiento historiográfico que han tenido por un lado, el proyecto desarrollista diseñado por el gobierno de Frondizi y las políticas ferroviarias y, por otro, las acciones desplegadas por el movimiento obrero ferroviario en 1961. Las relaciones entre estos dos ejes temáticos serán necesarias para abordar el conflicto desde nuestros intereses, que se ocuparán de cubrir un vacío historiográfico sobre el tratamiento de la dinámica social e identitaria que los sujetos sociales ferroviarios construyeron en las localidades de Laguna Paiva, Pérez y Basavilbaso surgidas en torno a los talleres y, marcaron una singular lucha en el conflicto nacional de 1961.

Palabras clave: acciones colectivas; conflicto ferroviario

Docente orientadora: Doctora Débora D´ Antonio

Índice

Introducción

Aportes significativos a nuestra problemática

Las políticas en materia ferroviaria

Las luchas obreras ferroviarias en perspectiva histórica

Balance del estado actual y una agenda de investigación

Enfoque conceptual
Avances en la investigación

El caso de Laguna Paiva

Una exploración del corpus documental y consideraciones sobre los primeros resultados

Sobre las políticas ferroviarias de Frondizi

La organización de la acción de los ferroviarios en Laguna Paiva

Las mujeres de Laguna Paiva

Las memorias sobre el conflicto

Consideraciones finales

Bibliografía

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

Introducción

Mi historia personal está atravesada por las imágenes de los viajes en tren a Laguna Paiva. El ritual particular de tomar el tren para ir a visitar a mis abuelos maternos marcó mi infancia. Las conversaciones en el taller de carpintería de Guido, mi abuelo paterno, también ferroviario en la ciudad de Santa Fe, sobre su oficio, sus experiencias laborales, sus identificaciones políticas, fueron, sin dudas, las motivaciones para comenzar a indagar en este mundo del trabajo ferroviario. Las anécdotas de mi abuelo sobre la "gran huelga en Paiva" despertaron mi interés historiográfico por investigar sobre ese tema. Ese punto de partida me permitió adentrarme en otros espacios geográficos que tenían importantes talleres ferroviarios cercanos a Santa Fe y en los que también se hablaba de ese conflicto. Las entrevistas compartidas, hace unos años, con obreros jubilados en Basavilbaso, Rosario, Santa Fe, Laguna Paiva me acercaron a experiencias singulares, atravesadas por las subjetividades construidas sobre su profesión y su identidad, sentimientos de alegría, tristeza, bronca, enojo, se dejaron ver en esas charlas. Los silencios también pudieron leerse cuando la tristeza por el oficio perdido impedía explicar con palabras el sentimiento. No es casual que los lugares de Santa Fe y Entre Ríos que visité y en los que funcionaban talleres fueran solo ruinas. Estas imágenes actuales, que poco coincidían con los dinámicos espacios sociales y económicos de años atrás que los sujetos ferroviarios explicaban, me permiten plantear los problemas que movilizan mi investigación.

La historia de las luchas del movimiento obrero ferroviario argentino estuvo jalonada por grandes huelgas durante el siglo XX. Los conflictos en 1912 y 1917, tuvieron que ver con diferentes demandas y repertorios de acción de estos trabajadores en un contexto donde el sistema era administrado por empresas extranjeras y los empleados pedían la regulación de su trabajo como también mejoras salariales.

Los ferroviarios se identificaron como parte de la clase obrera, si bien no trabajaron en fábricas, el sistema ferroviario necesitaba de mano de obra especializada, de trabajadores que pudieran desempeñar las funciones de mantenimiento de la estructura férrea y del material rodante, y eso generó el desarrollo de una industria destinada a la producción de coches motores, fábrica de vagones, ensamble de material importado, conformando así un complejo industrial importante sostenido por los talleres de Tafí Viejo, Junín, Liniers, Remedios de Escalada, Pérez, La Plata, María Juana, Paraná, Alta Córdoba, Laguna Paiva, San Cristóbal, Cruz del Eje, entre otros. Por esta razón es que utilizaremos los términos de trabajadores y obreros para referirnos a los sujetos ferroviarios.

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

La Fraternidad y la Unión Ferroviaria fueron los gremios que convocaron masivamente a los trabajadores de los rieles, el primero desde fines del siglo XIX agrupaba a los maquinistas y foguistas. El segundo, surgido a principios del siglo XX, se componía del resto de los trabajadores, es decir, desde los empleados de talleres, señaleros, hasta los peones de cuadrilla de vías. Dentro del movimiento obrero los ferroviarios eran un grupo privilegiado, La Fraternidad consiguió el convenio de trabajo en la década de 1920; durante la década del 30´ la Unión Ferroviaria lideró la CGT consolidando su estructura nacional. Luego, durante el Peronismo se enorgullecieron de la nacionalización del transporte férreo, claro que también sufrieron la burocratización de la dirigencia sindical y las críticas de las bases.

Ser ferroviario en Argentina entre 1920 y 1950 suponía prestigio social, un trabajo asegurado importante dentro del país y, podía transmitirse generacionalmente a partir de las experiencias compartidas en las escuelas de maquinistas y foguistas por un lado, o comenzando como aprendiz en los talleres. Muchos padres aseguraban el trabajo y el porvenir de sus hijos al facilitarles la entrada y la enseñanza en estos espacios.

No obstante esto, los afiliados a La Fraternidad siempre destacaron su cualificación frente a los miembros de la Unión Ferroviaria, consideraban que poseían un conocimiento específico, irremplazable para hacer mover las locomotoras, y esto, les otorgaba una identidad más arraigada, ellos eran parte de la máquina.[1]

El proceso de nacionalización del sistema ferroviario realizado durante el Peronismo no significó la ausencia de conflictos obreros. A pesar del reforzamiento en el sentido de pertenencia que surgió con la nacionalización y las conquistas que ello implicó, los trabajadores no cesaron en el planteo de mejora de sus demandas. Las grandes huelgas ferroviarias de 1950/51 tuvieron que ver con demandas salariales que los afiliados gremiales reclamaban al gobierno Peronista, y también con las diferencias entre las bases y la dirigencia sindical frente al liderazgo y organización de los reclamos. La existencia de conflictos obreros generó acciones de negociación y represión por parte del gobierno y se agudizaron las críticas, desde la dirigencia sindical como de la oposición política, a las políticas de

[1]Podemos establecer estas afirmaciones a partir de bibliografía pertinente, como por ejemplo: Horowitz, Joel Los Trabajadores Ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La Formación de Una Elite obrera. en Desarrollo Económico Vol XXV N° 99. 1985; Cena, Juan Carlos El Ferrocidio. Ed. La Rosa Blindada, 2008; Crónicas del Terraplén. Ed. La Rosa Blindada, 2002; SAEZ, Graciela “Ser Ferroviario”, Revista de Historia Bonaerense número 32http://www.moronhistorico.org.ar/articulo-34.htm.; Badaloni, Laura: “El saber como forma de resistencia y conformación de una identidad. La fundación de la “Escuela de foguistas, maquinistas y personal de locomotoras de la sección Rosario del Ferrocarril Central Argentino”, Xª Jornadas Interescuelas/ Departamento de historia, Rosario, septiembre de 2005. Pero también, a partir de los testimonios orales obtenidos por las entrevistas que hemos realizado a jubilados ferroviarios.

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

estatización porque las mismas no se acompañaron de renovación tecnológica y modernización de equipos férreos.

La “Revolución Libertadora” de 1955 aplicó diferentes medidas para atender las debilidades económicas del país que fueron el resultado de las consideradas erradas políticas peronistas. Una de ellas tenía que ver con el crecimiento del déficit de las empresas públicas y, dentro de estas, la empresa ferroviaria se presentaba como improductiva y atrasada. Esta consideración tenía estrecha relación con la necesidad de generar el desarrollo automotriz, en un contexto favorable a la entrada de capitales extranjeros y como una de las respuestas a la crisis que el período anterior habría generado en el país.[2]

Cuando en 1958 Frondizi asume el ejecutivo nacional continúa con las políticas inspiradas en la no intervención del Estado de la Revolución Libertadora, la reducción del gasto público y la priorización de inversiones extranjeras destinadas al desarrollo automotriz y petroquímico.

En este proceso histórico, la huelga nacional de 1961, que duró 42 días, constituyó una de las primeras manifestaciones de defensa del ferrocarril frente a las políticas privatizadoras del gobierno nacional, cuando se establecieron, a partir del cumplimiento de decretos nacionales[3], el levantamiento de vías férreas, la clausura de talleres y la jubilación anticipada de muchos trabajadores. Este paro nacional alteró las rutinas que los sujetos construyeron en los espacios ligados al oficio ferroviario.

Nos convoca la intención de indagar, tomando este conflicto como una coyuntura singular, cuáles fueron, cómo y por qué se desarrollaron, quienes llevaron a cabo en las localidades con “talleres”, acciones colectivas ferroviarias construidas antes y durante el conflicto. Entenderemos esas acciones como parte de prácticas obreras que se vieron desafiadas en 1961, en un contexto político-económico singular, que también nos interesa considerar.

Esta coyuntura nos anima a analizar y caracterizar el proyecto de las políticas desarrollistas con respecto al sistema ferroviario, porque las mismas significaron profundas rupturas en el funcionamiento del transporte férreo e iniciaron un proceso de desmantelamiento que se completó en décadas siguientes.

---

[2]Belini, Claudio y Korol, Juan Carlos *Historia económica de la Argentina en el siglo XX*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores, 2012.

[3]En mayo de 1961 el Decreto Nacional N° 4061 ordenaba el levantamiento de 2300km. de vías férreas, la clausura de numerosos talleres ferroviarios y la cesantía y jubilación anticipada de casi 10000 trabajadores. Declaraba congelado el déficit de explotación de los ferrocarriles nacionales estableciendo la necesidad de suprimir aquellos servicios considerados *“antieconómicos”* en pos de racionalizar el trabajo del personal para lograr una eficiente productividad, establecía también la privatización de servicios considerados complementarios de la actividad ferroviaria como por ejemplo, restaurantes, coches comedores y confiterías.

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

En los Talleres Ferroviarios de determinadas localidades de las provincias de Santa Fe y Entre Ríos, objeto de nuestro estudio, el movimiento obrero desplegó repertorios de acción, frente a las políticas del desarrollismo en el gobierno. Estos formaron parte del entramado de solidaridades colectivas construidas desde principios de siglo XX manifestadas, por ejemplo, en protestas, movilizaciones, asambleas en las sedes gremiales, elaboración de Boletines de Huelga, paros, entre otros. Estos repertorios conocidos, que fueron efectivos en episodios anteriores a 1961, tuvieron que ser redefinidos en el nuevo contexto, porque la dureza de las medidas políticas aplicadas sobre el ferrocarril requirió respuestas disruptivas y violentas por parte de los trabajadores y también, de sus familias.[4] Estos espacios serán abordados en función de un análisis en clave regional y desde la historia social que se corresponde con la importancia de estos talleres dentro de la dinámica estructural de las líneas férreas y, también, con las singularidades de las sociabilidades construidas en estos espacios.

Aportes significativos a nuestra problemática

Nos proponemos en este trabajo realizar un repaso bibliográfico y un balance sobre el tratamiento historiográfico que han tenido por un lado, el proyecto desarrollista diseñado por el gobierno de Frondizi y las políticas ferroviarias y, por otro, las acciones desplegadas por el movimiento obrero ferroviario en 1961. Las relaciones entre estos dos ejes temáticos serán necesarias para abordar el conflicto desde nuestros intereses, que se ocuparán de cubrir un vacío historiográfico sobre el tratamiento de la dinámica social e identitaria que los sujetos sociales ferroviarios construyeron en las localidades de Laguna Paiva, Pérez y Basavilbaso surgidas en torno a los talleres y, marcaron una singular lucha en el conflicto nacional de 1961.

Las políticas en materia ferroviaria

Jorge Schvarzer postula que, en la Argentina agroexportadora del siglo XIX, *"los rieles quedaron íntimamente ligados a la sociedad y la economía local*".[5] A diferencia del proceso Europeo de establecimiento ferroviario donde las vías unieron ciudades y pueblos, en Argentina, el trazado férreo creó y configuró espacios sociales y económicos.

[4] Seguimos la tipología que plantea Tarrow, Sydney El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política, Alianza ED., Madrid, 1997. Más adelante retomaremos estos aportes conceptuales.

[5] Schvarzer, Jorge Los ferrocarriles de carga en la Argentina. Problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI. CISEA, Centro de Investigación de la Situación del Estado Administrativo, Buenos Aires, Argentina. 1999.

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

Para Schvarzer la administración extranjera de los ferrocarriles presentó dificultades económicas y de infraestructura como consecuencia del fuerte impacto de la crisis económica de 1929-30. La disminución de las inversiones y la presión de los accionistas británicos exigiendo la remisión en efectivo (hacia Gran Bretaña) de las ganancias obtenidas con el servicio, generaron una situación de atraso y escasa modernización del material rodante, como también, pérdidas económicas como resultado de la disminución de la carga de materias primas al sentirse el impacto de la crisis en la economía Argentina. Los años 30´ significaron también, la intervención estatal y la creación de instituciones del transporte como la Dirección Nacional de Vialidad que creó caminos paralelos a las vías férreas, el autor postula que *"Este nuevo programa permitió que el tráfico automotor comenzara a competir con el riel (hasta entonces monopólico) hasta quitarle parte de la carga potencial. El ferrocarril sufrió la pérdida del tráfico de corta distancia, por las razones técnicas que benefician al camión en esos tramos, a las que se sumaron otras referidas al antiguo sistema tarifario aplicado por el primero, que castigaba a esas cargas hasta entonces."*[6]

Waddel[7] acuerda con Schvarzer sobre el impacto de la crisis de 1930 en las empresas británicas que administraban parte del ferrocarril en Argentina, pero reconoce que las mismas desplegaron una serie de estrategias para afrontar la situación, hasta que en la Segunda Guerra Mundial se generó un verdadero debacle en las inversiones de la administración británica en materia ferroviaria. La reducción de los gastos administrativos, la utilización de petróleo como combustible en reemplazo del carbón inglés, la implantación de la tracción diesel otorgó mas operatividad y, también *"un programa de dieselización de algunos servicios con coches motores,* estos*, tienen la ventaja de tener costos de operación más bajos que los trenes traccionados con locomotoras por lo que son ideales para los ramales de baja demanda de transporte. Además los coches motores estaban preparados para ser operados por solo un motorman con lo cual reducía el personal necesario en comparación con los trenes a vapor que requerían maquinista y foguista",*[8] fueron algunas de las acciones que las empresas británicas tomaron, no solo para hacer frente a la crisis, sino debido a las posibilidades que abrió la recuperación a mediados de la década de 1930. En este sentido, Waddel plantea, que se llevaron a cabo, en esos tiempos, políticas empresariales de racionalización y de reformulación de los servicios (por ejemplo la incorporación de trenes diurnos) para competir con el incipiente transporte automotor. Aspecto, que se profundizó en el período Desarrollista

[6] Schvarzer, Jorge Los ferrocarriles… op.cit.pág.5

[7] Waddell , Jorge "Los ferrocarriles británicos en la segunda mitad de la década de 1930 y la explotación de sus líneas", En:
Schvarzer, Jorge Estudios sobre la historia de ferrocarriles argentinos 1857-1940 / Jorge Schvarzer; Andrés Regalsky; Teresita Gómez 1a ed. - Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 2007.

[8] Waddell, Jorge "Los ferrocarriles… O.p. Cit. Pág.204.

que más adelante revisaremos. Waddel realiza un enfoque que resulta interesante sobre la década de 1930 en materia ferroviaria, porque considera que estas reformas e inversiones que las empresas realizaron fueron las últimas, lo cual nos permite pensar, en las condiciones de los trenes al momento de su nacionalización en la década siguiente, es decir, la falta de inversión del Peronismo y la decadencia de la infraestructura del transporte después de 1955.

En este orden de cosas, la década del 40´, significó la profundización de la intervención del Estado en la economía Argentina, pero además, el diseño del proyecto de bienestar social que el Peronismo se propuso concretar encarnando diferentes medidas complejas que generaron modificaciones en la vida política, social y cultural del país. El ideario Keynesiano no era ajeno en Argentina luego de la Segunda Guerra Mundial, para Marcelo Rougier las políticas económicas de los dos gobiernos peronistas deben analizarse a partir de los condicionamientos externos, resultado del sistema capitalista, que si bien presentan posibilidades también limitaciones a una verdadera política autónoma.[9] El autor considera que la estructura tradicional agraria y la dependencia de las exportaciones de la Argentina sobrevivió al Peronismo, y sus políticas no cambiaron la estructura económica en profundidad.

Como parte de las medidas de nacionalización y fortalecimiento del principio de la soberanía nacional, el primer gobierno de Perón adquirió la Unión Telefónica, creó la DINIE (Dirección Nacional de Industrias del Estado) y SOMISA (Sociedad Mixta Siderurgia Argentina), entre otras, y compró los ferrocarriles que las empresas extranjeras decidieron vender porque les resultaba más costoso encarar un proceso de renovación del sistema. En este sentido, Belini y Korol coinciden con los planteos de Rougier de que el Estado Empresario no tenía objetivos claros ni el dinamismo esperado, *"el gobierno peronista no logró crear una estructura jurídica apropiada ni una organización eficiente para la Empresa Nacional del Transporte (ENT). La administración de los ferrocarriles se realizó como si se tratara de una repartición pública y no de un emprendimiento comercial."*[10] No existió una renovación de vías, ni trenes, durante la nacionalización, el tráfico ferroviario de cargas disminuyó y, junto a ello también la productividad. No así fue el caso del personal, *"en la década del 50´ estos factores y el retraso de las tarifas originaron un incremento sustancial del déficit de la empresa"*.[11]

Las transformaciones en el mercado mundial de cereales, la caída de los precios internaciones y la disminución de la demanda de productos agrícolas generaron la elaboración

[9] Rougier, Marcelo La economía del peronismo. Una perspectiva histórica. Buenos Aires: Sudamericana, 2012.
[10] Belini, Claudio y Korol, Juan Carlos, *Historia económica… Op. Cit.* Pág.129.
[11] Belini, Claudio y Korol, Juan Carlos *Historia económica…Op. Cit. Pág. 130.*

de una política austera a partir de 1952.[12] Esto implicó un plan de ajuste, que afectó los salarios, redujo el gasto público, flexibilizó la entrada de capitales extranjeros contradiciendo así, la política de independencia económica sostenida años atrás. Es en este marco que se desarrollaron una serie de conflictos obreros y adquirieron relevancia las huelgas ferroviarias.

Belini considera que no se ha indagado la política industrial de transición al desarrollismo entre los años 1955 y 1958.[13] La economía local y el perfil industrial de Argentina serán puestos en la agenda política y a eso contribuyó el informe Prebisch[14], que presentó un balance crítico de las políticas peronistas en materia económica y propuso diferentes medidas para solucionar la crisis, por ejemplo, reducir el déficit fiscal, contener los aumentos salariales, devaluar la moneda, entre otras. Estos diagnósticos generaron diferentes posicionamientos sobre el perfil industrial del país entre los sectores económicos y políticos durante el gobierno militar de la Revolución Libertadora, el informe fue criticado por los sectores nacionalistas ligados al peronismo, porque consideraban que Prebisch planteaba volver a la Argentina agraria preperonista. En este sentido, para Altamirano, el debate estaba mostrando las dificultades para "desperonizar" la economía y la sociedad.[15]

Las elecciones que posibilitaron la presidencia de Frondizi tuvieron que ver con las negociaciones que, por un lado, no ignoraron al peronismo proscripto,[16] y por otro, permitieron una participación creciente en el ámbito político de la institución militar. Estos dos actores serán centrales para explicar los embates de las políticas frondicistas.

En el plano económico social, el establecimiento de lineamientos desarrollistas constituyó el aspecto más significativo del período en el que se inscribe el conflicto ferroviario

---

[12]Se retoman los aportes de Torre, Juan Carlos Los años Peronistas (1943-1955), Ed. Sudamericana. Tomo 8 y, Sidicaro, Ricardo, Los tres peronismos. Ed. Siglo XXI.

[13]Belini, Claudio "Controversias y oscilaciones de la política industrial: de Perón a Frondizi" En: Rougier, Marcelo (Comp.) Estudios sobre la industria argentina 2. Buenos Aires, Lenguaje Claro Editora, 2013.

[14]En 1949 Raúl Prebisch redactó para la CEPAL la obra "El desarrollo económico de la América Latina", ahí se abordaba la necesaria transición del subdesarrollo, el pasaje del modelo de desarrollo hacia afuera al modelo de desarrollo hacia adentro. Otra publicación profundizaría en esos conceptos, "Estudio Económico de América Latina", 1949 (CEPAL, 1951). Y en 1950, Prebisch redactaría los cinco primeros capítulos del "Estudio Económico de América Latina", 1950 (CEPAL, 1951), que recibirían el nombre de "Problemas teóricos y prácticos del crecimiento económico" (Prebisch, 1952). Sobre el Informe Presbich, ver: Sikkink, Kathryn El proyecto desarrollista en la Argentina y Brasil: Frondizi y Kubitschek, Siglo XXI Editora, Argentina, 2009; Gilbert, Jorge, Rougier Marcelo y Tenewicki, Marta (2000), "Debates en torno a la propuesta económica de Raúl Prebisch (1955-1956)", en XVII Jornadas de Historia Económica, Tucumán, FCE/U.N. de Tucumán; Altamirano, Carlos Bajo el signo de las masas (1943-1973). Ariel Historia. Cap.II Desarrollo y Desarrollistas, entre otros.

[15] Altamirano, Carlos Bajo el signo… Op. Cit. Pág.78.

[16] Nos referimos al Pacto de Caracas entre Perón y Frondizi y a los intentos de establecer una fórmula política que permita el éxito al frondicismo a partir del reconocimiento político del Peronismo. Estas cuestiones fueron trabajadas por Smulovitz, Catalina "En busca de la fórmula perdida: Argentina 1955-1966" En: Desarrollo Económico, v.31, N° 121 (abril- junio 1991).

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

de 1961, porque el gobierno nacional, intentó articular una integración político sindical con un desarrollo económico asentado en tecnificación, racionalización y capitales extranjeros.[17] La integración dio paso al conflicto porque la tensión entre una combatividad obrera que se enfrentaba a las medidas económicas de racionalización productiva y el deseo por parte de las organizaciones sindicales de mantener sus posiciones logradas en el período peronista fue una constante durante el gobierno frondicista.[18] Las promesas a los seguidores justicialistas chocaron con los planteos militares, el escenario económico de subdesarrollo modificó el proyecto originario del gobierno que era favorable a las políticas intervencionistas y a la redistribución progresiva del ingreso. Belini postula que el discurso antiimperialista de la campaña electoral de Frondizi no se sostuvo cuando se sancionó en 1958 la Ley 14780 de inversiones extranjeras, que eliminó los controles establecidos por la legislación peronista anterior y, se complementó con la Ley 14781 de promoción industrial, que otorgaba amplias facultades al Poder Ejecutivo para establecer regímenes especiales de fomento sectorial. [19]

El proyecto económico desarrollista estuvo sustentado en postulados teóricos elaborados por la CEPAL, Comisión Económica para el Desarrollo de América Latina, organismo creado en 1948, con objetivos tendientes a favorecer las relaciones económicas entre los países latinoamericanos, promover el desarrollo económico, recolectar información para realizar análisis sobre los datos económicos y sociales de la región. Ésta, establecía las bases de una nueva economía centrada en un desarrollo industrial, que fue dinamizado con la amplia participación de capitales extranjeros para salir de la situación de subdesarrollo que había diagnosticado a la Argentina, de esta manera se presentó la necesidad de desarrollar en el país un complejo industrial integrado. Las inversiones fueron orientadas para promover un desarrollo de los niveles del esquema industrial: industria liviana, industria pesada y tecnificación agrícola, como así también la consolidación de núcleos fabriles en el interior del país. “Economías Regionales” y “Desarrollo Regional” fueron nuevas palabras que se incorporaban al vocabulario económico de la época. Carlos Altamirano considera que, los temas que preocupaban no eran nuevos, el énfasis a la industria, la idea de planeamiento económico, el impulso a la industria pesada, el atraso de la estructura agraria, lo nuevo considera el autor, era el discurso, es decir, el vocabulario teórico que devenía del campo

[17]Al respecto tenemos presente los siguientes aportes bibliográficos, entre otros: Belini, Claudio y Korol, Juan Carlos, *Op. Cit*.; Schvarzer, Jorge, *La industria que supimos conseguir. Una historia político-social de la industria argentina*, Buenos Aires, Ediciones cooperativas, 2000. ; Unzué, Martín, *El Estado argentino (1976-2003). Ciclos de ajuste y cambios*, Buenos Aires, Imago Mundi, 2012.; Gerchunoff, Pablo y Llach, Lucas, *El ciclo de la ilusión y el desencanto*, Buenos Aires, Ariel, 2005.

[18] Gordillo, Mónica- “Protesta, rebelión y movilización: de la resistencia a la lucha armada, 1955-1973” (cap. VIII) En Nueva Historia Argentina, Tomo IX, Ed. Sudamericana. Pág. 335.

[19] Bellini, Claudio y Korol, Juan Carlos *Historia económica… Op. Cit.* Pág. 165.

especializado de investigación de intelectuales sobre la economía del subdesarrollo. [20] Pese a esto, para Sikkink[21] y Belini[22], el impacto de la teoría de la CEPAL fue tenue en Argentina, a diferencia de lo que sucedió en Brasil y Chile, de esta manera, el desarrollismo de Frondizi no pudo imponer sus ideas en la sociedad para generar adhesión y fracasó al implementar normas legales y sostener estructuras burocráticas estatales para apoyar la política industrial.

Según Haley, *"para el desarrollismo, el futuro de la nación pasaba por la exitosa incorporación de todo el espacio nacional, al proceso de modernización. Sin embargo este programa se asentaba sobre bases poco integradoras",*[23] es decir, se trataba de profundizar el modelo ISI, fomentando la producción de bienes de consumo durables y también acelerar el desarrollo de la industria pesada a partir del ingreso de inversiones extranjeras aplicadas en las ramas industriales más complejas como por ejemplo petroquímica, automotriz, entre otras.

Mengascini plantea que el crecimiento de la industria automotriz, por un lado, y el plan extranjero de reestructuración de los ferrocarriles, Plan Larkin, por otro, constituyeron el contexto fundamental para el paro ferroviario de 1961. Sin embargo, agrega que los déficits de la organización ferroviaria de años anteriores (incluyendo el período peronista y nacionalizador) generaron, de alguna manera, las políticas más duras sobre el transporte férreo a partir de la aplicación de las recetas desarrollistas.

El despegue de la industria automotriz en este período provocó el desarrollo de una estructura productiva ligada a neumáticos, combustibles, motores, entre otros. También, el crecimiento del transporte de carga y de pasajeros contó con subsidios y nuevos caminos construidos por Vialidad Nacional, superpuestos al trazado ferroviario.[24] Se generó entonces, el quiebre geográfico del recorrido férreo, con la consecuente desintegración social y económica de los espacios que fueron creados en el siglo XIX en un esquema de economía agroexportadora, que en la década de los años 50´ no tenía garantizada su existencia dentro del esquema desarrollista.

---

[20] Altamirano, Carlos Bajo el signo… Op. Cit..
[21] Sikkink , Kathryn El proyecto desarrollista… Op. Cit.
[22] Belini, Claudio "Controversias y oscilaciones… Op. Cit.
[23]Haley, Mark Alan "El interior en disputa: proyectos de desarrollo y movimientos de protesta en las regiones extrapampeanas" (cap. IV) En Nueva Historia Argentina, Tomo IX, Ed. Sudamericana, pág. 176.
[24] Según los aportes de: Katz, Jorge y Kosacoff, Bernardo El proceso de industrialización en Argentina: evolución, retroceso y prospectiva, CEAL, Buenos Aires, 1989. Belini, Claudio y Juan Carlos Korol Op. Cit.; Mengascini, H. Op. Cit.; Vaccarezza, Federico Políticas de Desarrollo Industrial en la Argentina (1940 – 2001) Desde la Sustitución a la Apertura, CAEI, Centro Argentino de Estudios Internacionales; Vicentin, Enzo "La empresa automotriz IASFSA en Santa Fe. Características de una experiencia en los márgenes (1959-1969)" en Avances del Cesor, Año X, N° 10, 2013, pp. 9-33. IANNI, Valeria La especificidad del desarrollo de la industria automotriz en la Argentina, 1959-1963. Estudios Ibero-Americanos, PUCRS, v. XXXIV, n. 2, p. 97-113, dezembro 2008.

El crecimiento de regiones como Córdoba y Santa Fe como resultado del desarrollo de la industria automotriz, San Nicolás y Villa Constitución debido a la siderurgia, la Patagonia por las inversiones en las industrias de aluminio, gas y petróleo, evidencian la descentralización geográfica de la protesta, a la que se refieren Lobato y Suriano[25]. Este fenómeno implicó la decadencia de las industrias vinculadas a la alimentación, servicios férreos e industria textil debido al atraso tecnológico y a estar fuera de las prioridades del escenario económico desarrollista. La aplicación de políticas de reestructuración nacional a las que hemos referido, generaron, en escenarios locales, desplazados por el nuevo proyecto, una ruptura económica y social que se expresó en acciones colectivas fuertemente antagónicas a las medidas del gobierno. Nos preguntamos, ¿qué percepción tenían de todos estos cambios económicos los gremios? ¿Cómo eran los discursos sindicales dentro de este contexto de transformaciones?

Cavarozzi, de acuerdo con Altamirano y Belini, considera que el desarrollismo no cuestionó las bases del modelo ISI de los años 30´, se preocupó por la aceleración y ampliación del proceso de industrialización. Esto generó la expansión de los sectores productores de bienes de capital y de la infraestructura económica, privilegiando nuevas políticas con respecto al capital extranjero, que variaban el proyecto del primer Peronismo. De esta manera, Cavarozzi rescata el impacto de estas cuestiones en la correlación de fuerzas sociales "a favor de la burguesía urbana"[26], evidenciando el quiebre de los apoyos sociales que permitieron la legitimidad desde el peronismo proscripto. Con relación a esta postura, Belini[27] plantea que la colaboración y apoyo de los sindicatos peronistas durante los primeros años del gobierno Frondicista cambió, a partir del impacto negativo de las políticas económicas en los salarios reales de los trabajadores, que desde 1958 se acompañó de la retracción del crédito, devaluación y aumento de tarifas de servicios públicos. Estos problemas fueron agudizados cuando el gobierno aplicó el Plan CONINTES, para reprimir las huelgas y protestas del período, generadas por el malestar sindical frente al cambio de políticas. Por ejemplo, esto se manifestó en la represión que sufrieron los trabajadores que tomaron el frigorífico Lisandro de la Torre, en 1959.

El énfasis en la racionalización se materializó en la política de reestructuración ferroviaria que priorizaba espacios ferroviarios ubicados en las regiones centrales del país y desestructuraba aquellos que se encontraban en el interior. En mayo de 1961, el decreto nacional número 4061 ordenó el levantamiento de 2300km. de vías férreas, la clausura de numerosos talleres y la cesantía y jubilación anticipada de casi 10000 trabajadores. Declaró

[25] Lobato, M. y Suriano, J. La protesta social en Argentina. Ed. Fondo de Cultura Económica. 2003. Cap. 3: La radicalización de la protesta, 1955-1976.
[26] Cavarozzi, Marcelo Autoritarismo y Democracia (1955-1983), pág. 20.
[27] Belini, Claudio y Juan Carlos Korol Op. Cit. Cap.4.

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

congelado el déficit de explotación de los ferrocarriles nacionales, estableció la necesidad de suprimir los servicios considerados *"antieconómicos"* en pos de racionalizar el trabajo del personal para lograr una eficiente productividad, estableció la privatización de servicios considerados complementarios de la actividad ferroviaria como por ejemplo, restaurantes, coches comedores y confiterías.

El proyecto desarrollista se sostuvo ideológicamente en nuestro país a través de la figura de Rogelio Frigerio quien, con un equipo de expertos nucleados en el Centro de Estudios Nacionales, lo difundió a través de revistas científicas y les dio divulgación general a través del semanario "Qué (sucedió en 7 días)". Estas publicaciones tuvieron que ver con el clima de época signado por el debate desarrollo/subdesarrollo en el que se inscribió América Latina hacia la mitad del siglo XX. García Bossio se ocupa en sus estudios de escrutar el impacto de Frigerio en la UCRI y en el gobierno de Frondizi, indaga en el modo en que se dio el viraje entre los postulados teóricos del "nacional desarrollismo", que se manifestaba en las páginas de la revista ¿Qué? Y, la práctica que tomó el "desarrollismo" propiamente dicho con las políticas más duras que se materializaron con el alejamiento de Frigerio del gobierno.[28]

Por su parte, María José Nicoletti analiza los conflictos generados dentro de las agencias del Estado debido a la implementación del desarrollismo, contribuye a un abordaje desde la perspectiva de los sujetos políticos que formaron parte de las decisiones tomadas por el gobierno.[29] Este aporte nos permite rastrear los propósitos de las instituciones creadas a los fines de la implementación del plan de reestructuración ferroviaria, como también, los objetivos e intenciones de los ministros que ocuparon cargos estratégicos en el equipo económico del gobierno frondicista[30], que dio lugar a debates, renuncias y acercamientos al calor del recrudecimiento de los conflictos sociales. Acordamos con los aportes de Ortega, cuando plantea, que durante el gobierno Frondicista se presentaron diferentes desafíos a resolver *"un parque automotor escaso, una red vial poco desarrollada y una red ferroviaria obsoleta con problemas estructurales y con un déficit que comprometía notablemente las cuentas públicas"*.[31] Con relación a este enfoque, nos interesan los aportes de López y Waddel[32],

[28]García Bossio, Horacio Op. Cit.

[29]Nicoletti, Ma. José "Conflictos políticos, agencias estatales e implementación de políticas. Una aproximación al problema de la racionalización del Estado propuesta por el gobierno de Frondizi", Ponencia presentada en las V Jornadas Naciones Espacio, Memoria e identidad, Rosario, 08, 09 y 10 de octubre de 2008.

[30] Nos referimos a Alsogaray, Vítolo y Acevedo que ocuparon cargos en el ministerio de hacienda, del interior y de obras públicas, respectivamente, siendo sus acciones fundamentales antes y durante el conflicto en cuestión.

[31] Ortega, Fernando "De la modernización a la racionalización. Políticas adoptadas por Frondizi ante la crisis ferroviaria (1958-1962)" en Revista H-industri@ Año 4, N°7, 2010.

[32] López, J. Waddell, E. (Comp.) "Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina 150 años de política ferroviaria" Mario J. Ed. Lumiere S.A 2007

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

cuando consideran que la etapa económica liderada por Alsogaray en el ministerio de hacienda, colocó el problema del déficit público en un lugar prioritario para ser resuelto con el endurecimiento de las políticas ferroviarias que se agudizarían con su sucesor en hacienda Alleman, y el ingeniero Acevedo en Obras Públicas. Las medidas que generaron la huelga fueron drásticas clausuras de ramales y despidos a los trabajadores. Estas cuestiones proporcionan elementos para explicar el contexto político y económico en el que se sucede el conflicto que nos interesa.

Entonces, el escenario económico y político, al que nos referimos anteriormente, se caracterizó además, por un equilibrio inestable que impregnó de crisis de legitimidad al sistema político y, el actor militar se perfiló como protagonista por excelencia. El Plan CONINTES (Conmoción Interna del Estado, cuyo antecedente se encuentra en la Ley de Organización de la Nación para Tiempos de Guerra -ley 13234- de 1948), que otorgaba facultades judiciales al Poder Ejecutivo Nacional y permitía la participación de las Fuerzas Armadas en la represión interna, al calor de los efectos de la Revolución Cubana, daba cuenta del predominio del actor militar en la escena política Argentina. La aplicación de este plan se materializó en la alta cuota de poder de intervención de organismos de seguridad y control quienes activaron sus estructuras en pos de responder al desafío colectivo. Gendarmería Nacional, Policía Federal y prefectura Nacional Marítima fueron los responsables de llevar a cabo la *"vigilancia, de desplegar medidas preventivas y servicios de patrullaje"*[33] a lo largo del conflicto que nos ocupa.

Ileana Fayó, en su trabajo, identifica tres etapas de aplicación del Plan CONINTES durante el gobierno de Frondizi, la última etapa se extiende entre junio de 1959 hasta marzo de 1960, período en el que se declaró públicamente la implementación del plan que permitió a las Fuerzas Armadas intervenir en los conflictos bajo responsabilidad del gobierno, *"El 13 de marzo de 1960, el Poder Ejecutivo evocaba estos "graves atentados terroristas contra la vida y el patrimonio de los habitantes del país" como argumento de la disposición del estado de Conmoción Interna por el decreto 2628/6036, movilizando al Plan CONINTES*."[34] Consideramos que esta política de vigilancia continúa en 1961 y el conflicto ferroviario no queda ajeno a la implementación de estos mecanismos de disciplinamiento elaborados desde 1958. Creemos que el recorrido histórico que propone la autora contribuye a explicar el funcionamiento de la semidemocracia frondicista, en la que el Plan CONINTES habilita a la represión y control militar en el escenario sindical y político, porque justifica ideológicamente

[33]Denominaciones explicitadas por las autoridades nacionales al ofrecer a la prensa las disposiciones oficiales a seguir ante el conflicto.

[34] Fayó, Ileana "La institucionalización de la intervención de las Fuerzas Armadas argentinas en política interna. La ley 13234: inauguración de una nueva modalidad represiva, 1958-1961", Ponencia presentada en las XI° Jornadas Interescuelas, Tucumán, 2007. Pág. 14.

estas acciones. Sostenemos, entonces, que la respuesta del gobierno a la huelga ferroviaria de 1961 se enmarca en esta lógica previa, las declaraciones del ejecutivo nacional y de las autoridades militares durante el conflicto expresan el clima de "guerra interna", que claramente, desacredita las acciones del movimiento obrero ferroviario.

Finalmente, con el propósito de profundizar en las características del frondicismo en el gobierno, y en la relación entre las fuerzas policiales y militares, es que, atenderemos a un enfoque deudor de la perspectiva histórica que considera que la última dictadura militar de Argentina no tuvo un carácter excepcional. La imposición de un terror absoluto y del perfeccionamiento de los aparatos de represión del Estado en la década de 1970, no supone desconocer la existencia previa de mecanismos de disciplinamiento social que se materializaron en diferentes legislaciones, como también en cierta continuidad en los aparatos represivos. Consideramos que la represión y la violencia estatal se volvieron prácticas permanentes y vinculantes entre el Estado y la sociedad con anterioridad a 1976. En este sentido, interesa referirnos a los estudios sobre el proceso de creciente "militarización de las fuerzas policiales",[35] por un lado y, aquellos que exploran las repercusiones y adaptaciones regionales de corrientes ideológicas en torno a la "seguridad nacional", por otro, ambas cuestiones presentes en el período histórico bajo análisis.[36]

Las Fuerzas Armadas argentinas estaban impregnadas del bagaje teórico que se elaboraba a nivel mundial con respecto al "peligro comunista". La profesionalización de las mismas se correspondió con la renovación académica acorde a los nuevos tiempos, la multiplicación de ejemplares de la Revista Militar,[37] el nuevo temario especializado y la participación de los militares argentinos en cursillos[38] dictados por militares franceses materializaron la importancia asignada al problema de la "subversión" en Argentina. Problema que este actor vería reflejado en las manifestaciones obreras.

---

[35] Seguimos los aportes de Rouquié, Alain Poder militar, sociedad y política en la Argentina 1943-1973; Eidelman, A. (2010); "El desarrollo histórico de los aparatos represivos del Estado argentino"; Tesis de Doctorado, Facultad de Filosofía y Letras, UBA.

[36]Nos referimos a los trabajos de: Bozza, Juan Alberto "Tiempo de sospecha. El anticomunismo durante el gobierno de Frondizi" Ponencia presentada en las XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, 2007; Fayó, Ileana Op. Cit.; Mazzei, D. "El ejército argentino y la asistencia militar Norteamericana durante la Guerra Fría", Revista Taller, Vol. 7, nº 20, Abril 2003.

[37]*"Es oportuno mencionar que Kruschev dijo recientemente que la República Argentina sería el próximo país que caería en manos comunistas"* Menendez (coronel Rómulo F.), "El conflicto mundial y su incidencia en América Latina", Revista Militar, octubre-diciembre de 1961, pág. 30. En Rouquié, Alain, Op. Cit. Pág.157

[38]*"El 2 de octubre de 1961, en Buenos Aires, fue inaugurado un curso interamericano de guerra contrarrevolucionaria en la Escuela Superior de Guerra, en presencia del presidente Frondizi y del cardenal Caggiano, en el que participaban dos instructores franceses".* En Rouquié, Alain (Op. Cit.) p.159

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

En este apartado, hicimos un recorrido por los estudios que abordaron las políticas ferroviarias antes y durante el período Desarrollista, como también los enfoques económicos y políticos que contextualizan la existencia de las medidas y del lugar otorgado al ferrocarril en los diferentes momentos históricos de la Argentina de la primera mitad del siglo XX.

Las políticas ferroviarias estuvieron marcadas por cambios en la infraestructura que se debieron al impacto de la crisis económica de 1930 y significaron las últimas inversiones de las empresas extranjeras sobre los ferrocarriles que administraban. El Estado empresario Peronista sin claros objetivos frente al problema ferroviario, no avanzó en la modernización que requería el proyecto de nacionalización para fortalecer la estructura económica y productiva del país. Belini, Korol, Rougier coinciden en desmitificar este período con respecto al éxito de las medidas ferroviarias, en tanto, existieron algunas tendientes a la racionalización y se produjeron conflictos obreros que evidenciaban problemas no resueltos dentro del esquema Keynesiano.

Las dificultades para desperonizar la sociedad y la economía significaron políticas económicas más crudas en materia férrea durante el Frondicismo, de ahí que se provoquen cambios en el funcionamiento del sistema de transporte acorde al proyecto de industrialización y desarrollo de la industria automotriz. Los autores revisados, llaman la atención sobre debilidades en el diseño de un proyecto industrial a largo plazo, y relacionan esta cuestión con la fragilidad política del gobierno de Frondizi. Algunos atendieron a las variantes del esquema ideológico que Frondizi sostuvo antes de 1958 que luego del triunfo electoral reformuló en función del contexto signado por la necesidad de asegurar las inversiones extranjeras y responder a las presiones sociales y militares. Otros autores, focalizan en el fortalecimiento de los aparatos represivos del Estado en un contexto internacional marcado por el impacto de la Revolución Cubana en América Latina, lo que se visibilizó en Argentina, en una política de persecución y represión creciente, con amplio poder de decisión del ejecutivo nacional, limitando las expresiones sindicales. Nos preguntamos, cuáles fueron las relaciones entre estas políticas económicas sobre el transporte férreo y las acciones colectivas del movimiento ferroviario. Consideramos necesario, atender a los procesos de conflictividad social, como momentos que alteran la normalidad en el mundo laboral, dando lugar a prácticas aprehendidas de lucha, como también a nuevos repertorios construidos por los trabajadores.

Las luchas obreras ferroviarias en perspectiva histórica

Las investigaciones sobre las luchas obreras tienen una larga tradición en la historiografía argentina. Nos interesa en este apartado, recuperar los aportes que se han realizado sobre los conflictos ferroviarios, atender a los diferentes enfoques, perspectivas,

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

recortes temporales y locales y, poder desandar las problemáticas presentes sobre el abordaje del movimiento obrero ferroviario. A partir de estos estudios, formularemos nuestra perspectiva sobre el tratamiento de nuestro tema.

Sobre las particularidades de los gremios ferroviarios, La Fraternidad y la Unión Ferroviaria, Joel Horowitz realiza un interesante abordaje que destaca el poderío de estos sindicatos dentro del mundo obrero.[39] Su estudio refiere al período de 1920 a 1943, en sus explicaciones sobre la singular relación entre los gremios y los trabajadores incorpora el concepto de *"comunidad ocupacional*".[40] Para el autor, la identificación de los obreros del riel con su trabajo se tradujo en la asignación de un sentido a la comunidad laboral, en la que los dos sindicatos ferroviarios ocuparon un poder central, porque desarrollaron una serie de espacios culturales, educativos, de asistencia médica que tuvieron el objetivo de atender las necesidades de sus afiliados y sus familias. La Fraternidad y la Unión Ferroviaria se apoyaron en la existencia de la solidaridad laboral que, por ejemplo, se construyó a partir de la transmisión de la experiencia de los ferroviarios a sus hijos, que ingresaban como aprendices no solo del oficio sino de los elementos constitutivos de la identidad del ferroviario, también *"los trabajadores solían pasar la parte no laborable de la jornada en compañía de otros trabajadores ferroviarios. Gran número de entidades de servicios sociales fueron creadas por y para ellos, en muchos casos a través del sindicato, prenunciando los servicios que brindarían las organizaciones obreras a partir de la era de Perón. También existían una serie de asociaciones de ayuda mutua y cooperativas creadas por los trabajadores, no ligadas en forma directa al sindicato, y que junto con las amplias facilidades recreativas y educativas que promovió éste, contribuían a que los trabajadores pasaran juntos una porción significativa de su tiempo de ocio."*[41] Horowitz considera que las mejoras laborales obtenidas en esos tiempos tuvieron relación con la función estratégica de la actividad ferroviaria y con la identificación de los trabajadores con su actividad, sus compañeros y su sindicato.

---

[39]Joel Horowitz Los Trabajadores Ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La Formación de Una Elite Obrera, En: Desarrollo Económico, Vol. XXV N° 99. 1985.

[40]Horowitz toma la definición del sociólogo inglés Graeme SALAMAN: Community and Occupation: An *Exploration of Work/Leisure Relationships,* Cambridge University Press Londres 1974, p. 19, "Una comunidad ocupacional representa una relación particular entre el trabajo y el resto de la vida; en su forma extrema, este tipo de relación es probablemente cada vez más inusual en las sociedades modernas. Los integrantes de las comunidades ocupacionales están de tal modo influidos por su trabajo, que su vida entera fuera de éste se halla impregnada de las relaciones, intereses y valores desarrollados en él... Construyen su vida sobre la base de su trabajo; sus compañeros de tares son sus amigos cuando la tarea termino, y sus intereses y actividades en los momentos de ocio giran en torno del trabajo.", Op. Cit. Pag.3.

[41] Horowitz, Joel Los Trabajadores… Op. Cit. Pág.3.

Badaloni,[42] considera que los aportes de Horowitz son ricos, pero remarca que es necesario tener en cuenta otros elementos para atender a la conformación de esa comunidad ocupacional. Entre otros aspectos, la autora menciona acciones que se ubican antes en el tiempo al que refiere Horowitz y tienen que ver con las empresas ferroviarias y, también, en otros casos, con la existencia de trabajadores impulsados y controlados por las compañías. De esta manera, Badaloni incorpora la perspectiva de la historia de las empresas y de las estrategias empresariales, su interés y período histórico está dado por la lógica de hegemonía y el paternalismo (conceptos que serán ejes de su investigación) de las empresas ferroviarias. Este aporte nos interesa porque permite mostrar continuidades en ciertas prácticas (sindicales como también cotidianas) de los obreros, muchas de los cuales perdurarán a pesar de los cambios históricos sufridos por el sistema ferroviario y su administración. Por ejemplo, la empresa del Ferrocarril Central Argentino que analiza Badaloni, exigió a sus trabajadores, disciplina y lealtad, estableció en este sentido, premios y castigos. Como parte de la necesidad empresarial de asegurar el funcionamiento de esta comunidad ocupacional, a la que hicimos referencia anteriormente, es que se garantizaron viviendas, servicios de salud, trenes dispuestos para el traslado al lugar de trabajo, festejos, torneos deportivos, entre otros. Estas acciones incidieron en las prácticas de los trabajadores más entrado el siglo XX, cuando los sindicatos, ya reconocidos y fuertes, incorporaron en su organización y reivindicaron estos elementos. Conviene pensar también que en las huelgas del siglo XX los sindicatos ferroviarios reforzaron esas exigencias de disciplina y lealtad, que previamente correspondían a obligaciones impuestas por las empresas, cuando los rompehuelgas o krumiros se presentaban como “traidores” al reclamo gremial.

Badaloni indaga las prácticas culturales conformadas en los espacios concretos. En este sentido, la apelación a la “familia ferroviaria” resulta significativa para mostrar el entramado de ceremonias, rutinas y tradiciones construidas por las empresas ferroviarias y los trabajadores, que no sería prioridad del movimiento ferroviario en las épocas peronistas, como también plantea Horowitz, sino que puede rastrearse en tiempos anteriores.

En este mismo sentido es que el trabajo de Suriano analiza el período inicial de conformación de la tradición de lucha obrera de los ferroviarios y permite atender a los elementos identitarios presentes a comienzos del siglo XX en el sindicalismo del riel.[43] El alto grado de sindicalización de los maquinistas y foguistas y su empleo regular y estable debido a

[42]Badaloni, Laura “La familia ferroviaria a principios del siglo XX. Bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino”, en: Dicósimo, D., Simonassi, S. Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social. Prohistoria, 201.

[43]Suriano, Juan “Estado y conflicto social: el caso de la huelga de maquinistas ferroviarios de 1912”, En: Boletín del Instituto de Historia Argentina y Latinoamericana Dr. Ravignani, Tercera Serie, número 4, 2do semestre de 1991.

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

la calificación que requería el ingreso a esta actividad, generaban la conciencia de constituir un grupo de "elite" con respecto a otros obreros ferroviarios y a otros gremios. Esta cuestión también es atendida por Horowitz, quien sobredimensiona el lugar del sindicato en la construcción de este imaginario en un contexto histórico de importancia de la actividad ferroviaria, como fue a principios de siglo XX.

Suriano analiza las características del gremio Fraternal en el que se destaca la enseñanza del oficio que el sindicato controlaba, como también el interés en asegurar el cumplimiento de la reglamentación del trabajo, conseguida en 1902. Badaloni también se ocupó de analizar este particular gremio que estaba compuesto por maquinistas con saberes y destrezas especiales, quienes reclamaban en 1912, un salario acorde a estas condiciones. Para Badaloni durante esta huelga *"Las empresas habían logrado doblegar a los maquinistas recurriendo a la utilización de "reemplazantes", mediante la obtención de un decreto por parte del gobierno que anulaba las disposiciones que exigían la aprobación del examen de idoneidad (…) Los maquinistas se aferraron a su prestigio profesional y denunciaron a las empresas que ponían en peligro la vida de los pasajeros contratando personal inexperto."*[44]

Suriano plantea que La Fraternidad era una organización con fuerte verticalismo y unidad por sobre las seccionales del interior y reclamaba mejores condiciones de trabajo, jornada de 8 horas, descanso y aumento salarial. Estas demandas se encuadraban en un contexto político de crisis del régimen oligárquico y, es con respecto a este punto que Suriano aporta la particularidad de los posicionamientos sobre el bienestar de los obreros que se debatirían al interior de la Oligarquía, mostrando el impacto del giro reformista dentro del ala más conservadora. La tradición de acciones violentas y piquetes de huelgas de La Fraternidad hicieron de su fortaleza en 1912 para no aceptar la mediación del gobierno en el conflicto, su propósito era negociar con las empresas extranjeras que administraban los ferrocarriles. La huelga sorprendió por su masividad y la respuesta del Estado, favorable a las empresas ferroviarias, atentó contra la idoneidad del oficio que La Fraternidad reivindicaba, la derogación de la reglamentación sobre maquinistas generó la contratación libre, de personal para trabajar durante la huelga. El autor destaca la disciplina y lealtad gremial sostenida durante el conflicto que duró 52 días.

Badaloni se ha preocupado por abordar también, la huelga ferroviaria de 1917[45] de los trabajadores del Ferrocarril Central Argentino en Rosario. Indaga en la dinámica interna de los actores, identificando los sujetos sociales del sector ferroviario, las redes sociales presentes y

[44]Badaloni, Laura. "Conflicto, consenso y rutina del trabajo. El caso del Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo XX en Rosario y sus alrededores." Tesina de Grado, Rosario, diciembre del 2006. Pág.43-44.
[45]Badaloni, Laura. "Conflicto, consenso y rutina… Op. Cit.

la cultura conformada, siguiendo los tópicos que indican los niveles de profesionalización y jerarquización del trabajo (las relaciones laborales entre patrones y obreros y entre obreros dentro de los talleres), la composición social y cultural de los talleres (identificando lazos de parentesco, afectivos y de valor a fin de jerarquizar su influencia en la determinación del conflicto). Formas de control y disciplinamiento empresariales fueron puestas en evidencia durante las jornadas de protesta, elementos que en situación de normalidad no parecían existir. El conflicto que parecía subestimado por su importancia frente a otros considerados más fuertes durante el periodo radical, presenta saldos violentos por la intervención del Estado y no necesariamente por las acciones de los trabajadores.

Esta huelga de 1917 fue analizada también por Silvana Palermo[46] desde la perspectiva de la historia de los trabajadores, presenta una lectura del conflicto en el que rescata la militancia de las mujeres durante el mismo, aspecto que Badaloni considera como *"Las formas femeninas de la violencia"*[47]. Palermo recupera la perspectiva de los estudios de género para examinar las interpretaciones culturales sobre la diferencia sexual que influenciaron las ideas y las acciones colectivas de las familias ferroviarias y, analiza las principales formas de movilización política y las demandas de las mujeres como organizadoras de la protesta, poniendo en juego las representaciones de género de la época, del contexto socioeconómico y de clase. La autora plantea que las demandas de la huelga no tienen que ver, solamente, con los asuntos del trabajo ferroviario, sino también con exigencias de un bienestar que permita a los hombres cumplir con sus responsabilidades como padres de familia. Palermo y Badaloni coinciden en atender a este entramado de solidaridad que conforma la "familia ferroviaria" como grupo identitario, que las autoras, visibilizan en una coyuntura conflictiva. Este entramado social formado en los espacios ferroviarios es un componente central no solo en 1917 sino también en la huelga de 1961, por lo que son interesantes a nuestros fines los abordajes propuestos por Badaloni y Palermo porque no reducen la identidad ferroviaria al sindicato, sino que exploran, de diferente manera, las representaciones construidas en torno al oficio.

Hasta aquí realizamos un recorrido por los estudios que creemos nos brindan miradas variadas sobre la conformación de los trabajadores ferroviarios como colectivo social y sindical. Las empresas que administraban el transporte férreo y los sindicatos articularán muchas de las prácticas propias del oficio y de la lucha de los obreros del riel desde fines del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX. Interesa a los fines de nuestro tema, revisar los

[46]Palermo, Silvana "¿Trabajo femenino y protesta masculina? La participación de las mujeres en la gran huelga ferroviaria de 1917"; en Historia de luchas, resistencias y representaciones. Mujeres en la Argentina, 2007.
[47]Badaloni, Laura Conflicto, consenso… Op. Cit. Pág. 80.

abordajes que ha tenido la relación entre el movimiento ferroviario y el Peronismo, teniendo en cuenta el cambio en la administración del transporte a partir de la nacionalización del mismo, como así también, las huelgas de 1950/51, que cuestionaron la armonía social y la subordinación de los ferroviarios al gobierno peronista.

No se han producido de manera exhaustiva investigaciones historiográficas sobre los conflictos obreros durante el gobierno peronista y, puntualmente sobre el problema ferroviario encontramos pocos trabajos[48], consideramos que esto puede deberse a la impronta de investigaciones clásicas sobre los orígenes del Peronismo y las que plantean una alta cuota de burocratización sindical como elemento central para analizar la relación entre el movimiento obrero y el Peronismo.

Con respecto a ese aspecto, podemos encontrar en las interpretaciones que proponen Portantiero y Murmis[49], como también los análisis de Doyon[50]y James[51], una lectura diferente por ejemplo a la de Germani[52]. Los autores remarcan que para que el Peronismo construya la alianza política con la clase obrera, fue necesaria la negociación con la tradicional clase obrera, organizada sindicalmente antes del surgimiento del Peronismo y con una tradición combativa fuerte, los gremios ferroviarios[53] de La Fraternidad y la Unión Ferroviaria constituyen ejemplos de este tipo. Se considera entonces que no se puede reducir la relación

---

[48]Gustavo Nicolás Contreras: "La huelga marítima de 1950 y sus pormenores. Una aproximación al estudio de la estrategia de la clase obrera durante el gobierno peronista", Programa de Investigación Sobre el Movimiento de la Sociedad Argentina (PIMSA), documento de trabajo Nº 71, 2008-2009; Roberto Izquierdo: "La clase obrera y el segundo gobierno peronista. El caso de la huelga del tabaco de 1954", "Segundo Congreso de Estudios sobre el Peronismo (1943-1976)", 2010; Marcos Schiavi: "Clase obrera y gobierno peronista. El caso de la Huelga metalúrgica de 1954", Alejandro M. Schneider (comp.): Trabajadores. Un análisis sobre el accionar de la clase obrera argentina en la segunda mitad del siglo XX., Herramientas Editores, Buenos Aires. 2009; Laura Badaloni Control, memoria y olvido. "Marcha de la Paz" y huelga ferroviaria durante el primer gobierno peronista. Entre otros trabajos seleccionados.

[49]Murmis, M. y Portantiero, JC. Estudios sobre los orígenes del Peronismo, Siglo XXI. Bs. As. 1984. Se trabaja también con los aportes de Macor,D. y Tcach,C. La invención del Peronismo en el interior del país. Ed. UNL, 2003; Torre, Juan Carlos "Los años Peronistas (1943-1955)" Tomo 8, Nueva Historia Argentina, Ed. Sudamericana, Buenos Aires 2002.

[50]Doyon, Louise, Perón y los trabajadores. Los orígenes del sindicalismo peronista, 1943-1955, Buenos Aires, Siglo XXI Ed. iberoamericana, 2006. Doyon, Louise M. La Organización del Movimiento Sindical Peronista, 1946-1955.Desarrollo Económico. Vol. XXIV Nº 94. 1984.

[51] James, Daniel. Resistencia e Integración. El Peronismo y la clase trabajadora Argentina, 1946-1976, Siglo XXI Ed., 2006.

[52]Germani, Gino, "Política y sociedad en una época de transición, De la sociedad tradicional a la sociedad de masas. Buenos Aires, Paidos, y "El surgimiento del peronismo: el rol de los obreros y de los migrantes internos" en Mora y Araujo, Manuel y Llorente, Ignacio (compiladores), El Voto Peronista, Sudamericana, Buenos As, 1980.

[53]La Fraternidad fue la primera entidad gremial argentina de alcance nacional, conformada a fines del siglo XIX. La Unión Ferroviaria, por su parte, constituyó el sindicato más poderoso de la etapa preperonista, logrando consolidar una red de seccionales a lo largo del país, organizados a través de una rígida estructura centralizada entre la dirección nacional y las distintas comisiones locales. Lideró la CGT en la década de los 30´ y participó en la formación del partido Laborista que llevó a Perón a la candidatura presidencial de 1946.

de la clase obrera con Perón a la manipulación estricta, sino que existió autonomía y fueron necesarios acuerdos en pos de los diferentes intereses, James[54] plantea que el Peronismo constituyó en parte a la clase obrera y esta al Peronismo, al otorgarle entidad en su discurso y en las políticas sociales, y también al confirmar la existencia de los trabajadores como fuerza social dentro del capitalismo.

Las comisiones internas en fábricas y talleres, significaron un desarrollo autónomo de prácticas obreras de clase, en un contexto de verticalidad sindical que el nuevo esquema peronista disponía a partir de la Ley de Asociaciones Profesionales (decreto 23.852 de 1945*), "la formación de comisiones internas ofreció una garantía efectiva para la implementación de la legislación laboral y los acuerdos colectivos negociados por el sindicato al crear directamente en la planta un cuerpo orgánico reconocido que pudo negociar con los patrones las demandas de los trabajadores sin temor a represalias."*[55] Victoria Basualdo[56] considera que las comisiones internas han resistido pese al endurecimiento de las políticas dictatoriales y a la burocratización que James destaca en el período posperonista. La autora se acerca a los planteos de Schneider cuando considera que la permanencia de estas comisiones en las fábricas resultó significativa para sostener los conflictos de los primeros años de la década de 1960, a pesar de los avances de la racionalización.

En este orden de cosas, Contreras analiza las huelgas ferroviarias de 1950/51 y considera que frente a la subordinación de la cúpula de la Unión Ferroviaria al peronismo, a la intervención del periódico del sindicato "El Obrero Ferroviario", a la participación de los ferroviarios en el directorio de los ferrocarriles nacionalizados, existieron prácticas autónoma de protesta que evidenciaban como los *"dirigentes de la Unión Ferroviaria se fueron diferenciando de sus compañeros y comenzaron a actuar mas como representantes del estado ante los trabajadores que como representantes de los trabajadores ante el estado*"[57], cuando la inflación, recesión y los altos costos que implicó hacerse cargo del sistema ferroviario tecnológicamente atrasado, a principios de la década de 1950 afectó los salarios.

La infraestructura ferroviaria atrasada y la escasa inversión generada durante el segundo gobierno peronista, se mantendrá y profundizará durante los gobiernos posteriores. Estos últimos serán los que diseñen nuevas políticas económicas en las que el sistema ferroviario

---

[54]James, Daniel. Resistencia e Integración… Op. Cit.
[55]Doyon, L. La Organización del Movimiento Sindical Peronista… pág.11.
[56]Basualdo, Victoria "Los delegados y las comisiones internas en la historia argentina. Una mirada de largo plazo, desde sus orígenes hasta la actualidad", En: Desarrollo económico, clase trabajadora y luchas sociales en la Argentina contemporánea, IEC-CONADU, Bs. As. 2010, disponible en http://biblioteca.clacso.edu.ar/gsdl/collect/ar/ar039/index/assoc/D8143.dir/Desarrolo-economico.pdf
[57]Contreras, Gustavo "Ferroviarios. Un capítulo de sus luchas: las huelgas de fines de 1950 y principios de 1951", Juan Carlos Cena: Ferroviarios. Sinfonía de acero y lucha, La nave de los locos, Buenos Aires, 2009. Pág.154.

perderá importancia. Las huelgas ferroviarias de 1950 y 1951, demandaron un incremento salarial y demostraron una tensión entre las bases sindicales y la cúpula. Estas movilizaciones mostraron también, una respuesta represiva por parte del gobierno peronista, seccionales ferroviarias intervenidas y trabajadores cesanteados. En Tandil, escenario que analiza Mengascini[58], estas huelgas mostraron una comisión consultiva de emergencia paralela a los sindicatos oficiales, numerosas asambleas convocadas desde las bases, cuestionamientos a la intervención de la CGT, pedidos de renuncia de la dirigencia ferroviaria, entre otras cuestiones.

Creemos que para poder atender al proceso de movilización de los ferroviarios en 1961 debemos considerar estos antecedentes porque nos permiten encontrar las continuidades en las identidades políticas en las organizaciones sindicales y entre los trabajadores, como también, las rupturas en las demandas y posibilidades de acción de diferentes coyunturas políticas.

La proscripción del peronismo y la intervención militar de 1955 afectó la organización sindical, no solo se intervinieron los sindicatos más fuertes sino que se avanzó sobre las comisiones internas, suprimiendo así el control que tenían los obreros en la fábrica y los "obstáculos" que generaban a la producción. La resistencia peronista y la redefinición del sindicalismo frente a la ausencia de Perón, significaron escenarios de negociación variables para el actor militar y la UCR.

El período histórico que nos interesa se abre en el aspecto político, con la asunción de Frondizi a cargo del ejecutivo nacional en 1958. Grandes conflictos sociales y sindicales atravesaron esta etapa, que en el nivel estructural se propuso la modernización ferroviaria, dentro del esquema del Desarrollismo.

Con relación a los abordajes que anteriormente recuperamos realizados por Suriano y Lobato, resulta indispensable por el peso analítico y por las contribuciones que realizó, al estudio de la clase obrera Argentina, desde una perspectiva deudora de la tradición historiográfica inglesa de Thompson y Hobsbawm, los trabajos de Daniel James. Preocupado por atender a una lectura sobre la clase obrera no solo desde la óptica de los sindicatos sino principalmente desde la experiencia concreta de los trabajadores, a partir de las transformaciones operadas en su conciencia y cultura, James plantea los cambios suscitados en el escenario sindical pos peronista para mostrar las viejas y nuevas formas de negociación y acción de la clase obrera. No focaliza en el tema ferroviario, pero si realiza un interesante

[58]Mengascini, Hugo "Conflictos y huelgas ferroviarias durante el período peronista. El caso de los trabajadores ferroviarios de Tandil (1946-1955)" Ponencia presentada en las 3ras.Jornadas sobre la política en Buenos Aires en el siglo XX. CISH, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, UNLP, 2008.

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

análisis de lo que denomina los orígenes de la "racionalización productiva", y esto sin lugar a dudas marcará el ritmo económico de la actividad ferroviaria. El cambio del capitalismo argentino que se generó a fines del segundo peronismo y tuvo consecuencias en las experiencias concretas de la dirigencia sindical y sus bases, dio cuenta de una relación cada vez más compleja.[59] El autor periodiza el proceso de racionalización de la industria, como un proyecto que se inicia durante los años previos a la Revolución Libertadora y que culmina en los primeros años de la década de los 60´. También analiza los cambios en las cláusulas de los convenios laborales que introducían las limitaciones a la negociación sindical de las comisiones internas en las fábricas, que se ocupa de ejemplificar en la industria metalúrgica, frigorífica, mostrando las escasas posibilidades de las comisiones de vehiculizar quejas de las bases. No solo analiza los escenarios de conflicto o crisis, que pueden ser significativos para establecer mojones en la trayectoria obrera sino que, además estudia los momentos de normalidad, también problemáticos, como escenarios de redefiniciones de reglas de juego entre patrones, estado y clase obrera. El autor considera cómo este proceso favoreció a la burocracia sindical, *"Las funciones administrativas y de negociación de los sindicatos no se debilitaron grandemente por aceptar la racionalización. La imposición del control empresarial y el debilitamiento del poder de los delegados implicaba que la cúpula sindical podía controlar a sus miembros con mayor facilidad"*.[60]

En otro estudio clásico, James plantea que *"si bien la ley laboral Argentina* – Ley 14.455 de 1958- *permitía tanto una estructura federativa como la estructura, más centralizada y concentrada, de los sindicatos de primer grado, lo que prevalecía en los sindicatos más grandes e importantes del país era la estructura no federativa"*.[61] El control ejercido por la dirección central del sindicato sobre las actividades de las ramas y secciones era casi total, esto lo podemos ver en la Unión Ferroviaria y La Fraternidad cuando durante la huelga ferroviaria de 1961 sostuvieron el verticalismo en la organización de las acciones. James se preocupa por mostrar el control económico de los grandes sindicatos cuestión que le permite explicar la corrupción y desvíos de fondos que realizó la burocracia gremial durante los primeros años de la década de 1960. James llama la atención sobre la "politización de las actividades sindicales en Argentina", y esto implicaba la relación e integración entre la dirigencia gremial y los gobiernos de turno, como también con funcionarios ministeriales. Considera además que el control empresarial y del gobierno sobre las comisiones internas

[59]James, Daniel "Racionalización y respuesta de la clase obrera: contexto y limitaciones de la actividad gremial en la Argentina" En: Desarrollo Económico, v. 21, N 83 (octubre-diciembre de 1981)
[60] James, D. « Racionalización y respuesta… Op. Cit. Pag. 36.
[61]James, Daniel Resistencia e Integración… Op. Cit. pág. 225.

generaron una desmovilización y desmoralización de las bases, la aplicación del Plan Conintes a comienzos de 1960 atacó a la militancia peronista que se organizaba en la resistencia como también a aquellos que presentaron movilizaciones fuertes a las medidas del Desarrollismo.

Schneider[62] reconoce los aportes al campo historiográfico de Daniel James, como contribución a la renovación en el tratamiento de la cuestión obrera al incorporar las nuevas líneas teóricas de Thompson, Williams, Hoggart, entre otros. Sus trabajos provocaron una mirada sobre el movimiento obrero desde las prácticas y experiencias constitutivas de los obreros como clase. La utilización de fuentes orales y testimonios no oficiales, fueron una innovación frente a los estudios convencionales que privilegiaban los documentos gubernamentales y sindicales. Pese a estos reconocimientos, Schneider considera, a diferencia de James, que no persistía una estructura sindical monolítica que articulaba, para abajo, las protestas, generando un control sin fisuras en el movimiento obrero pos peronista, y por eso cree que los comportamientos de la clase obrera a partir de 1955 tienen que analizarse a partir de las experiencias concretas, resultado de prácticas culturales existentes y no solo como consecuencia de los determinantes económicos o políticos. Entonces, y con el objetivo de llenar el vacío historiográfico, Schneider realiza un abordaje regional, en el Gran Buenos Aires, de esos comportamientos existentes en talleres, fábricas, invisibilizados por las estructuras gremiales.

Schneider analiza la dinámica y conflictos de los trabajadores en el área metropolitana de Buenos Aires a partir de 1955. Plantea que los reacomodamientos económicos y políticos que sufre la clase obrera, no invalidan la existencia de formas diferentes de protestas, que no solo tienen que ver con las prácticas aprendidas en la fábrica sino que implican una identidad de clases construida a partir de experiencias compartidas en el barrio, en las asociaciones sindicales, en los clubes sociales y que, en un período de redefinición del poder sindical en la política argentina después del 55´, aparecen conformando escenarios conflictivos. El autor plantea que las expresiones de solidaridad en las bases del movimiento obrero ferroviario están mostrando una particularidad del período, y complejiza el tratamiento de estos conflictos, que no los reduce a las negociaciones entre la burocracia sindical y el gobierno frondicista, como lo aborda James.

El estudio que realiza Schneider sobre la huelga de 1961 no ocupa un lugar destacado en su libro, no es su objetivo, se limita a describir el conflicto, atender a algunos acontecimientos destacados, que son registrados en las fuentes gremiales pero no indaga en las especificidades que le puedan permitir explicar por qué esos acontecimientos destacados

[62]Schneider, Alejandro Los Compañeros. Trabajadores, izquierda y peronismo. 1955-1973. Imago Mundi, 2005. Consideraciones realizadas en el capítulo III de su trabajo.

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

fueron importantes. Analiza y cruza fuentes escritas y orales que le permiten atender a escenarios locales, como por ejemplo, Laguna Paiva, espacio de nuestro interés. Recupera los repertorios de acción realizados por los trabajadores, también destaca la participación de las mujeres, pero no analiza por qué estos elementos están presentes en algunos lugares y no en todos los espacios ferroviarios. Resalta que existieron acciones por fuera de las órdenes sindicales, dando cuenta de redes de solidaridad que se tradujeron en actuaciones más violentas que otras, en diferentes lugares, pero no avanza en las explicaciones de este fenómeno. A nosotros nos interesan esos aspectos que Schneider no considera, porque creemos que son centrales para otorgarle un significado histórico al conflicto en cuestión en los escenarios locales.

La huelga ferroviaria de 1961 se llevó a cabo en todo el país, Barroca y Vidal[63], consideran que la misma fue en defensa de los ferrocarriles y no consistió en un reclamo salarial, plantean que puede leerse dentro del repertorio de lucha del movimiento obrero ferroviario como un mojón diferente, porque, implicó la defensa del lugar de trabajo frente a la política de racionalización del desarrollismo.

Entre las investigaciones que específicamente abordaron el ámbito ferroviario durante el desarrollismo se encuentran los estudios de Mengascini[64] quien mostrará el debilitamiento del movimiento obrero ferroviario, aspecto que a nosotros nos interesa para nuestro trabajo pero no encontramos un análisis que problematice el impacto de esto en las sociabilidades generadas en torno al ferrocarril, y esto creemos, es muy importante para nuestros fines porque, a diferencia del tratamiento que el autor realiza sobre los sindicatos ferroviarios de Tandil, nosotros pretendemos analizar espacios sociales y laborales construidos en torno al ferrocarril, no solo el ámbito sindical.

El autor analiza el impacto que el desguace del ferrocarril generó en los trabajadores agrupados en los sindicatos del riel de la localidad de Tandil. Son abordadas así las huelgas ferroviarias de la segunda mitad del siglo XX, dentro de una lógica de defensa del sistema férreo frente a las políticas de reestructuración del transporte. Interesa este estudio para recuperar el enfoque que desde las estructuras sindicales se conforma sobre el proceso de organización y acción del movimiento obrero ferroviario de Tandil.

Alejada de Buenos Aires la huelga de 1961 en Mendoza significó un duro enfrentamiento entre los trabajadores y el gobierno, una organización sindical fuerte llevó a cabo las acciones pero las bases obreras realizaron prácticas autónomas de protesta para reclamar por la

[63]Barroca; Vidal. Centenario de La Fraternidad. Rieles de Lucha 1887-20 de junio-1987. Aporte para la historia del sindicalismo argentino.
[64]Mengascini, Hugo “Huelgas y conflictos ferroviarios. Los trabajadores de Tandil en la segunda mitad del siglo XX”. Ed. Prohistoria, 2011.

liberación de los presos y el cumplimiento de los acuerdos asumidos al finalizar el conflicto[65]. Scodeller realiza una descripción de los hechos y considera que fue muy importante la solidaridad entre los obreros del riel para sostener las medidas de fuerza, pero no analiza el entramado de sociabilidad que permitió a los ferroviarios sostener la demanda y generar espacios de participación de sus familias, no queda claro cuál es la importancia de la estructura ferroviaria mendocina dentro del sistema de transporte, no sabemos si la huelga se manifestó de diferentes maneras en toda la provincia.

Nosotros tomamos como objeto de estudio localidades que presentan una estructura socioeconómica particular dentro del sistema ferroviario al ser espacios de Talleres, especializados en construcción y reparación de vagones, coches motores, locomotoras. En este sentido, es que sostenemos a modo de hipótesis que, estas configuraciones materiales generaron escenarios sociales y culturales propios, diferentes a aquellos en los que los talleres no existían.

Relacionado a esto, es que nos preguntamos por la existencia de *"comunidad/es obrera/s*"[66] en las localidades que nos proponemos estudiar. Este concepto complejiza el de "comunidad ocupacional", al que referimos al inicio de este apartado, trabajado por Horowitz, porque integra otros aspectos a las relaciones sociales en torno a un espacio productivo. En efecto, focaliza en la condición de los trabajadores como hacedores de la dinámica histórica y social de estos territorios surgidos a partir del establecimiento de talleres ferroviarios.

Mirta Lobato[67], que no se dedica al abordaje del mundo ferroviario, realiza un estudio sobre la localidad de Berisso, espacio marcado por el trabajo fabril en los frigoríficos Swift, para problematizar los alcances de la categoría de "comunidad obrera". Sus aportes nos parecen pertinentes para pensar las articulaciones que se construyen entre los obreros y su lugar de trabajo. Son importantes dos interrogantes que disparan el análisis que propone Lobato, ¿Cómo se construye una comunidad? ¿Cómo se construye una comunidad en relación a una fábrica? El entramado social que tiene lugar en Berisso entre sujetos trabajadores, empresarios, pobladores e instituciones conforma el interés de la autora para abordar lo que denomina la sociedad del trabajo, su auge y su declinación. Lobato recupera los aportes de teóricos británicos como Thompson, Hobsbawm y James, y entiende que la

[65]Scodeller, Gabriela "Conflictos sindicales durante los años del frondicismo en Mendoza. El caso de los trabajadores ferroviarios y del petróleo." Ponencia presentada en las XI° Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, 2007.
[66]Categoría presente en los estudios de: Lobato, Mirta Zaida La vida en las fábricas. Trabajo, protesta y política en una comunidad obrera, Berisso (1904-1970), Prometeo Libros-Entrepasados, Buenos Aires, 2001; Prospitti, Agustín y Videla, Oscar "La conformación de una comunidad obrera en Villa Constitución a lo largo de los ciclos de su desarrollo". Cuadernos del Ciesal. Año 9, Nº 11, 2012.
[67]Lobato, Mirta Zaida La vida en las fábricas… Op. Cit.

clase se configura al calor de una experiencia de trabajo particular. Esta cuestión le permite centrar su atención en los conflictos donde los intereses diversos tienen lugar para poder explicar las acciones que se suceden e implican discursos y tensiones puestas en juego en la fábrica y en la comunidad, atendiendo a los espacios locales y nacionales.

Desde una perspectiva regional, Prospitti y Videla[68] realizan un recorrido por los determinantes económicos, sociales y políticos que han conformado diferentes ciclos en la historia de Villa Constitución, localidad santafesina convertida en una comunidad obrera. La trayectoria de las luchas sindicales y sociales, que se han generado en ese lugar, son analizadas desde la perspectiva de los sujetos obreros como protagonistas claves. Los autores marcan rupturas, como mojones históricos que refieren a las transformaciones económicas que supusieron la inserción de la localidad en los diferentes modelos de acumulación, por ejemplo como nudo ferroportuario a principios del siglo XX, como centro del desarrollo industrial metalúrgico a mitad del siglo XX, momento donde más claramente se define la condición de comunidad obrera de la localidad. Prospitti y Videla consideran que pese a estas rupturas existen continuidades que permiten sostener la estrecha identificación de la comunidad con el trabajo y de los trabajadores con la comunidad, como lo constituyen las prácticas sindicales marcadas por la fuerte presencia de los gremios ferroviarios y metalúrgicos con una creciente afiliación en la población también, la arraigada tradición asamblearia, las expresiones de lucha y movilización social en los espacios públicos que dan cuenta de la cultura obrera.

En este apartado vimos que las luchas ferroviarias se analizaron con relación al contexto histórico en el que se expresaron, en función de sus organizadores, privilegiando el lugar de los sindicatos ferroviarios como factores de poder durante gran parte del siglo XX. También los estudios han tenido en cuenta las acciones de autonomía que generaron desafíos no solo a los gobiernos de turno sino también a las estructuras sindicales, cuando las mismas no generaban la representatividad pretendida por las bases, por ejemplo, en las huelgas ferroviarias durante los gobiernos Peronistas. [69]

Cuando nos preguntamos por qué los ferroviarios luchan en 1961, encontramos diferentes explicaciones. Las que destacan las malas políticas en materia ferroviaria del desarrollismo, como primeras medidas del proceso privatista continuado en los 70´ y 90´ del siglo XX, detonando la protesta del movimiento obrero ferroviario un todo el país[70]. También están las que avanzan más allá de un problema económico y sindical, y pretenden explicar

[68] Prospitti, Agustín y Videla, Oscar “La conformación… Op. Cit.
[69] Nos referimos a los trabajos revisados en este apartado de Horowitz, Badaloni, James, Mengascini, Suriano, Contreras.
[70] Puntualmente Mengascini, Contreras y Scodeller.

que la lucha ferroviaria no es solo de los sujetos obreros, sino de las mujeres y sus familias[71] porque lo que está en juego no es el salario sino el trabajo. Son estas últimas formulaciones las que nos interesa considerar como fructíferas, aunque no del todo exploradas. Entendemos necesario, articular un enfoque desde las estructuras sindicales, nacionales y también provinciales, con otro que analice las estructuras cotidianas de trabajo para poder analizar el impacto del conflicto en su complejidad.

Balance del estado actual y una agenda de investigación

Según lo expuesto hasta el momento, se exploraron dos líneas de investigación abiertas respecto del universo ferroviario. La primera, vinculada a las políticas empresarias y estatales arroja como resultado que son pocos los análisis sobre el funcionamiento de las empresas administradoras de los ferrocarriles antes de la nacionalización, Waddel contribuye sobre el estudio de las empresas británicas para mostrar que fueron importantes sus medidas de modernización estructural y de inversión en los trenes frente a los problemas ocasionados por el impacto de la crisis de 1930, no obstante esto, considera que estas fueron las últimas inversiones lo que provocó un proceso de decadencia en el sistema ferroviario. Este autor, como también Schvarzer plantean la importancia del ferrocarril dentro del esquema agroexportador de la Argentina de fines del siglo XIX y XX, y reconocen la falta de políticas públicas luego de la nacionalización peronista para sostener el sistema de transporte.

El Peronismo en materia de políticas ferroviarias, no consiguió como Estado Empresario, al decir de Belini y Korol, elaborar objetivos específicos y a largo plazo, por lo que la administración pública de los ferrocarriles se burocratizó, y se convirtió en una empresa con un alto déficit económico.

Existe un vacío historiográfico sobre las políticas ferroviarias de la Revolución Libertadora, en general, los análisis del período posperonista, se centran en el gobierno de Frondizi y el Desarrollismo. Los estudios avanzan sobre el Plan Presbich, los postulados de la CEPAL y el nuevo discurso industrial sostenido por el desarrollismo en el gobierno. Para Altamirano las dificultades del período posperonista en materia económica y social tuvieron que ver con los problemas para desperonizar la sociedad, mientras que para Sikkink y Belini el problema fue que Frondizi no logró adhesión a su proyecto desarrollista y, no se sostuvieron políticas estatales para afirmar la industria y fortalecer las estructuras estatales existentes.

En las explicaciones que hemos revisado sobre las políticas ferroviarias durante el gobierno de Frondizi, adquieren mucho peso las medidas que favorecen a la industria

[71] Los trabajos de Schneider, Palermo, Badaloni, los aportes en torno a los conceptos de Comunidad Obrera se orientan en esta línea.

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

automotriz[72]. Pareciera que el crecimiento del sistema automotor generó el debilitamiento del sistema ferroviario. Consideramos que es necesario complejizar esta relación, creemos que el sistema ferroviario sufrió una crisis desde fines de la década de los años 30´, que no se resolvió con las medidas nacionalizadoras, sino que por el contrario, el sistema ferroviario presentaba muchos problemas estructurales, económicos, cuando Frondizi llega a la presidencia. La política de inversiones extranjeras destinadas al desarrollo de la industria automotriz, agudizó la crisis del sistema ferroviario, pero no fue solo la causa del desmantelamiento progresivo, sino que será necesario atender al Plan Larkin, de reestructuración ferroviaria, escasamente estudiado, para abordar el proceso de desestructuración del transporte férreo en el país.

Si bien se desprende de lo que sostiene Haley que las protestas, huelgas y puebladas durante el gobierno de Frondizi estarían expresando los *"modos en que los procesos nacionales incidieron en contextos regionales, y cómo estos afectaron a aquellos"*[73], esto no alcanza a ser analizado en sus estudios. En este sentido, Lobato y Suriano consideran que la composición de las fuerzas de trabajo fueron afectadas a partir de las medidas desarrollistas, los "*trabajadores portuarios no tenían la importancia de medio siglo atrás, los ferrocarriles profundizaban su decadencia y comenzaban a expulsar trabajadores; los tranvías desaparecían con rapidez y eran reemplazados por colectivos*"[74], pero no profundizan los impactos socioeconómicos que generaron las transformaciones que bien se advierten, quedando entonces formulaciones inconsistentes. Entendemos que estas afirmaciones podrían desarrollarse y complejizarse si se tomara una perspectiva regional, que considere que los espacios ferroviarios que a fines del siglo XIX surgieron y, generaron entornos laborales, económicos y culturales prósperos, sufrieron transformaciones y rupturas profundas a partir de las medidas económicas de racionalización. Esto merece ser estudiado.

También están pendientes para ser completas líneas de investigación que profundicen en la importancia del Plan CONINTES para la resolución de conflictos sociales durante el frondicismo. Eidelman y Fayó consideran que entre 1958 y 1962 se diseñan aparatos represivos con amplia participación de las fuerzas armadas que se implementan con autorización del ejecutivo nacional y son justificados ideológicamente por la lucha contra el comunismo. Consideramos que es necesario atender a la relación entre la materialización del Plan CONINTES en Argentina y la cuestión social y sindical, es decir, el creciente disciplinamiento social en la Argentina de esos años, no está desgajado del contexto de la Guerra Fría, pero tiene que anclarse en el problema que genera, para las Fuerzas Armadas y

[72] Por ejemplo en Haley, Mengascini, Belini.
[73] Haley, Mark Alan "El interior en disputa … Op. Cit., Pág. 172.
[74] Lobato, M. y Suriano, J. La protesta social… Op. Cit. Pág.85.

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

los sectores antiperonistas, la persistencia de la ideología peronista, sobretodo, en los ámbitos sindicales. Esta cuestión es necesaria de ser considerada cuando se analicen las luchas obreras y ferroviarias.

Sería interesante que los estudios sobre las políticas ferroviarias se preocuparan por analizar los aspectos económicos de escenarios provinciales y/ o regionales, como también las repercusiones, en ellos, de las políticas nacionales. Decimos esto porque encontramos un fuerte anclaje de la explicación de los procesos económicos y políticos en Buenos Aires. Una perspectiva regional puede enriquecer la mirada de estos procesos al presentar particularidades en espacios singulares, delimitados por entramados socioeconómicos y no por límites geográficos, apostamos al desarrollo de esta perspectiva, compleja y no reduccionista.

La segunda línea de investigación que exploramos está vinculada con el movimiento de trabajadores, abre líneas interesantes de indagación. Por un lado, los aportes de Horowitz son estimulantes para pensar las características de esta "*comunidad ocupacional*" en el período que nos ocupa, para abordar las prácticas y acciones ferroviarias como deudoras del proceso histórico constitutivo de sus identidades, redefinidas en el contexto de oportunidades políticas abierto por el desarrollismo. Por su parte, la perspectiva de Badaloni es relevante en nuestras preocupaciones pues propone pensar en las prácticas existentes en los espacios de análisis y en sus diferentes significados en un período de larga duración, de esta manera contribuye a historizar las experiencias y repertorios de acción del movimiento ferroviario desde principios de siglo XX. Relacionado con esto, los elementos señalados por Suriano para el estudio de los conflictos ferroviarios constituyen rasgos de la identidad fraternal, y en este sentido, el análisis de un conflicto alejado temporalmente del nuestro pero con continuidades en la esfera sindical, es un aporte significativo. Creemos que algunos de estos rasgos, activados en un contexto de oportunidades políticas muy diferente a 1912 como la de 1961, pueden permitirnos establecer cambios y continuidades en las formas de acción colectiva, en repertorios utilizados y (re)utilizados, resignificados por los sujetos ferroviarios.

El trabajo de Prospitti y Videla ofrece un abordaje histórico de Villa Constitución, un escenario regional, y nos interesa considerarlo no sólo por sus resultados empíricos sino también por su aporte teórico y metodológico. La utilización de la categoría de comunidad obrera para analizar la sociedad villense resulta enriquecedora porque amplia el concepto trabajado por Horowitz de comunidad ocupacional y, creemos, condensa la compleja relación no solo del obrero y su lugar de trabajo, sino también, de la comunidad con el trabajo. Esta perspectiva es necesaria para considerar el entramado social y las identidades existentes alrededor de los talleres ferroviarios.

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

En íntima relación con la conformación de este mundo de trabajo ferroviario, dentro del universo simbólico generado por los talleres y los rieles, adquieren un singular lugar las mujeres y la familia ferroviaria. En este sentido, la propuesta de Palermo complejiza el estudio del conflicto obrero, la referencia a un escenario típicamente masculino que se verá “alterado” a partir de las presencia de las mujeres, permite atender, desde la perspectiva de género, aspectos no siempre visibles en estos escenarios sindicales y masculinos, y creemos que el tema que nos ocupa no escapa a esta complejidad. De allí que nos interese preguntarnos por la participación femenina en la huelga de 1961, conflicto que Palermo no trabaja, pero abona elementos teóricos y conceptuales para poder establecer continuidades y rupturas con su caso.

El estudio de Schneider enriquece significativamente a nuestro proyecto, porque nos ofrece un análisis minucioso del período abierto a partir de 1955 en los aspectos estructurales y, aborda las prácticas y experiencias del obrero, de la clase desde la lucha, como fenómeno histórico y dinámico, a partir de su propia cultura. Las estructuras sindicales son muy importantes dentro del conflicto que nos interesa, James contribuye en este sentido a explicar las características del sindicalismo y la burocracia posperonista, no obstante es necesario articular las propuestas de Schneider y James, para poder atender no solo a las luchas como resultado de las iniciativas y liderazgo de los gremios ferroviarios sino también como parte de la activación de solidaridades horizontales en las bases obreras.

James no realiza un abordaje del sindicalismo ferroviario como si del metalúrgico, del sindicato de la carne, de aquellos gremios de raigambre peronista y sus transformaciones en este contexto político “integracionista”. A nosotros nos interesa, entonces, indagar en las características que tuvo el sindicalismo ferroviario dentro de las nuevas disposiciones legales, como también, analizar las rupturas y continuidades ideológicas que tuvieron los líderes y las bases gremiales en el período desarrollista. ¿Cómo podríamos analizar el escenario en la organización sindical ferroviaria en el período frondicista en la lógica propuesta por James referida a la organización? James no se ocupa de este problema, que a nosotros nos merecerá análisis concretos porque los dos gremios del movimiento ferroviario, La Fraternidad y la Unión Ferroviaria, no estarán ajenos a la burocratización a la que refiere el autor, por lo que nos interesará explicar la relación entre la cúpula sindical y las bases durante el conflicto ferroviario de 1961. Si bien sus aportes le otorgan un lugar protagónico a la dirigencia sindical como principal factor de poder, su enfoque innovador atiende a la experiencia concreta de los trabajadores, a las transformaciones operadas en su conciencia y cultura.

Los vacíos historiográficos sobre el tema que nos ocupa no solo tienen que ver con objetivos diferentes en los estudios existentes sino con el privilegio que la historiografía otorgó a los análisis centrados en Buenos Aires y al abordaje de las acciones del movimiento obrero

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

organizadas desde las estructuras sindicales. Nos proponemos complejizar estos aspectos, porque creemos que es necesario un enfoque regional y que atienda a las especificidades sociales, políticas, sindicales y culturales de los sujetos trabajadores ferroviarios en sus contextos laborales y cotidianos.

La estrategia Frondicista de legalizar la organización gremial, reeditar la ley de Asociaciones Profesionales imprimió otra dinámica al movimiento sindical, que, creemos, sufrió los vaivenes políticos pero sostuvo algunas prácticas de organización autónomas (que pueden retrotraerse a la organización de las bases en las comisiones internas y a la tradición movimientista preperonista). Lejos de conseguir quebrar la lógica económica del desarrollismo, el movimiento ferroviario en 1961, recupera las tradiciones anteriores, las acciones de lucha aprendidas históricamente y las condensa en un nuevo escenario que nos interesa desentrañar. Esas condiciones de posibilidad del período denominado Desarrollista para las acciones colectivas de los trabajadores ferroviarios habilitan a que nos preguntemos ¿cómo leer la huelga ferroviaria dentro de este redefinido escenario político y económico? ¿Qué discursos podemos encontrar en los sindicatos del riel en este contexto? ¿Contra qué reaccionaron los gremios? ¿Qué características asumió la huelga según los distintos ámbitos en los que se desarrolló?

Frente a este balance actual de los estudios relacionados con nuestro tema lo particular de nuestro abordaje, desde la perspectiva de historia local, es analizar la existencia de una cultura ferroviaria, es decir, la trama profesional y cultural que se gestó en los talleres, como así también, las representaciones de las prácticas ferroviarias que los actores construyeron y que ordenaron la lógica de sus relaciones sociales dentro y fuera de su lugar de trabajo. La clase obrera ferroviaria que sufrió transformaciones identitarias conformó prácticas de lucha arraigadas y transmitidas por la experiencia de sus miembros, de ahí que podamos encontrar en la especificidad de los espacios laborales ferroviarios los soportes de una identidad ferroviaria existente y desafiada en 1961.

Enfoque conceptual

En este apartado nos proponemos explicitar los problemas que nos interesa investigar, las hipótesis que formulamos y el bagaje teórico y conceptual que tenemos para trabajar este tema. Nos movilizan una serie de interrogantes, que hemos formulado a partir del conocimiento de las acciones colectivas organizadas por el movimiento obrero ferroviario nacional y local durante el conflicto, ¿Quiénes son los sujetos sociales de los talleres? ¿Quiénes son los sujetos sociales de estas localidades? ¿De qué manera, son abordadas las formas de acción que los trabajadores ferroviarios desarrollaron durante el conflicto? ¿Qué

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

piden los obreros ferroviarios y cómo lo hacen? ¿Cuál es la trama social, laboral y cultural que podemos reconstruir en estos escenarios locales?

Los aportes de las teorías sobre movimientos sociales, nos brindan los conceptos para poder identificar en las localidades de Laguna Paiva, Perez y Basavilbaso, en 1961, diferentes tipos de acciones colectivas que le otorgaron poder al movimiento ferroviario y que tuvieron y tienen sentidos diversos para los protagonistas.[75] En función de estos aportes, indagaremos en el conjunto de elementos que constituyeron la demanda, legitimaron las acciones y dieron cuenta del discurso con el que los actores ferroviarios justificaron el sostenimiento de su desafío, de manera de responder a los interrogantes formulados mas arriba.

Los conceptos y categorías de análisis que nos servirán para desglosar los repertorios de acciones sostenidos por el movimiento obrero ferroviario serán los que se desprenden de la tipología de acciones violentas, convencionales y disruptivas elaborada por Sidney Tarrow[76]. El autor propone el estudio de los repertorios de acción que merecen analizarse a la luz de estos aportes teóricos, para poder explicar las formas de expresión que encontramos formuladas por el movimiento ferroviario nacional y local en 1961. En este sentido, y como nos interesa pensar las acciones colectivas como escenarios de lucha de poder, es que, a partir de los aportes de Tilly quien conceptualiza a la violencia colectiva como un *"subproducto de la lucha por el poder y de su represión*"[77], entendemos a la violencia como producto de la interacción entre los que protestan y las fuerzas del orden; por convención a las acciones que forman parte de un repertorio conocido; y por disrupción al tipo de acción colectiva que se manifiesta dentro de un contexto social determinado como una alteración profunda de la rutina de los oponentes. Estos tipos de acciones colectivas están determinadas por el grado de incertidumbre, desafío y solidaridad que presenten en un contexto social determinado. Lejos de pensar las acciones colectivas contenciosas llevadas a cabo por el movimiento obrero ferroviario como meras acciones públicas, se pretende desde los aportes teóricos establecidos realizar un análisis en profundidad y que otorgue significación a nuestro trabajo.

En un contexto signado por una *estructura de oportunidades políticas*[78] favorable para la acción colectiva del movimiento obrero ferroviario, el período desarrollista plantea un escenario político y sindical diferente con respecto al escenario de las luchas ferroviarias de principios de siglo XX. El lugar estratégico que los talleres ferroviarios tenían dentro del esquema agroexportador liberal será redefinido a partir de las políticas económicas diseñadas

---

[75]Nos referimos a los siguientes autores: Tarrow, Sydney. El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política, Alianza ED., Madrid, 1997 y, Tilly, Charles. "Acción Colectiva", en Apuntes de investigación del CECYP N 6, Bs. As., 2000.

[76] : Tarrow, Sydney. El poder en movimiento… Op. Cit.

[77] Tilly, Ch. y otros El siglo rebelde, 1830-1930, Prensa Universitarias de Zaragoza, Zaragoza 1997, pág.291.

[78] Tarrow, Syndney El Poder en movimiento… Op. Cit.

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

por el gobierno de Frondizi, esta cuestión, afectará el poder del movimiento obrero ferroviario, por lo que será interesante preguntarnos ¿por qué los ferrocarriles ya no tienen la "posición estratégica"[79]que tenían a principios del siglo XX?, y si este debilitamiento se trasladó al movimiento ferroviario.

Como nos interesa estudiar la dinámica social e identitaria ferroviaria exploraremos las redes sociales construidas alrededor del trabajo ferroviario, y también indagaremos en la cultura ferroviaria. Para estos fines es que las contribuciones de Hobsbawm[80] y Thompson[81] sobre el análisis de la clase trabajadora, son importantes porque amplían el campo de abordaje sobre el movimiento obrero, que generalmente se reduce a las instituciones y organizaciones sindicales. La clase obrera es presentada, desde estos autores como protagonista activo de la historia, privilegiando sus experiencias, acciones, mundo simbólico y conciencia (de clase). De la misma escuela historiográfica tomamos el concepto de cultura que elabora Raymond Williams[82], basándonos específicamente en la noción de estructura de sentimiento, es decir, las experiencias sociales de un grupo definido, sus percepciones y valores propios, que forman parte de una forma de vida.

En este orden de cosas, y continuando con nuestras preocupaciones por reconstruir el entramado social y cultural de los talleres, entendemos que los aportes que encontramos trabajados como *"Sistema De Saberes del Trabajo Ferroviario (SSTF)"*[83], es decir, *"un conjunto integrado y articulado de conocimientos técnicos y no técnicos, experiencias, hábitos y costumbres legadas, tradiciones, rutinas, representaciones sobre el trabajo ferroviario, mitos y leyendas que como entramado de saberes constituye parte del "patrimonio colectivo" de todos los ferroviarios",*[84] resulta significativo para nuestros intereses. Por un lado, retomando la hipótesis que postulan Ayuso, Jimenez, Sessano y Telias[85], ese SSTF impidió aplicar las indicaciones de la Organización Científica del Trabajo (OCT) y la aplicación del sistema taylorista porque existía una imposibilidad de caracterizar al sistema de trabajo ferroviario como netamente industrial. Los autores consideran que el mundo del trabajo en los espacios

---

[79] Womack, John, en Posición estratégica y fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos obreros Fondo de Cultura Económica, México, 2007.
[80] Hobsbawm, Eric. El mundo del trabajo. Estudios históricos sobre la formación y evolución de la clase obrera. Barcelona, Crítica, 1987.- Sobre la historia. Barcelona, Crítica, 1998.
[81] Thompson, Edward P. La formación de la clase trabajadora en Inglaterra. . Barcelona, Ed. Guadarrama, 1978.
[82] Williams, Raymond Marxismo y Literatura. Barcelona, Ed. Península, 1980.
[83] Puiggróss, A., Sessano, P. y otros, "Historia y prospectiva de los saberes socialmente productivos: el ferrocarril y los saberes del trabajo." Disponible en: http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/Iice/ANUARIO_2008/textos/18_Puiggros_Ferrocarril.pdf
[84] Vías Argentinas. Ensayos sobre el ferrocarril. Varios autores. Ed. Milena Caserola, 2010, pág. 65.
[85] Vías Argentinas. Op. Cit.

ferroviarios implicaba roles, jerarquías que no iban de la mano con la propuesta de organización totalizante del modelo de la OCT. Eso no implicaba encontrar reglamentos de trabajo, pero los mismos no alcanzaban a dar cuenta de la totalidad de saberes que cada trabajador debía tener, por lo tanto, y ahí radica la fortaleza de este argumento, sostienen que el mundo de los trabajadores ferroviarios se basaba en la transmisión de una cultura, costumbres, rituales, legados familiares, herencias colectivas, que no podían materializarse un ninguna disposición[86]. En este sentido, es que sostenemos a modo de hipótesis, que la trama de sociabilidad existente durante 1961 deberá analizarse como parte de este proceso de constitución de un trabajo específico y de un conjunto de saberes, aprendidos, vividos, transmitidos que forman parte, de la identidad de los ferroviarios. Este entramado laboral, educativo, social y cultural se extiende a la familia y al barrio, dando cuenta de la construcción social de la identidad ferroviaria en la comunidad. Los investigadores también sostienen que el sistema de saberes se sostuvo pese a las políticas de privatización de los años 90 del siglo XX, pero, existieron baches que tienen que ver con el debilitamiento de la identidad del colectivo de los trabajadores y sus familias. Nos preguntamos, si podemos encontrar esos baches en el período que nos interesa estudiar y, si estamos frente a un proceso de debilitamiento de las identidades.

Los problemas que vamos a investigar se abordaran desde la historia regional porque permite complejizar la mirada sobre la construcción de las subjetividades, que no se limitan a los recortes físicos y territoriales sino que, decimos con Fernandez[87], que la pertenencia o no a un "lugar", un adentro o un afuera marcado por el enraizamiento a un sitio, son visiones que toman como eje el concepto de identidad y las formas de percepción. En este contexto, la ciudad, lo local, lo regional se erigen como lugares estratégicos para pensar la identidad. Es entonces, desde el punto de vista de la historia regional y local a partir del cual se puede analizar con pertenencia el desarrollo problemático de estas cuestiones. Desde esta postura, el concepto de identidad aparece ligado a la configuración social del espacio.

Como parte de este enfoque es que acordamos con la conceptualización que proponen Videla y Rodríguez[88], lo local es considerado un espacio de relaciones, de experiencias transmitidas con una unidad de sentido, ahí se definen los sujetos como entidades propias y

---

[86]Postulados sostenidos en Puiggróss, A., Sessano, P. y otros, "Historia y prospectiva de los saberes socialmente productivos: el ferrocarril y los saberes del trabajo." Disponible en: http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/Iice/ANUARIO_2008/textos/18_Puiggros_Ferrocarril.pdf

[87] Fernandez, Sandra, "El revés de la trama: contextos y problemas de la historia regional y local", disponible en: http://www.estudioshistoricos.org/edicion_1/sandra-fernandez.pdf

[88] Paulon, Victorio; Porcu, Angel; Gallitelli, Bernardo; Cangiano, María Cecilia; Rodriguez, Ernesto J.; Videla, Oscar (Comp.) El Villazo La experiencia de una ciudad y su movimiento obrero Tomo I. Revista Historia Regional - Libros
Sección Historia - Instituto Superior del Profesorado Nº 3Villa Constitución, 1999. Pág.14.

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

atravesadas por el colectivo social. Las representaciones sociales que los sujetos realizan de sí mismos y de los otros son las que generan las formas de identidad, localizadas, espaciadas, no siempre geográficamente sino socialmente. Sostenemos entonces que las relaciones construidas y (re)construidas por los pobladores de estas localidades "talleristas", son relaciones sociales atravesadas por experiencias históricas diferentes, pero también comunes, que se transmiten, como los saberes y conforman imaginarios sociales particulares en escenarios socioculturales delimitados.

Este posicionamiento teórico y metodológico tiene que ver con la renovación de la forma que la historia tenía de abordar lo social que, desde las últimas décadas del siglo XX, se plantea revisando las conceptualizaciones de lo regional como algo rígido a visiones que coloquen el énfasis en la región como una construcción humana e histórica[89]. De esta manera, acordamos con Jelin en que *"El desafío es pensar la «vida de los sujetos» en su «locus concreto», sin asumir el espacio como una unidad geográfica o político-administrativa dada e independiente a la formas en que los actores sociales lo configuran y reconfiguran a partir de sus prácticas, haciéndolo propio y definiendo a cada paso qué es lo cercano y lo lejano, lo propio y lo extraño, lo local y lo extralocal".*[90]

La singularidad que revisten ciertos espacios y localidades durante el conflicto ferroviario nacional está en estrecha relación con las prácticas y experiencias que los sujetos sociales allí presentes realizan a lo largo del tiempo. Nos proponemos acotar la mirada a escenarios locales, temporales y espacialmente determinados, los escenarios que tomamos como eje de nuestra propuesta no se entienden como espacios naturales y administrativos, sino como contextos particulares por su dinámica social, cultural, económica, política adonde se generaron problemáticas singulares, adonde existieron prácticas sociales que revierten interés. Trabajaremos con una metodología cualitativa para acercarnos a diferentes aspectos de nuestro problema. Primero, y porque tomamos una perspectiva analítica macrosocial es que caracterizaremos temporal y espacialmente nuestro recorte temático, esto implicará realizar una descripción del contexto sociohistórico en el que se ubica nuestro tema para poder avanzar en las caracterizaciones de los espacios bajo análisis y los entramados sociales existentes.

En segundo lugar, como nos interesa atender a las interpretaciones del conflicto que han tenido los sujetos, reconstruir sus prácticas, sus entornos laborales y culturales es que tomaremos una perspectiva microsocial, y para eso analizaremos fuentes documentales como

---

[89] Tomamos los aportes de Susana Bandieri, Raúl Frandkin, Nidia Areces, Marta Bonaudo, entre otros, como exponentes de esta nueva perspectiva historiográfica en Argentina.

[90] Jensen, S. Diálogos entre la Historia Local y la Historia Reciente en Argentina. Bahía Blanca durante la última dictadura militar, disponible en: http://halshs.archivesouvertes.fr/docs/00/53/11/87/PDF/AT10_Jensen.pdf

documentos gremiales, discursos oficiales, diarios locales y nacionales, durante los 42 días que duró el conflicto en cuestión. También utilizaremos la técnica de la entrevista semiestructurada, para poder atender al mundo de las subjetividades que es central a los fines de nuestras inquietudes.

Avances en la investigación

El caso de Laguna Paiva

En el pueblo de Laguna Paiva, localidad ubicada a 40km. de la ciudad de Santa Fe, se localizaba uno de los mayores talleres de montaje y reparación de locomotoras del Ferrocarril Belgrano, adquiriendo en esta localidad un carácter estratégico la actividad ferroviaria al ser la principal fuente de ingresos para la población y operar como canal de conexión y comunicación entre diversos puntos geográficos. El tendido del ramal San Cristóbal – Santa Fe dejó como resultado la habilitación de la estación Laguna Paiva en 1908 en campos que eran propiedad de Reynaldo Cullen[91]. Esto fomentó el poblamiento del lugar y el surgimiento de locales comerciales para proveer artículos de consumo a los obreros de las cuadrillas de trabajo. Con el correr de los años, el Estado dio lugar a emprendimientos ferroviarios como el ramal Laguna Paiva - Deán Funes; la rotonda y el depósito de locomotoras; el taller de reparación de vagones; y almacenes para proveer de insumos a la línea Belgrano. Esto produjo la instalación de otras instituciones que acompañaron el crecimiento poblacional de la localidad. El ferrocarril ejerció una fuerte influencia en el trazado urbano, ya que los primeros espacios que se fueron loteando se ubicaban en las proximidades de la estación de trenes, y del depósito de locomotoras, y a lo largo de las vías de los ramales Deán Funes y San Cristóbal. La conformación de dos conglomerados a ambos lados de las vías creó las denominaciones de Pueblo Nuevo y Pueblo Viejo según la cercanía o lejanía a la estación primitiva, ordenando así el crecimiento urbano.

En 1961, frente a la implementación del Decreto N° 4061, se realizaron a nivel nacional diferentes paros de protestas de La Fraternidad y la Unión Ferroviaria, los gremios ferroviarios. Durante los meses de mayo y junio se realizaron paros que consiguieron un acuerdo con el gobierno que consistió en la futura conformación de una Comisión integrada por representantes estatales y gremiales con el propósito de estudiar la situación de los servicios

[91] La localidad llevó el nombre del pueblo Reynaldo Cullen hasta que en 1967 fue declarada ciudad, adoptando el nombre que identificaba a la estación de trenes del ferrocarril Belgrano: Laguna Paiva. A lo largo de este trabajo se utiliza este último nombre porque las fuentes con las que se ha trabajado así lo realizan.

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

auxiliares, de los ramales que se pretendía levantar y del consecuente régimen de trabajo en los talleres. Tras demoras en las negociaciones, un nuevo decreto en octubre de 1961, acentuó el diagnóstico económico deficitario de las estructuras ferroviarias para la economía del país y estableció la necesidad de reducir el personal en forma paulatina con previa indemnización.[92] El 28 de octubre de 1961 se clausuraron talleres ferroviarios y ramales auxiliares y se cerraron los de Cruz del Eje, Liniers, Alianza, Santa Fe, Strobel, Rosario, La Plata y San Antonio Oeste. La Comisión Directiva de La Fraternidad, siguiendo las disposiciones de la 46 Asamblea General de Delegados, estableció el inicio de un paro por tiempo indeterminado a comenzar el 30 de octubre, siendo coordinada la acción con otros actores del movimiento obrero nacional como la Unión Ferroviaria, la Confederación General del Trabajo, la Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte y, estableciendo contactos con la Federación Internacional de Obreros del Transporte.

A partir del 1 de noviembre de 1961 las disposiciones gubernamentales declaraban la emergencia grave de la situación ferroviaria y el establecimiento de la requisa del personal en Buenos Aires, y a partir del 13 de noviembre en todo el país. La requisa era un procedimiento policial que pondría a disposición del Ejecutivo Nacional al personal estatal ferroviario quien sería notificado de su deber de concurrir a su lugar de trabajo. Esta medida se acompañó a partir del 5 de noviembre de la creación de un Comando de Seguridad del Transporte encargado de asegurar el funcionamiento del servicio y la paz social.

El ofrecimiento de altas remuneraciones a aquellos que se presentasen a trabajar, la contratación de personal jubilado, de obreros de países limítrofes, y aficionados constituyeron estrategias del gobierno nacional para garantizar el cumplimiento del servicio y quebrar la huelga.

Asambleas de trabajadores, manifestaciones públicas, divulgación propagandística integraron el repertorio de acción constante del movimiento ferroviario nacional. Las comisiones directivas de La Fraternidad y la Unión Ferroviaria, los dos gremios que encabezaron la acción, centralizaron la información del conflicto, las indicaciones a seguir y la suerte de las negociaciones en Circulares Generales y Boletines de Huelga. A partir del 1 de noviembre de 1961 la preocupación central del movimiento fue buscar estrategias que posibiliten obstaculizar y hacer fracasar el plan de requisa del gobierno, es por esto que, en los documentos gremiales se explicitaban indicaciones a seguir frente a los allanamientos, intimidaciones, persecuciones y demás acciones realizadas hacia la organización gremial, los obreros y sus familias, tendientes a quebrar la medida. También, los documentos advertían sobre la contratación de personal antes despedido y no profesional que ocupaba cargos en los

[92] Paúl, Oscar, La declaración de ciudad del Pueblo Reynaldo Cullen, en Imprenta Lux S.A. Santa Fe, 2001 pág. 56- 59

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

servicios ferroviarios pudiendo ocasionar accidentes, errores técnicos y un peligro para los usuarios.

A lo largo del conflicto se destacaban en los documentos gremiales, de alcance nacional, las características y el suceder de la huelga en los espacios locales del interior del país, a través de la información de las seccionales y dependencias gremiales, como también de la prensa. Un caso significativo fue el sucedido en Laguna Paiva, donde la huelga tuvo fuerte adhesión no solo de los obreros, sino de sus familias y mujeres. Este caso registra una jornada especial por el grado explosivo que adquirieron las acciones colectivas, con alta cuota de espontaneidad y fuertemente disruptivas. El 11 de noviembre de 1961, la llegada de un tren desafiando el paro, alteró la calma pueblerina. Con gran espontaneidad muchos habitantes del pueblo, principalmente las mujeres, obstaculizaron el avance del vehículo y luego incendiaron los vagones, desatándose un enfrentamiento con la policía. Muchas fueron las repercusiones del acontecimiento, varias las versiones de los sucesos en esta pequeña localidad del norte santafesino que mas allá de la fuerte organización gremial dio cuenta de un pueblo identificado con las reivindicaciones ferroviarias.

Una exploración del corpus documental y consideraciones sobre los primeros resultados

Se comenzó a indagar en fuentes escritas para reconstruir las características del conflicto en Laguna Paiva. Se atendieron las diferentes interpretaciones que los actores construyeron según su posición en el conflicto, a partir de documentos emitidos por la organización gremial como Comunicados de Prensa, Boletines de Huelga, Parte de los días de huelga, y los registros de la prensa a través del Diario *El Litoral*[93].

Sobre las políticas ferroviarias de Frondizi

Según las publicaciones en el Diario El Litoral de los comunicados del gobierno, las medidas de gobierno sobre el sector ferroviario estuvieron destinadas a disminuir el alto déficit del servicio, incrementar el rendimiento del personal y reducir progresivamente el número de trabajadores con una acordada indemnización.

A partir de los documentos analizados podemos establecer que se formuló un diagnóstico negativo de la situación económica del país una vez iniciada la huelga ferroviaria, considerándose a ésta la causante del déficit económico que impactaba sobre toda la nación.

[93] Diario de la ciudad de Santa Fe, de tendencia conservadora.

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

Se manifestaba que la acción era llevada a cabo por una dirigencia gremial que atentaba contra la *"comunidad nacional"* y no proponía ninguna solución concreta a *"un sistema ferroviario anacrónico y en situación de quebranto"* sino que impedía las negociaciones pacíficas entre las partes mediante sus acciones violentas, y atentaba contra la economía nacional al perjudicar sus ingresos y ocasionar problemas en las actividades cotidianas de los usuarios. Por estos motivos es que el gobierno nacional publicaba *"el más absoluto respecto a la libertad de trabajo, comprometiendo al efecto todo el peso de la fuerza pública. No será tolerada ninguna acción que lesione el patrimonio del Estado o de los particulares o limite el inalienable derecho a trabajar."* [94] Esta perspectiva permitía definir a la acción colectiva como, *"la contestación de un sector gremial, empecinado en actitudes negativas a las posibilidades de acción constructivas ofrecidas por el gobierno de la nación."*[95]

Las palabras del presidente Frondizi otorgaban fuerte énfasis a esta acción como generadora de un enfrentamiento y obstaculizando el "progreso" que constituía uno de los pilares del proyecto económico desarrollista. La amenaza del caos originada por la paralización de los servicios se consideraba un atentado contra la actividad productora de la Nación, que "*necesitaba una reestructuración de las deficientes condiciones de funcionamiento del sistema ferroviario para permitir el crecimiento nacional."*[96] Frondizi concebía a esta acción colectiva como parte de anteriores huelgas de otros sectores que perseguían el mismo objetivo de generar un enfrentamiento, aludiendo a la huelga del frigorífico Lisandro de la Torre realizada en 1959 como la *"descabellada aventura de la huelga subversiva"*[97].

Las versiones oficiales daban cuenta de la impopularidad de la medida ya que era un perjuicio para los ciudadanos. Un sondeo de opinión realizado por la jefatura de relaciones públicas del Comando de Seguridad manifestaba que existía poco apoyo a la huelga, primando una incomprensión de sus razones. Se registraron intentos por quebrar la acción convocando a personal jubilado, otorgando altos salarios a quienes no acompañen el objetivo del movimiento ferroviario y mostrando la bandera nacional en aquellos vagones que circulen quebrando la medida de fuerza.[98] Estas estrategias favorecían una polarización de la opinión pública, ya que coexistían dos discursos antagónicos que se traducían en formas de acción opuestas.

---

[94] Diario El Litoral, 30 de octubre de 1961, pág. 1/col. 2-3.
[95] Diario El Litoral, 30 de octubre de 1961, pág. 1/col. 2-3.
[96] Diario El Litoral, 6 de noviembre de 1961, pág. 1/col. 2-3.
[97] Diario El Litoral, 6 de noviembre de 1961, pág. 3 col.3-4-5-6
[98] Diario El Litoral, 6 de noviembre de 1961, pág. 3/col. 3-4-5-6

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

La organización de la acción de los ferroviarios en Laguna Paiva

¿Qué piden los obreros ferroviarios y cómo lo hacen? constituyen dos interrogantes que nos movilizan a indagar en el conjunto de elementos que constituyeron las demanda, legitimaron las acciones y dieron cuenta del discurso con el que los actores justificaron el sostenimiento de su desafío.

Con respecto a las características del sindicalismo ferroviario, podemos conocer que las disposiciones generales que enviaba la Comisión Directiva de La Fraternidad en Buenos Aires a las seccionales permitían articular y coordinar acciones en el movimiento ferroviario con cierto grado monolítico. Los comunicados de prensa emitidos por La Fraternidad de Buenos Aires daban cuenta de las negociaciones realizadas entre el órgano sindical y el gobierno, las reuniones con otras organizaciones gremiales, el por qué de las medidas de fuerza, las indicaciones y forma de organización de la acción colectiva a nivel nacional, los casos destacados del conflicto, las críticas al gobierno y sus ministros y el descargo ante "malversaciones" de la prensa. En las instrucciones que se manifestaban en las Circulares Generales se hacían explícitos los canales de comunicación que se mantendrían para el sostenimiento de la acción: la distribución de boletines de huelga en todas las seccionales, la conformación de Comisiones de Emergencia para realizar tareas informativas y solidarias con los obreros perseguidos y requisados, la elaboración de Boletines de huelga locales y otros impresos que deberían remitirse a la Secretaría Central del movimiento para informar los acontecimientos particulares y las características del conflicto en las diferentes localidades. Estas cuestiones daban cuenta de una organización con fuerte control a nivel nacional que fomentaba una articulación de redes en el plano horizontal siguiendo los principios de *"Disciplina, Organización, Ajuste en las operaciones, Determinación, Solidaridad, Decisión."*[99]

A partir del análisis del discurso gremial, podemos rescatar que la defensa de la idoneidad del oficio; la reivindicación de un pasado común; la lealtad gremial, serán tres rasgos claves a la hora de reforzar una identidad colectiva que se siente amenazada en esta situación conflictiva. Estos elementos identitarios se corresponden con la particularidad del gremio de maquinistas y foguistas que dentro de la rama ferroviaria era considerado un gremio bien combativo. La apelación a un pasado que encuentra gloriosas reivindicaciones y acciones - como las grandes huelgas de 1912 y 1919- son tomadas como hitos temporales para justificar las acciones en 1961 y la experiencia del movimiento que se rastrea desde fines del siglo XIX.

[99] Boletín de Huelga emitido por La Fraternidad, seccional Laguna Paiva del 24 de noviembre de 1961.

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

En el siguiente fragmento, La Fraternidad apela a un pasado lejano para reivindicar la acción colectiva del presente, *"(…) Una vez más – esta oportunidad con mayor volumen- se pone a prueba la fortaleza de "La Fraternidad": estamos los hombres de hoy para demostrar que nuestra Organización es –en su esencia- la misma de 1887, y será la misma en el futuro, o no será "La Fraternidad"*[100].

El lema *"vamos a la lucha con moral y a paso de vencedores"*[101], acompañaba los objetivos ya mencionados en tanto que revalorizaba la condición obrera en una posición de verdadera esclavitud producto de las medidas desarrollistas vigentes. El gobierno, sus funcionarios (principalmente el Ministro de Obras y Servicios Públicos: Acevedo) y los *"krumiros o carneros"*, es decir, aquellos considerados traidores al movimiento, constituyeron el enemigo, conformaban la identidad opuesta (el ellos) a la del movimiento y su interlocutor por excelencia.

Los documentos gremiales otorgaban protagonismo a los considerados deberes del ferroviario y estos consistían en acompañar las acciones, sostener el desafío, ayudar a los compañeros perseguidos, acatar las decisiones de la comisión directiva, leer y difundir los boletines de huelga, como así también detectar, denunciar ante el gremio y públicamente los nombres y las acciones de los considerados traidores al movimiento. Así es como por ejemplo, en los boletines de huelga de la seccional de Laguna Paiva, se plasmaba periódicamente la *"Lista de Carneros actualizada"* compuesta de: los nombres, apellidos, apodos y lugar de trabajo de aquellos considerados *"traidores"*, los cuales eran criticados, atacados verbalmente y ridiculizados por la debilidad demostrada con el movimiento ferroviario.

Como se consideraba que este conflicto afectaba a la nación argentina en su conjunto es que, también, se reconocían las masivas adhesiones a la huelga ferroviaria. Los lemas acompañaban las acciones y se utilizaban para dar cuenta de la unanimidad del movimiento que si bien representaba a los ferroviarios liderados por el gremio fraternal, también el movimiento se extendía a las familias de los ferroviarios que, acompañaban al hombre en su lucha, ganando protagonismo la mujer del obrero que en significativos acontecimientos recibió páginas de reconocimiento en los documentos gremiales.

El Diario Litoral y los Boletines de huelga describen y relatan los repertorios de acción del movimiento obrero ferroviario en todas partes del país, a nosotros nos interesa los registros sobre Laguna Paiva. El 29 de octubre de 1961, el Diario *El Litoral* registró los ecos de la asamblea de dos mil afiliados en la sede de la Unión Ferroviaria de Santa Fe, en la que se resolvió la adhesión de los ferroviarios al paro, por tiempo indeterminado, conforme lo dispuesto por la central ferroviaria nacional. Se advierte en la oratoria de los participantes de

[100] Comunicado de Prensa de la Comisión Directiva de La Fraternidad, 28 de octubre de 1961.
[101] Boletín de huelga emitido por La Fraternidad, 2 de noviembre de 1961.

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

esta asamblea un posicionamiento crítico ante la política del gobierno que impactó sobre el espacio local porque *"se trataba* - dijeron- *de aislar poblaciones enteras. Aparte de todo esto en Santa Fe ya hay más de 1700 cesantes, lo que configura un problema social sin precedentes."* [102]

En Laguna Paiva, la huelga fue encabezada por el sindicato "La Fraternidad" con adhesión de la Unión Ferroviaria, las manifestaciones y actos en la plaza principal fueron dos constantes del repertorio de acción del movimiento ferroviario local, donde se advirtió una fuerte presencia de gran parte de la población y de la *"familia del ferroviario"*. Como se registró en el Diario *El Litoral* el 31 de octubre, luego de una asamblea realizada unos días antes en la sede de la Unión Ferroviaria los participantes de la misma se organizaron en manifestación llegando hasta la plaza central del pueblo y, frente al busto del General San Martín entonaron el himno nacional argentino concluyendo el acto sin incidentes y recibiendo la manifestación una importante adhesión del comercio de Laguna Paiva que cerró sus puertas.[103]

En el parte de los días de huelga, emitido por la seccional de La Fraternidad de los días 30 de octubre al 5 de noviembre, se mencionaban las cuatro manifestaciones realizadas en la localidad, las cuales habían sorprendido a los integrantes del movimiento ferroviario porque habían contado con la participación masiva de esposas, hijos y la adhesión de instituciones del pueblo que llevando banderas argentinas circularon por las calles. Acciones colectivas convencionales aparecieron aglutinando a otros actores sociales que establecieron redes personales y sociales con los protagonistas directos de la acción, mostrando la flexibilidad de la organización y despertando solidaridad en diversos sectores de la sociedad paivense. Es interesante destacar la adhesión a la huelga por tiempo indeterminado del Centro de Jubilados y Pensionados Ferroviarios de Laguna Paiva quien contribuyó económicamente a la acción del movimiento, como así también la adhesión de la Comisión Pro Mejoras del Magisterio de Laguna Paiva.

Estas acciones convencionales despertaban incertidumbre en los oponentes quienes emprendían y justificaban la represión originando confrontaciones violentas. Por ejemplo, el 3 de noviembre durante una manifestación, la policía y un grupo de Gendarmería allanó domicilios de obreros deteniendo a 4 de ellos e ingresó en el local de la Unión Ferroviaria deteniendo a 18 obreros más que se encontraban allí, por lo que *"la manifestación se dirigió a dicho local solicitando pacíficamente la devolución del mismo, en contestación se le dispararon gran cantidad de bombas de gases lacrimógenos, reaccionando en consecuencia los manifestantes y tomando el local por asalto pese a que la policía disparó varios tiros de*

[102] Diario El Litoral, 29 de octubre de 1961, pág. 5/ col. 3-4
[103] Diario El Litoral, 31 de octubre de 1961, pág. 4

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

armas al aire".[104] El Diario *El Litoral* registraba la versión oficial de los hechos. Allí era significativa la justificación de la represalia, ya que daba cuenta de la importancia del enemigo comunista y de la asociación entre este y los *"desórdenes sociales"*. La versión oficial justificaba el procedimiento al ser considerado no contra los ferroviarios sino contra comunistas y respondía a un pedido de detención expreso del Poder Ejecutivo[105], quien ordenó también la creación del Comando de Seguridad del transporte, anunciado el 5 de noviembre, al mando del jefe de la Policía capitán de navío Recaredo Vázquez para asegurar los servicios de transporte y la tranquilidad pública.

Será la jornada del 11 de noviembre la que marcará la explosión en la acción colectiva en Laguna Paiva. Esta acción será de tipo disruptiva, originando la alteración en la rutina de los oponentes, generando fuerte solidaridad e incertidumbre y ampliando el círculo del conflicto. El parte de huelga emitido por la seccional paivense de La Fraternidad expresaba que pasado el mediodía llegó un tren tocando repetidas veces la bocina en *"actitud provocativa"* que se manifestó cuando el maquinista al llegar al paso nivel saludaba *"haciendo ostentación de una manzana que iba comiendo"*. Al llegar a un destacamento de la policía ferroviaria *"las mujeres de la población se pusieron en las vías y acarreaban durmientes próximos instando a los compañeros ferroviarios a hacer lo mismo, generalizándose entonces la obstrucción de las vías, levantándose más a delante los rieles"*. La locomotora se detuvo y se inició una pedrada, procediendo los policías a *"hacer descargas de metralletas contra los ferroviarios"* siendo heridos dos de ellos, por lo que *"se rompió el dique de prudencia que mantenía a los compañeros (…) (y) del tren compuesto por una locomotora, un furgón y tres coches de pasajeros, se quemaron un coche de pasajero, el furgón y parte de la cabina de la locomotora (…). Unas horas más tarde llegó una autobomba del cuerpo de bomberos de Santa Fe, para apagar el incendio, que como digo fue neutralizado por los propios ferroviarios"* [106]

Un dirigente de la Unión Ferroviaria indicaba en sus declaraciones que *"La Policía Federal, que ejercía vigilancia, trató de repeler a las mujeres lo que determinó la intervención de los hombres"* quienes se habían congregado en el lugar e intimaron a los agentes a retirarse. Una vez acatada la intimación se inició un ataque con gases lacrimógenos y ametralladoras a lo que *"el pueblo indignado contestó con gritos y una intensa pedrea, pero sin utilizar armas de fuego ni bombas incendiarias de ninguna especie."* Según estas

[104]Documentos emitidos por La Fraternidad, seccional Laguna Paiva: Parte de los días de huelga, 5 de noviembre de 1961.

[105] Diario El Litoral, 4 de noviembre de 1961, pág. 4/col. 5-6-7

[106]Documento emitido por La Fraternidad, seccional Laguna Paiva: Parte de los días de huelga. Fragmentos correspondientes al día 12 de noviembre de 1961.

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

declaraciones el fuego fue provocado por los mismos policías, los vecinos congregados y los dirigentes gremiales trataron de despejar la zona para evitar un desastre mayor y prevenir la posible explosión de una planta de oxígeno cercana al lugar.[107]

En estos discursos se apelaba a la provocación del oponente como primer incentivo a la acción. Una acción disruptiva que comenzaba por impedir el paso del tren y originaba un enfrentamiento abierto con armas de diferentes características, ante la fuerte provocación del maquinista del vehículo y luego de los policías, quienes serían los que comenzaron el incendio. El actor protagónico de esta acción fue *"el pueblo indignado",* apelativo particular que otorga mayor sentido a esta acción, destacándose el papel de las mujeres. Según esta versión, al no ser los dirigentes quienes encabezarían la acción ésta presentaba un alto grado de espontaneidad en los pobladores, incrementando así la incertidumbre como también la solidaridad con la causa ferroviaria.

La versión policial constituye otro discurso pertinente para apreciar las diferentes miradas del suceso. Fueron los ferroviarios quienes cortaron la manguera de frenos del vehículo, al tiempo que numerosas personas tiraron dos vagones estacionados sobre las vías en que aquel se encontraba. Esta acción dio lugar a que la policía hiciera uso de gases lacrimógenos, mientras que *"(…) una manifestación calculada en unas 4000 personas entre las que había criaturas y mujeres avanzaban resueltamente arrojando toda clase de objetos y botellas con inflamables provocando el incendio del tren, a la par que desde el local de la Unión Ferroviaria por medio de altavoces se arengaba y se entonaban marchas militares."*[108] Este discurso postulaba que la acción con cierto grado de espontaneidad fue potenciada y alentada por el gremio. No se mencionaba el papel de las mujeres, sino que una manifestación de personas era quien incendiaba el tren. En este sentido el discurso intentaba justificar la represalia, así como el discurso ferroviario intentaba justificar la acción.

El tono de las repercusiones daba cuenta del impacto y significación de la acción para diferentes sectores. El Comando de Seguridad del transporte, en un comunicado que hacía referencia a los sucesos en Laguna Paiva, coincidía con la versión policial y subrayaba que "*En el caso de Laguna Paiva, se reforzarán los efectivos necesarios de la Policía Federal."*[109] Por otro lado, tanto para el gremialismo local como nacional los hechos paivenses daban cuenta del grado de conflictividad y represión al que asistía la población y no solamente el obrero ferroviario. El Diario *El Litoral* registró que la CGT hacía llegar su apoyo moral y material a Laguna Paiva remarcando la valentía y tomando como ejemplo en la lucha por las conquistas sindicales. En el gremialismo nacional las repercusiones de esta acción generaron

[107] Diario El Litoral, 12 de noviembre de 1961, pág. 4/col. 7-8-9
[108] Diario El Litoral, 12 de noviembre de 1961, pág. 4/col. 7-8-9.
[109] Diario El Litoral, 12 de noviembre de 1961, pág. 4/col. 7-8-9

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

fuertes adhesiones y se destacó que la acción fue provocada por las fuerzas del orden y las autoridades.

De esta forma, los acontecimientos disruptivos en Laguna Paiva fueron caracterizados como *"una verdadera guerrilla entre las fuerzas policiales, gendarmes, trabajadores ferroviarios."*[110] La seccional Rosario de La Fraternidad identificaba a los protagonistas de la acción, por un lado al pueblo paivense en valiente actitud y defendiendo la soberanía del país y, por otro lado, tildaba de "gobierno antiargentino" a la fuerza opositora que *"masacra a su pueblo para ahogar así su clamor, queriendo reeditar la semana trágica del año 1919, para que los explotadores yanquees, sus amos, se consideren satisfechos por la acción criminal de sus sirvientes.*"[111]

Las mujeres de Laguna Paiva

En los documentos gremiales encontramos diferentes repercusiones del protagonismo de las mujeres en las acciones colectivas. La organización gremial en sus *"Páginas de heroísmo"* y bajo el título *"Las mujeres de Laguna Paiva desgarraron sus vestidos para hacer antorchas"* expresaba con orgullo el valor de las mujeres para desafiar al gobierno y apoyar a los trabajadores. Este protagonismo femenino en la acción paivense puede explicarse por el fuerte acompañamiento de la familia al jefe de familia y obrero ferroviario. En una localidad dependiente económicamente de los ingresos de este sector las medidas desarrollistas generaban una fuerte preocupación en la mujer, principalmente ama de casa, quien muchas veces alentaba a su marido en proseguir con la medida de fuerza para defender el trabajo único que mantenía al hogar.

La acción disruptiva del 11 de noviembre en Laguna Paiva fue de alto impacto simbólico en el contexto social paivense cuando los pobladores incendiaron los vagones del tren que entró al pueblo quebrando la medida de fuerza, fue el resultado de la acción espontánea de hombres y mujeres que manifestaban el apoyo a la huelga del movimiento ferroviario y expresaban su descontento ante la reacción del gobierno que burlaba la medida de fuerza poniendo en funcionamiento los vehículos de carga. El papel femenino en esta acción sorprende a los observadores al considerar a la actividad ferroviaria típicamente masculina. Es evidente que en Laguna Paiva la mujer no sólo acompañó al hombre en sus reivindicaciones gremiales sino que también incentivó y participó activamente del repertorio de acción del movimiento.

[110]Comunicado de Prensa de la Comisión Directiva de La Fraternidad, 11 de noviembre de 1961
[111]Boletín de huelga de La Fraternidad, seccional Rosario.

Las repercusiones de la jornada del 11 de noviembre en Laguna Paiva fueron positivas porque dieron cuenta de la importancia de los acontecimientos locales para el sostenimiento del desafío ferroviario a nivel nacional, también dotaron de significado a la acción disruptiva una vez que las estructuras de oportunidades políticas activaron la movilización del consenso en pos del sostenimiento del desafío colectivo, irrumpiendo en escena acciones con gran cuota de espontaneidad que permitieron internalizar la acción *"del pueblo indignado"* en el marco de la organización gremial como baluarte de la misma.

Las memorias sobre el conflicto

Si bien la memoria y sus usos de por sí no son historia, nos proponemos trascender las limitaciones de aquella para convertirla en punto de partida de ésta. Para ello, trabajaremos con el objeto de lograr su historización, es decir, su objetivación y racionalización en un conocimiento contrastado sujeto al método que hemos propuesto. En este sentido, resultan significativos los aportes metodológicos que la propuesta de Lobato, a la que hemos referido anteriormente, nos brinda sobre el tratamiento con los testimonios orales a través de lo que la autora llama las *"prácticas de recordación"*. El trabajo que realizó a partir de la conformación de "grupos de recordación"[112], resulta enriquecedor como propuesta que trasciende la técnica de entrevistas individuales. Con el propósito de llenar el vacío de las fuentes orales la propuesta no sólo se orientó a las entrevistas personales sino que trató de encontrar otros relatos a partir de la reunión entorno a preguntas y/o objetos para activar los recuerdos.

Consideramos, entonces, que el contexto social y las experiencias individuales están enmarcadas socialmente,[113] es decir, *"lo colectivo de las memorias es el entretejido de tradiciones y memorias individuales, en diálogo con otros, en estado de flujo constante, con alguna organización social -algunas voces son más potentes que otras porque cuentan con mayor acceso a recursos y escenarios- y con alguna estructura, dada por códigos culturales compartidos"*[114], de esta forma el análisis de testimonios, que será necesarios para complejizar nuestro estudio, expresarán los diferentes sentidos del pasado, sentidos que interactúan y que evidencian los constructos identitarios presentes y en disputa.

De esta forma, nos preguntamos ¿cómo ha sido experimentada la huelga de 1961 por sus protagonistas?, ¿pueden leerse como acontecimientos fundamentales en sus vidas o en

[112]Lobato, Mirta Zaida Op. Cit. Página 35.
[113]Perspectiva deudora de Maurice Halbwachs
[114]Jelin, Elizabeth "De qué hablamos cuando hablamos de memorias", En: Elizabeth Jelin, *Los trabajos de la memoria*, Siglo Veintiuno editores, España 2001. Cap. 2, P. 5. Disponible en www.cholonautas.edu.pe/memoria/EJelin.pdf

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

las vidas de sus comunidades?, estas inquietudes las formulamos a la luz de los aportes de Alonso, de que existen acontecimientos a los que nosotros como investigadores *"(…) les damos centralidad porque decimos que eso nos importa. La construcción de objetos historiográficos (…) debería suponer la identificación de momentos axiales que abran periodos cualitativamente diferentes del tiempo histórico"*[115]. Las experiencias de las personas conocidas a partir de sus relatos pueden mostrarnos marcas temporales que tienen que ver con su historia vivida y no necesariamente coincidir con la historia estudiada, en este sentido nos parece que el enfoque historiográfico de la historia regional, que anteriormente presentamos, nos posibilita y nos enriquece metodológicamente para poder historizar esas muchas subjetividades que refieren a determinados "lugares" y tiempos.

Por otra parte, hemos realizado entrevistas a jubilados ferroviarios de las localidades de Santa Fe, Laguna Paiva, Basavilbaso.[116] El objetivo fue indagar en las memorias de la huelga de 1961 y, también, en el posterior proceso de cierre de los talleres ferroviarios. A partir de ello, evidenciamos que son diversas las formas en que estos momentos son registrados por los protagonistas. En cada experiencia encontramos un sentimiento compartido que expresa, una suerte de *trauma colectivo*, que se resalta por la repitencia y porque subyace en todas las memorias individuales, más allá de lo específico. En el contexto del cierre privatista de los ferrocarriles en la década de 1990, muchos trabajadores recuerdan y comparan las acciones del 1961 con las del 1993 (fecha del cierre definitivo de los talleres) y marcan diferencias fuertes en las mismas, no obstante rescatan a ambos momentos como "hitos" históricos que determinaron un antes y un después en el devenir de estas localidades. Al otorgarle centralidad a estos acontecimientos, nos preguntamos si estos sucesos son evocados como actos de resistencia, y qué recuerdos y olvidos están presentes en el resto de los pobladores de estas localidades, es decir, aquellos que no fueron trabajadores ferroviarios. Estos interrogantes parten del supuesto de que el conflicto repercutió negativamente en la vida de la mayoría de los habitantes de estas localidades, pudiendo significar un "quiebre" en sus vidas, como un "acontecimiento monstruo"[117].

También, recuperando otra dimensión de la reflexión histórica, existe un conjunto de producciones, memorias, poemarios, que han registrado estos procesos desde la perspectiva

---

[115]Alonso, Luciano "Sobre la existencia de la historia reciente como disciplina académica. Reflexiones en torno a Historia Reciente. Perspectivas y desafíos de un campo en construcción, compilado por Marina Franco y Florencia Levín", en Prohistoria. Nro. 11, Rosario, 2008.

[116] Las mismas fueron analizadas en Brandolini, Carolina y Agostini, Luisina "El Cierre de los Talleres Ferroviarios en Laguna Paiva. Repercusiones y representaciones en los trabajadores ferroviarios paivenses." Ponencia presentada en el III Congreso Regional de Historia e Historiografía, llevado a cabo en la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Universidad Nacional del Litoral, durante los días 7 y 8 de mayo de 2009.

[117]Término sugerido en las clases del Seminario de posgrado "Sociedades y presente histórico", dictado por Julio Aróstegui, el mes de octubre de 2008 en la FHUC/UNL

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

de la propia experiencia, que corresponden a aficionados, mayormente ex obreros ferroviarios.[118] Ellos analizan el conflicto de 1961 tanto en términos generales, como también, destacando algunos casos puntuales pero, sin establecer profundos estudios comparativos ni rigurosos en el plano teórico- metodológico. Recuperan momentos significativos en la lucha de los obreros del riel, las huelgas de principios de siglo XX como también las últimas, de la década de los 90', son consideradas como parte de un proceso combativo en el que las voces gremiales son centrales. Estos recorridos están compuestos por los escritos de trabajadores sobre el sentimiento de "ser ferroviario", relatos que se proponen visibilizar la cultura ferroviaria presente en todo el territorio nacional.

No son menores las críticas que formulan a la dirigencia sindical, puntualmente, en su accionar frente a la racionalización ferroviaria del menemismo. Estructuras gremiales ajenas a las demandas de las bases, apatía en los afiliados, y promesas incumplidas de gobernantes serán elementos constitutivos de un movimiento que a fines del siglo XX presentaba características muy diferentes a las de fines del siglo XIX[119].

Estos escritos nos movilizan a atender la importancia de los testimonios para poder encontrar las voces de los protagonistas. En este sentido, nos interesa indagar en los aportes que la historia oral nos ofrece para trabajar sobre los recuerdos y olvidos presentes en las localidades ferroviarias. Las fuentes orales son particulares y tienen diferencias importantes con las escritas, deben pensarse como verbos y procesos, es decir, como actos. La producción de ellos, las acciones de recordar y contar, pertenecen siempre a individuos singulares que al decir de Portelli*, "asumen de vez en vez la responsabilidad y el compromiso de lo que recuerdan y dicen"*. Al narrar se produce siempre la transmisión de la experiencia y esto se logra cuando se activa la memoria. Esta última es siempre una construcción social narrativa pero *"tiene una relación de mutua constitución con la identidad ya que otorga el sentimiento de continuidad y de coherencia de una persona o grupo en su reconstrucción de sí mismo"*[120].

---

[118]Reati, Atilio. Caminos de Hierro. El desarrollo del polo ferroviario de Rosario y su zona desde 1854 hasta fines del siglo XX. Ed. Municipal de Rosario/ UNR Editora. 2006; Cena, Juan Carlos El Ferrocidio. Ed. La Rosa Blindada, 2008.Cena, Juan Carlos Crónicas del Terraplén. Ed. La Rosa Blindada, 2002. Cena, Juan Carlos. Ferroviarios. Sinfonía de acero y lucha. Ed. La Nave de los Locos, Buenos Aires, 2009; Andreis, Andrés A. El Ferrocarril: lo que el tiempo no borró. Ed. Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe, 2003; Lucita, Eduardo La patria en el Riel. Un siglo de Lucha de los trabajadores ferroviarios. Ed. Del Pensamiento Nacional, entre otros.

[119] Cena, Juan Carlos El Ferrocidio… Op. Cit.; Lucita, Eduardo La patria… Op. Cit.

[120]Tornay, María Laura y Vega, Natalia. "Entre la Memoria y la Historia: deslindes conceptuales y cuestiones metodológicas". En Alonso, Luciano y Falchini, Adriana, eds. *Memoria e Historia del Pasado Reciente. Problemas didácticos y disciplinares.* Universidad nacional del Litoral. Santa Fe. 2009. Pág. 55.

Consideraciones finales

El estado de la cuestión que realizamos nos permitió recorrer fructíferos trabajos y perspectivas de análisis dando cuenta de un variopinto de abordajes, que procuramos ordenar, estudiar, comparar y problematizar a la luz de nuestros intereses.

Las políticas desarrollistas en materia ferroviaria fueron duras y significaron la desarticulación del sistema de transporte, generando modificaciones en los ramales y circuitos. Esto significó un fuerte impacto sobre localidades cuya fuente de trabajo fundamental era el ferrocarril. El desarrollismo en su contenido ideológico implicaba un conjunto de postulados, no del todo novedosos en la Argentina, porque apelaban al progreso, a la modernización, a la optimización de los recursos. Creemos que lo nuevo tiene que ver con la implementación, que para el caso del transporte férreo, se complementó de medidas violentas, materializadas en la alta cuota de poder de organismos militares y policiales, dejando al gobierno nacional en condiciones de disponer la activación de sus servicios.

La huelga ferroviaria de 1961, no puede reducirse a un reclamo salarial o limitado a un conflicto sindical, sino que es necesario complejizar el análisis y sentido de las demandas. Creemos que si bien las acciones fueron coordinadas por una estructura sindical nacional organizada, adquieren particularidades según las configuraciones locales, los nudos laborales singulares y sus protagonistas, quienes podrán elaborar acciones colectivas que darán cuenta del grado de impacto de las políticas privatistas, que podrán ser recordadas como episodios de lucha, de tensión, de crisis, de desafío colectivo, también como experiencias traumáticas. Sostenemos que son las relaciones sociales construidas en estos talleres lo que otorga particularidad al conflicto en cuestión, no es el conflicto en sí mismo el motivo de nuestra indagación. El conflicto nos permite indagar una lógica de organización y acción particular, no cualquiera, sino la que tuvo lugar en nudos laborales casi inexistentes en la actualidad, en esto radica nuestro interés analítico por Laguna Paiva, Perez y Basavilbaso.

La persistencia de un vínculo perdurable entre los trabajadores de las bases sindicales se demuestra en las acciones colectivas de 1961, y esto, nos parece es la particularidad que puede encontrarse en las localidades más pequeñas. En este sentido, la huelga en Laguna Paiva (escenario sobre el que hemos realizado la exploración anterior) no puede ser analizada de la misma manera que en Buenos Aires, porque los mundos del trabajo son diferentes, porque las culturas e identidades conformadas en esos espacios le otorgarán diferentes sentidos a la lucha y al ferrocarril. El taller ferroviario en Paiva, permitió construir una sociabilidad política y de clase mas íntegra que en las grandes ciudades, como así también, un colectivo social que incluyó familias y mujeres, quienes lideraron muchas de esas acciones de protesta, en estos elementos radica lo importante de nuestro aporte. Creemos también que

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

nuestro recorrido nos permitió explorar en las memorias del conflicto. Estas transmiten las subjetividades vividas, muchas veces como traumas que merecen ser explicadas, no solo como experiencias de vida, sino como experiencias historizadas, localizadas y singulares.

Bibliografía

-AAVV Vías Argentinas. Ensayos sobre el ferrocarril. Varios autores. Ed. Milena Caserola, 2010.

-Agostini, Luisina y Carolina Brandolini "El Cierre de los Talleres Ferroviarios en Laguna Paiva. Repercusiones y representaciones en los trabajadores ferroviarios paivenses." Ponencia presentada en el III Congreso Regional de Historia e Historiografía, llevado a cabo en la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Universidad Nacional del Litoral, durante los días 7 y 8 de mayo de 2009,

-Alonso, Luciano "Sobre la existencia de la historia reciente como disciplina académica. Reflexiones en torno a Historia Reciente. Perspectivas y desafíos de un campo en construcción, compilado por Marina Franco y Florencia Levín", en Prohistoria. Nro. 11, Rosario, 2008.

-Andreis, Andrés A. El Ferrocarril: lo que el tiempo no borró. Ed. Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe, 2003.

-Altamirano, Carlos Bajo el signo de las masas (1943-1973). Ariel Historia.

-Badaloni, Laura "La familia ferroviaria a principios del siglo XX. Bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino", en: Dicósimo, D., Simonassi, S. Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social. Prohistoria, 2011.

-Badaloni, Laura "Conflicto, consenso y rutina del trabajo. El caso del Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo XX en Rosario y sus alrededores." Tesina de Grado, Rosario, diciembre del 2006.

-Badaloni, Laura: "El saber como forma de resistencia y conformación de una identidad. La fundación de la "Escuela de foguistas, maquinistas y personal de locomotoras de la sección Rosario del Ferrocarril Central Argentino", Xª Jornadas Interescuelas/ Departamento de historia, Rosario, septiembre de 2005.

-Basualdo, Victoria "Los delegados y las comisiones internas en la historia argentina. Una mirada de largo plazo, desde sus orígenes hasta la actualidad", En: Desarrollo económico, clase trabajadora y luchas sociales en la Argentina contemporánea, IEC-CONADU, Bs. As. 2010, disponible en

http://biblioteca.clacso.edu.ar/gsdl/collect/ar/ar039/index/assoc/D8143.dir/Desarrolo-economico.pdf

-Barroca; Vidal. Centenario de La Fraternidad. Rieles de Lucha 1887-20 de junio-1987. Aporte para la historia del sindicalismo argentino.

-Belini, Claudio y Juan Carlos Korol, Historia económica de la Argentina en el siglo XX, Buenos Aires, Siglo XXI Editores, 2012.

-Bozza, Juan Alberto "Tiempo de sospecha. El anticomunismo durante el gobierno de Frondizi" Ponencia presentada en las XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, 2007

-Cena, Juan Carlos. Ferroviarios. Sinfonía de acero y lucha. Ed. La Nave de los Locos, Buenos Aires, 2009.

-Cena, Juan Carlos El Ferrocidio. Ed. La Rosa Blindada, 2008.

-Cena, Juan Carlos Crónicas del Terraplén. Ed. La Rosa Blindada, 2002.

-Contreras, Gustavo "Ferroviarios. Un capítulo de sus luchas: las huelgas de fines de 1950 y principios de 1951", Juan Carlos Cena: Ferroviarios. Sinfonía de acero y lucha, La nave de los locos, Buenos Aires, 2009.

-Contreras, Gustavo "La huelga marítima de 1950 y sus pormenores. Una aproximación al estudio de la estrategia de la clase obrera durante el gobierno peronista", Programa de Investigación Sobre el Movimiento de la Sociedad Argentina (PIMSA), documento de trabajo Nº 71, 2008-2009.

-Doyon, Louise, Perón y los trabajadores. Los orígenes del sindicalismo peronista, 1943-1955, Buenos Aires, Siglo XXI Ed. iberoamericana, 2006.

-Doyon, Louise M. La Organización del Movimiento Sindical Peronista, 1946-1955.Desarrollo Económico. Vol. XXIV Nº 94. 1984.

-Haley, Mark Alan "El interior en disputa: proyectos de desarrollo y movimientos de protesta en las regiones extrapampeanas" (cap. IV) En Nueva Historia Argentina, Tomo IX, Ed. Sudamericana

-Eidelman, A. (2010); "El desarrollo histórico de los aparatos represivos del Estado argentino"; Tesis de Doctorado, Facultad de Filosofía y Letras, UBA.

-Fayó, Ileana "La institucionalización de la intervención de las Fuerzas Armadas argentinas en política interna. La ley 13234: inauguración de una nueva modalidad represiva, 1958 -1961", Ponencia presentada en las XI° Jornadas Interescuelas, Tucumán, 2007.

-Fernandez, Sandra, Sandra Fernández: *"El revés de la trama. Contextos y problemas de la historia regional y local",* en Susana Bandieri, Graciela Blanco y Mónica Blanco: Las escalas de la historia comparada, Tomo 2, Miño y Dávila, Buenos Aires, 2008.

- Fernández, Sandra (comp.): Más allá del territorio. La historia regional y local como

problema. Discusiones, balances y proyecciones, Rosario: Prohistoria, 2007

-Gerchunoff, Pablo y Llach, Lucas, El ciclo de la ilusión y el desencanto, Buenos Aires, Ariel, 2005.

-Gilbert, Jorge, Rougier Marcelo y Tenewicki, Marta (2000), “Debates en torno a la propuesta económica de Raúl Prebisch (1955-1956)”, en XVII Jornadas de Historia Económica, Tucumán, FCE/U.N. de Tucumán

-Gordillo, Mónica “Protesta, rebelión y movilización: de la resistencia a la lucha armada, 1955-1973” (cap. VIII) En Nueva Historia Argentina, Tomo IX, Ed. Sudamericana.

-Hobsbawm, Eric. El mundo del trabajo. Estudios históricos sobre la formación y evolución de la clase obrera. Barcelona, Crítica, 1987.- Sobre la historia. Barcelona, Crítica, 1998.

-Horowitz, Joel Los Trabajadores Ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La Formación de Una Elite obrera. En Desarrollo Económico Vol XXV N° 99. 1985.

-Ianni, Valeria La especificidad del desarrollo de la industria automotriz en la Argentina, 1959-1963. Estudios Ibero-Americanos, PUCRS, v. XXXIV, n. 2, p. 97-113, dezembro 2008.

-Izquierdo, Roberto “La clase obrera y el segundo gobierno peronista. El caso de la huelga del tabaco de 1954”, “Segundo Congreso de Estudios sobre el Peronismo (1943-1976)”, 2010.

-James, Daniel. Resistencia e Integración. El Peronismo y la clase trabajadora Argentina, 1946-1976, Siglo XXI Ed., 2006.

-James, Daniel “Racionalización y respuesta de la clase obrera: contexto y limitaciones de la actividad gremial en la Argentina” En: Desarrollo Económico, v. 21, N 83 (octubre-diciembre de 1981)

-Jelin, Elizabeth “De qué hablamos cuando hablamos de memorias”, En: Elizabeth Jelin, Los trabajos de la memoria, Siglo Veintiuno editores, España 2001. Cap. 2, P. 5. Disponible en www.cholonautas.edu.pe/memoria/EJelin.pdf

-Jensen, S. Diálogos entre la Historia Local y la Historia Reciente en Argentina. Bahía Blanca durante la última dictadura militar, disponible en: http://halshs.archivesouvertes.fr/docs/00/53/11/87/PDF/AT10_Jensen.pdf

-Katz, Jorge y Kosacoff, Bernardo El proceso de industrialización en Argentina: evolución, retroceso y prospectiva, CEAL, Buenos Aires, 1989.

-Lobato, M. y Suriano, J. La protesta social en Argentina. Ed. Fondo de Cultura Económica. 2003.

-Lobato, Mirta Zaida La vida en las fábricas. Trabajo, protesta y política en una comunidad obrera, Berisso (1904-1970), Prometeo Libros-Entrepasados, Buenos Aires, 2001.

-López, J. Waddell, E. (Comp.) “Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina 150 años de política ferroviaria” Mario J. Ed. Lumiere S.A 2007

-Lucita, Eduardo La patria en el Riel. Un siglo de Lucha de los trabajadores ferroviarios. Ed. Del Pensamiento Nacional, entre otros.

-Macor,D. y Tcach,C. La invención del Peronismo en el interior del país. Ed. UNL, 2003

-Mazzei, D. “El ejército argentino y la asistencia militar Norteamericana durante la Guerra Fría”, Revista Taller, Vol. 7, nº 20, Abril 2003.

-Mengascini, Hugo “Conflictos y huelgas ferroviarias durante el período peronista. El caso de los trabajadores ferroviarios de Tandil (1946-1955)” Ponencia presentada en las 3ras.Jornadas sobre la política en Buenos Aires en el siglo XX. CISH, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, UNLP, 2008.

-Mengascini, Hugo “Huelgas y conflictos ferroviarios. Los trabajadores de Tandil en la segunda mitad del siglo XX”. Ed. Prohistoria, 2011.

-Murmis, M. y Portantiero, JC. Estudios sobre los orígenes del Peronismo, Siglo XXI. Bs. As. 1984.

-Nicoletti, Ma. José “Conflictos políticos, agencias estatales e implementación de políticas. Una aproximación al problema de la racionalización del Estado propuesta por el gobierno de Frondizi”, Ponencia presentada en las V Jornadas Naciones Espacio, Memoria e identidad, Rosario, 08, 09 y 10 de octubre de 2008.

-Palermo, Silvana “¿Trabajo femenino y protesta masculina? La participación de las mujeres en la gran huelga ferroviaria de 1917”; en Historia de luchas, resistencias y representaciones. Mujeres en la Argentina, 2007.

-Ortega, Fernando “De la modernización a la racionalización. Políticas adoptadas por Frondizi ante la crisis ferroviaria (1958-1962)” en Revista H-industri@ Año 4, N°7, 2010.

-Paúl, Oscar, La declaración de ciudad del Pueblo Reynaldo Cullen, en Imprenta Lux S.A. Santa Fe, 2001

-Paulon, Victorio; Porcu, Angel; Gallitelli, Bernardo; Cangiano, María Cecilia; Rodriguez, Ernesto J.; Videla, Oscar (Comp.) El Villazo La experiencia de una ciudad y su movimiento obrero Tomo I. Revista Historia Regional – Libros. Sección Historia - Instituto Superior del Profesorado Nº 3Villa Constitución, 1999.

-Prospitti, Agustín y Videla, Oscar “La conformación de una comunidad obrera en Villa Constitución a lo largo de los ciclos de su desarrollo“. Cuadernos del Ciesal. Año 9, Nº 11, 2012.

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

-Puiggróss, A., Sessano, P. y otros, “Historia y prospectiva de los saberes socialmente productivos: el ferrocarril y los saberes del trabajo.” Disponible en: http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/Iice/ANUARIO_2008/textos/18_Puiggros_Ferrocarril.pdf

-Reati, Atilio. Caminos de Hierro. El desarrollo del polo ferroviario de Rosario y su zona desde 1854 hasta fines del siglo XX. Ed. Municipal de Rosario/ UNR Editora. 2006

-Rouquié, Alain Poder militar, sociedad y política en la Argentina 1943-1973

-Rougier, Marcelo (Comp.) Estudios sobre la industria argentina 2. Buenos Aires, Lenguaje Claro Editora, 2013.

-Rougier, Marcelo La economía del peronismo. Una perspectiva histórica. Buenos Aires. Sudamericana, 2012

-Saez, Graciela “Ser Ferroviario”, Revista de Historia Bonaerense número 32 Disponible en: http://www.moronhistorico.org.ar/articulo-34.htm.

-Scodeller, Gabriela “Conflictos sindicales durante los años del frondicismo en Mendoza. El caso de los trabajadores ferroviarios y del petróleo.” Ponencia presentada en las XI° Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, 2007.

-Schiavi, Marcos “Clase obrera y gobierno peronista. El caso de la Huelga metalúrgica de 1954”, En Schneider, Alejandro (comp.): Trabajadores. Un análisis sobre el accionar de la clase obrera argentina en la segunda mitad del siglo XX., Herramientas Editores, Buenos Aires. 2009

-Schneider, Alejandro Los Compañeros. Trabajadores, izquierda y peronismo. 1955-1973. Imago Mundi, 2005.

-Schvarzer, Jorge Estudios sobre la historia de ferrocarriles argentinos 1857-1940 / Jorge Schvarzer; Andrés Regalsky; Teresita Gómez 1a ed. - Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 2007.

-Schvarzer, Jorge, La industria que supimos conseguir. Una historia político-social de la industria argentina, Buenos Aires, Ediciones cooperativas, 2000.

-Schvarzer, Jorge Los ferrocarriles de carga en la Argentina. Problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI. CISEA, Centro de Investigación de la Situación del Estado Administrativo, Buenos Aires, Argentina. 1999.

-Sidicaro, Ricardo, Los tres peronismos. Ed. Siglo XXI.

-Sikkink, Kathryn El proyecto desarrollista en la Argentina y Brasil: Frondizi y Kubitschek, Siglo XXI Editora, Argentina, 2009

-Smulovitz, Catalina “En busca de la fórmula perdida: Argentina 1955-1966” En: Desarrollo Económico, v.31, N° 121 (abril- junio 1991).

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

-Suriano, Juan “Estado y conflicto social: el caso de la huelga de maquinistas ferroviarios de 1912”, En: Boletín del Instituto de Historia Argentina y Latinoamericana Dr. Ravignani, Tercera Serie, número 4, 2do semestre de 1991.

-Tarrow, Sydney El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política, Alianza ED., Madrid, 1997.

-Thompson, Edward P. La formación de la clase trabajadora en Inglaterra. . Barcelona, Ed. Guadarrama, 1978.

-Tilly, Charles y otros El siglo rebelde, 1830-1930, Prensa Universitarias de Zaragoza, Zaragoza 1997

-Tornay, María Laura y Vega, Natalia. “Entre la Memoria y la Historia: deslindes conceptuales y cuestiones metodológicas”. En Alonso, Luciano y Falchini, Adriana, eds. Memoria e Historia del Pasado Reciente. Problemas didácticos y disciplinares. Universidad nacional del Litoral. Santa Fe. 2009.

-Torre, Juan Carlos “Los años Peronistas (1943-1955)” Tomo 8, Nueva Historia Argentina, Ed. Sudamericana, Buenos Aires 2002.

-Unzué, Martín, El Estado argentino (1976-2003). Ciclos de ajuste y cambios, Buenos Aires, Imago Mundi, 2012.

-Vaccarezza, Federico Políticas de Desarrollo Industrial en la Argentina (1940 – 2001) Desde la Sustitución a la Apertura, CAEI, Centro Argentino de Estudios Internacionales.

-Vicentin, Enzo “La empresa automotriz IASFSA en Santa Fe. Características de una experiencia en los márgenes (1959-1969)” en Avances del Cesor, Año X, N° 10, 2013, pp. 9-33.

-Williams, Raymond Marxismo y Literatura. Barcelona, Ed. Península, 1980.

-Womack, John, en Posición estratégica y fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos obreros Fondo de Cultura Económica, México, 2007.

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes