

Conciencia de clase sobre rieles: iniciativa obrera en la lucha ferroviaria de 1950-1951.

Costilla Ana.

Cita:

Costilla Ana (2013). *Conciencia de clase sobre rieles: iniciativa obrera en la lucha ferroviaria de 1950-1951*. XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-010/781>

XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia

Mendoza 2013

Nombre: Ana Costilla

Pertenencia institucional: Centro de Estudios e Investigación en Ciencias Sociales- Universidad de Buenos Aires

Contacto: ana_costilla@hotmail.com

Nombre de la ponencia: “Conciencia de clase sobre rieles: iniciativa obrera en la lucha ferroviaria de 1950-1951”

Mesa n° 90: “El peronismo político y la política durante el peronismo (1943-1955)”.

Conciencia de clase sobre rieles: iniciativa obrera en la lucha ferroviaria de 1950-1951

Ana Costilla (CEICS-UBA)
ana_costilla@hotmail.com

Introducción

La presente ponencia propone revisar el problema de la autonomía/heteronomía del movimiento obrero bajo el primer régimen peronista, a la luz de una experiencia del proceso huelguístico que protagonizaron los obreros ferroviarios -desde noviembre de 1950, hasta el mes de enero de 1951- el cual terminó siendo declarado ilegal por decreto presidencial, con la movilización militar de los huelguistas a sus puestos de trabajo, y cientos de obreros militantes despedidos y presos-políticos.

Elegimos esta huelga entre muchas otras del período (de obreros del azúcar, bancarios, marítimos, fosforeros y gráficos) ya que se trató de un gremio que contaba con una importante tradición de lucha y organización –bajo la influencia de las corrientes socialista, sindicalista y comunista- desde mucho antes que el Cnel. Perón iniciara su labor en el Departamento Nacional de Trabajo. En este sentido, es conocido el papel fundamental que tuvo la Unión Ferroviaria –junto con otros gremios pertenecientes a la llamada vieja guardia sindical- en la construcción de una base de respaldo político para el vertiginoso asenso al poder del Secretario de Trabajo y Previsión (TORRE, 2011: 31). Estamos entonces ante un gremio que pasó a ser reconocido, por propios y ajenos, como peronista de la primera hora. No sorprende, que el mayor y más frecuente interrogante haya sido el de cómo era posible que “le hicieran” un paro de semejante magnitud a su máximo líder y referente político, o al gobierno que afirmaban apoyar. Pero la pregunta disparadora de nuestro trabajo le da una vuelta de tuerca a aquel interrogante, y nos planteamos: ¿será que esta huelga permite dar por tierra con aquellas tesis que postularon para estos años una pasividad y subordinación total del movimiento obrero y sus organizaciones sindicales al estado? En efecto, nuestra hipótesis es que las huelgas ferroviarias del ‘50-‘51 nos hablan de una suerte de pulsión de autonomía que continuaba operando, por lo menos al nivel de las bases, a la hora de defender sus intereses de clase y a pesar de su mayoritaria adscripción a una identidad política

peronista. Las limitaciones que de esta contradicción se derivan, exceden a los propósitos y posibilidades de estudio de este trabajo, pero no dejarán de ser materia de reflexión. Nuestro análisis tratará de centrarse en las iniciativas de los trabajadores ferroviarios pertenecientes a las distintas seccionales de la U.F, y de dar cuenta de las estrategias que elaboraron conjuntamente en su lucha por conseguir, en principio, una modificación del escalafón con aumento salarial.

Para reconstruir los hechos y el devenir de esta huelga trabajamos con dos fuentes periodísticas: el diario *La Prensa* (de corte conservador) y, en menor medida, el órgano principal del Partido Socialista (tras la clausura de *La Vanguardia* en agosto del '47): el *Nuevas Bases*, de publicación quincenal. Esta elección se funda en el presupuesto de que encontraremos, desde un mismo posicionamiento antiperonista, dos lecturas diferentes sobre el accionar de los trabajadores, así como dos valoraciones contrapuestas de la propia medida de fuerza adoptada -la crítica y la reivindicación, respectivamente-.

Antes de pasar al análisis de la huelga, reseñaremos algunas ideas que rigen el debate sobre la autonomía/heteronomía de la clase obrera durante el primer gobierno peronista, lo cual nos conducirá a volver brevemente sobre los orígenes mismos del peronismo.

Movimiento obrero y peronismo

Tradicionalmente, de la mano de los estudios pioneros de Gino Germani, el origen del peronismo y su asenso al poder fueron explicados por el soporte que éste habría encontrado en una masa “nueva” de trabajadores. El aluvión inmigratorio procedente del interior del país, habría traído consigo los resabios de una relación de tipo paternalista con sus patrones, sin ningún tipo de experiencia política previa ni de sindicalización posterior, puesto que no conocía el idioma del sindicalismo revolucionario, del socialismo, del comunismo ni del anarquismo, que hablaba la vieja clase trabajadora urbana. Todos estos rasgos hacían de aquella una masa disponible para cualquier ensayo de un proyecto político autoritario, a cargo de un líder carismático, como lo supo ser el General Perón. Trabajos posteriores le cuestionaron a esta tesis el carácter “nuevo” de esta clase obrera, puesto que el mayor movimiento migratorio fue anterior a los años '30. Para 1945, los “nuevos trabajadores” ya habían experimentado toda una década de lucha y resistencia, codo a codo con -y dentro del- movimiento obrero organizado. Sin embargo, el enfoque más renovador sobre este problema lo

aportaron los estudios de Juan Carlos Torre. Este autor plantea que, muy lejos de tener un proyecto preconcebido, el peronismo –es decir, en el comienzo, el mismo Perón- se fue formando sobre la base de su relación con la vieja guardia sindical, siendo el respaldo de ésta la que lo impulsó al poder. Desde su labor en la Secretaría de Trabajo, Perón intentó disciplinarla, mientras ella realizaba un balance de las oportunidades políticas y sociales que les eran ofrecidas, en comparación con los años de represión que habían quedado atrás. En contraste, el nuevo gobierno concretaba demandas históricas de los trabajadores (jornada de 8 horas, indemnizaciones por despidos y por accidentes, vacaciones pagas, jubilaciones, aguinaldo, obras sociales). Pero en este cálculo racional, las organizaciones sindicales no contemplaban la pérdida de su autonomía política, sino que apostaban a conservarla dando forma al Partido Laborista. Así, entablaron una relación de alianza con el estado, en la cual el 17 de Octubre fue una bisagra. Torre explica que el agente de movilización estatal se convirtió en un factor clave en la unificación de las masas obreras como sujeto político (lo cual es decir que se consolidó una identidad política colectiva fuerte, en torno a la figura del Secretario de Trabajo). El criterio de racionalidad ya no pasaba por el interés de clase, sino por esa identificación política directa con Perón, que reforzaba la cohesión de los trabajadores (TORRE, 1989: 528). Es así que la C.G.T fue cooptada y el Partido Laborista tan fácilmente disuelto por el nuevo Presidente de la Nación, dejando en evidencia que la correlación de fuerzas entre la vieja guardia sindical y Perón, se había modificado. De esta forma, nos metemos de lleno en las discusiones sobre las estrategias de la clase trabajadora ya bajo el régimen peronista.

La visión de un movimiento obrero burocratizado y sometido la encontramos en trabajos como los de Celia Durruty. La adhesión de la clase obrera al peronismo explicaría una orientación economista y heterónoma durante el período que nos ocupa, en el cual la autora reconoce la existencia de “algunos conflictos laborales”, pero que no se presentan como un enfrentamiento o ruptura con el gobierno. Como no fueron los “sectores populares” los que retiraron el apoyo a Perón acelerando su caída, no habría un desarrollo de conciencia de clase antagonista (DURRUTY, 1969: 15). Otros autores discuten con estas interpretaciones y avanzaron en el abordaje del problema en su dimensión más compleja. Louise Doyon observa que entre 1946 y 1948 se sucedieron huelgas en distintas ramas de la industria y sectores económicos, a cargo de direcciones sindicales peronistas y no peronistas, todas con el objetivo de obligar a la patronal a cumplir las reformas sociales que introdujo el régimen. Es decir que no esperaron a que

el estado intercediera a su favor, si bien buscaron ese respaldo. Pero a partir de 1949 asistimos a una ruptura de la alianza entre el movimiento obrero y el estado, por un viraje en la política laboral del gobierno hacia un mayor control de las demandas sociales. Siguiendo a la autora, esta tendencia se habría profundizado en los últimos años de gobierno, en que Perón se corrió de los conflictos desatados por el incumplimiento de los convenios colectivos, cuando no intervino en favor del bando patronal. Sabemos que siempre hay un factor económico subyacente que va dictando los rumbos que debe tomar la política laboral. En nuestro caso, es el fin de la bonanza rentística de la segunda posguerra (que tanto margen había propiciado para el gasto social en los primeros años del régimen). Como bien señala Gustavo Contreras, una victoria de los ferroviarios hubiera tenido un efecto alentador sobre los otros gremios del sector público, para salir también a pulsear por una mejora salarial (CONTRERAS, 2009: 11). En esta coyuntura económica que demandaba un ajuste, el gobierno no podía permitirse tales concesiones, y es por eso que el gobierno no ahorró recursos en la represión de la huelga ferroviaria para derrotarla y, de manera ejemplificadora, desinhibir la activación de cualquier otro conflicto. Sin embargo, y volviendo a Doyon, vemos cómo el movimiento obrero –aún aquellos sindicatos identificados al peronismo– siguió tomando en sus manos la lucha por mejorar sus condiciones de existencia, pese a los intentos de desalentar esa movilización desde un discurso oficial que la condenaba por “hacerle una huelga a Perón” y señalaba que el paro iba en contra de los propios trabajadores (DOYON, 1975: 10). Héctor Laerte Franchi (delegado seccional de la U.F en los Talleres de Escalada del Roca, entre 1952 y 1999) coincide con esta visión del problema. En su trabajo sobre la huelga ferroviaria sostiene que es un claro ejemplo de cómo el movimiento obrero nunca terminó de ser manejado totalmente por la C.G.T, sino que las bases –peronistas o no– decidieron darle por su cuenta contenido real al voto político a Perón “sin esperar a que la sensibilidad patronal o estatal les aumente los sueldos y mejore sus condiciones de trabajo” (LAERTE FRANCHI, 1999: 126). Es por ello que en la acción directa que se gestó desde abajo en el período 1946-1955, primó la posición de clase y los intereses del gremio por sobre las banderas político-partidarias.

Otro trabajo reciente centrado en la huelga ferroviaria es el realizado por Gustavo Contreras. El autor visualiza una recreación constante por parte de la clase trabajadora de espacios para la iniciativa propia. De esta forma se comprende la efervescencia de los años 1954 y 1955 (por ejemplo, en la huelga de los metalúrgicos) en que los trabajadores, conducidos por sus comisiones internas de delegados, salieron a la calle a

reclamar aumentos salariales y rechazar las políticas de la productividad (la racionalización, el trabajo a destajo, etc.) que lanzaba el gobierno. Este florecer del activismo gremial de base, es algo que desde la óptica que sostiene la tesis de la manipulación, el verticalismo y la burocratización no puede ser explicado. Por eso mismo es menester abandonar esos viejos esquemas teóricos, y realizar un nuevo abordaje sobre el tema. Dentro de los estrechos marcos de esta ponencia, veamos a qué conclusiones podemos arribar en torno a este problema de la autonomía de la clase obrera bajo el primer gobierno peronista.

La huelga

La primera referencia al conflicto encontrada en *La Prensa*, tiene que ver con una medida de desautorización por parte de la Comisión Directiva del sindicato, de los paros parciales que realizaron el 15 de noviembre los peones de limpieza del ferrocarril Roca. Y aparece, ya desde este momento, una clave de interpretación del conflicto que será constante en el discurso de las autoridades de la U.F durante todo el proceso y que consiste en denunciar la existencia de “elementos contrarios al justicialismo” incitando a los trabajadores de “buena fe”.¹ Aquellos habrían encontrado en la reivindicación salarial un pretexto para propiciar el desborde y sacar provecho político. Para hacerles frente, la Comisión Directiva llamaba a los trabajadores a confiar en la resolución de su situación por el procedimiento legal de negociación con el Ministerio de Transportes, a cargo de la jerarquía sindical reconocida por el gobierno. Sin embargo, esta exhortación no consiguió el efecto buscado, puesto que al día siguiente el paro se extendió a los guardabarreras de la misma línea, que en las estaciones de Temperley, Burzaco y La Plata permanecieron en sus puestos pero sin operar las barreras. La protesta estaba vinculada con el incumplimiento de la petición que habían realizado oportunamente para obtener un mínimo salarial de 500 pesos mensuales (teniendo al momento un sueldo de 400 pesos). Mientras que para los periodistas de *La Prensa* se trataba de un paro excepcional que no tendría ni debería tener mayor duración -por la misma gravedad de los inconvenientes que generaba la suspensión de los servicios²-, el órgano del P.S, por el contrario, se manifestaba en solidaridad con un movimiento que

¹*La Prensa*, 16/11/1950 y 17/11/1950.

²*La Prensa*, 20/11/1950

consideraban sin precedentes en la historia del gremialismo argentino, atribuido a la política económica inflacionaria del gobierno:

entre la insubordinación y el hambre (...) había que tomar una decisión y el gremio la tomó. ¿Culpas? ¿Responsabilidades? Ellos mismos se encargaron de deslindarlas (...) al afirmar que si ha de hablarse de culpables, habrá que buscarlos en el cuerpo directivo de la U.F, cuyos miembros no han sabido ni querido resolver su situación; y que si ha de hablarse de infiltraciones interesadas habrá que dejar tranquilos a los políticos de la oposición, pues ‘el hambre y el descontento, ¡eso es lo que se ha infiltrado en nuestro gremio!’³

En el mismo sentido, la Agrupación Ferroviaria Socialista reafirmaba que se trataba de una medida auténticamente gremial. De esta forma, el periódico resaltaba la significación histórica de la huelga (aún cuando todavía no se había extendido ni obtenido conquistas) por el grado de responsabilidad con que los ferroviarios se insubordinaron a una U.F más fortalecida que nunca bajo el ala del gobierno, para conseguir “un justo y moderado aumento”.

La madrugada del 20 de noviembre encontró a la terminal de Constitución, así como al resto de las estaciones de todos los ramales del ferrocarril Roca, con los servicios suspendidos. El paro se había hecho total el día anterior, luego de plegarse al mismo los guardatrenes, y de que fracasaran las tratativas entre el gerente general de la empresa y presidente del Directorio de los Ferrocarriles -Cnel. Roberto Zubieta- el Ministro de Transportes-Juan Castro- y varios delegados ferroviarios. Se tomaron las primeras medidas disciplinarias contra los huelguistas: cesantías y exoneraciones.⁴ Un comunicado de la Comisión Directiva exhortaba a la normalización inmediata de los servicios, con el argumento de no continuar entorpeciendo las gestiones que debidamente realizaban las autoridades de la U.F ante el Ministerio de Transportes, por las reivindicaciones planteadas. Pero, al mismo tiempo, reiteraba que el paro respondía a una maniobra política, y lanzaba una advertencia para desalentar a los trabajadores de otras líneas férreas de verse influidos por el movimiento gremial en el Roca.

El 22 de noviembre, el conflicto llegaba al primer titular de la sección “Actualidad” de *La Prensa*, ocupando varias páginas del mismo. En primer lugar, se cargaron las tintas

³*Nuevas Bases*, 15/12/1950.

⁴Op. Cit., 21/11/1950.

contra la incompetencia de la empresa para amortiguar los trastornos generados, cuando habría podido cubrir el trabajo de los huelguistas con empleados de otros sectores de la misma línea. En segundo lugar, se hace mención a una asamblea realizada el día anterior por los afiliados de la seccional Buenos Aires de la U.F, en la que se resolvió:

No levantar los paros hasta total solución del pedido de los peones; exigir la renuncia de la Comisión Directiva de la Unión Ferroviaria, por haber perdido la confianza del gremio; designar una comisión formada por dos personas de cada especialidad y fusionarla con la comisión de la seccional kilómetro 5 y hacer extensiva esa formación a todos los ferrocarriles, para que dicho organismo designe a su vez un interventor que se hará cargo de la U.F en el caso de la renuncia de su Comisión Directiva.⁵

También se declaraba que toda solución al conflicto se daría a condición de ser reincorporados los obreros cesanteados, y reintegrados al gremio los que fueron expulsados de él. Como no es muy difícil de observar, los trabajadores habían decidido tomar las riendas de la lucha económica corporativa y cuestionaban las gestiones conciliadoras de la cúpula sindical, cuya renuncia ahora exigían. Como contrarrespuesta, las autoridades de la Unión Ferroviaria emitieron un nuevo comunicado que tenía el propósito de deslegitimar las acciones de los huelguistas, apuntando al carácter políticamente opositor que encubría el paro, que no solo estaría fogueado por “elementos contrarios al justicialismo” sino también presuntamente ajenos a las especialidades de menor rango. Se trataría de trabajadores mejor remunerados que, encima, buscaban manipular el accionar de las bases y perjudicarlas. La Confederación General de Trabajo también se pronunció al respecto, por supuesto, sumándose a la cruzada contra la huelga: “En el respeto y acatamiento a las normas de la organización sindical se basa el fundamento de las verdaderas conquistas de la clase trabajadora”.⁶ Así, se acusaba a los militantes opositores de querer quebrar la unidad de los obreros, cuando en realidad queda manifiesto que era lo que los propios dirigentes sindicales perseguían. Les urgía fragmentar y dividir esta tendencia confluyente entre las seccionales de afiliados, para evitar que el movimiento tomase mayores dimensiones. Los temores no eran infundados. En efecto, en una reunión de la Comisión Ejecutiva de

⁵Ídem, 22/11/1950.

⁶Ídem, 22/11/1950.

la seccional Buenos Aires Oeste del Ferrocarril Sarmiento, una delegación de trabajadores de las distintas especialidades presentó una solicitud de convocatoria a una asamblea general extraordinaria para discutir la actualización del pedido de aumento salarial. Declaraciones de algunos delegados al diario *La Prensa*, confirmaban las intenciones de reanudar las gestiones –que hacía un año había abandonado la U.F.- sin llegar al punto de adoptar una medida de fuerza. Pero la Comisión Ejecutiva recibió la directiva sindical de rechazar la solicitud de autorización para convocar la asamblea.

Hasta qué punto realmente ya no se guardaban expectativas en los canales institucionales de negociación, y hasta qué punto estos últimos eran factibles de dar solución al conflicto, quedó demostrado en la extensión del paro a los guardabarreras, peones y guardatrenes de los ferrocarriles Mitre, San Martín y del propio Sarmiento, para el jueves 23 de noviembre. El día anterior la Comisión Directiva de la U.F. había clausurado el local de la seccional Buenos Aires, en donde los huelguistas habían acordado reunirse para definir el plan de lucha. El local de Gerli, por otro lado, se había visto desbordado por una gran multitud de ferroviarios que acudió a una “asamblea informativa” y manifestó su adhesión y solidaridad con la huelga. Por su parte, los obreros del ferrocarril Mitre reunidos en la seccional Evita de Tigre para considerar las posibilidades de sumarse al paro, habían sido desalojados del lugar por la policía, debido a la desautorización de la U.F para que se congregaran allí. Es entonces que los trabajadores decidieron no solo plegarse a la huelga, sino también remitir un telegrama al Ministro de Transportes, exigiendo la renuncia de la Comisión Directiva. Al día siguiente, los dirigentes sindicales realizaron una invitación abierta –reproducida en *La Prensa*- para los trabajadores peronistas, a una reunión que iba a tener lugar esa misma tarde en la casa central del sindicato, con el presidente del gremio –Pablo Carnero López-, el Ministro de Transportes y el Secretario de la CGT. Asimismo se anunciaba la creación de una Junta Consultiva, integrada por los presidentes de todas las seccionales filiales, dedicada exclusivamente al tratamiento y aceleración de la resolución del conflicto.⁷

De esta forma, el día 23 tuvieron lugar dos reuniones claves para destrabar, al menos temporalmente, la situación. Por un lado, hubo una asamblea en horas de la tarde en la seccional de Gerli, en que la Comisión Consultiva Coordinadora Provisoria (integrada por delegados de las distintas seccionales) anunció a los huelguistas que se había

⁷Ídem, 23/11/1950

llegado a un acuerdo favorable con las autoridades nacionales, puesto que estas habían terminado por acceder a la concesión de la mejora salarial que exigían los peones. De ahora en más, el sueldo básico sería de 550 pesos con una escala ascendente a 700 cumplidos los 10 años de antigüedad. Otra de las bases del arreglo era el levantamiento de toda medida disciplinaria y la liberación de los compañeros detenidos. Sin embargo, los assembleístas reafirmaron su repudio a la Comisión Directiva y su determinación a continuar las negociaciones gremiales al margen de ésta. Con tal propósito se creó la Comisión Consultiva de Emergencia [en adelante, CCE] conformada por dos delegados de cada ferrocarril (Sarmiento, San Martín, Roca, Provincial y Mitre). Encontramos el pedido de algunos trabajadores de que ésta se declarase públicamente de carácter gremial, sin ninguna inclinación político-partidaria determinada.

Paralelamente, una muchedumbre de afiliados se agolpaba frente a la central del sindicato, donde se iba a llevar a cabo la reunión convocada por la dirigencia de la U.F. El P.S. relataba: “El gremio quedó en la calle. ¡Todo un símbolo! Y mientras desde adentro se gritaba a través de los micrófonos ‘¡Peronistas sí! ¡Socialistas no!’”, desde la calle el gremio respondía ‘¡Que renuncien!’”⁸. Puertas adentro, el Secretario de la C.G.T apuntaba una vez más contra la infiltración de comunistas y otros elementos de la ex Unión Democrática en el conflicto, y recordaba a los trabajadores que los tiempos en que la única forma de arrancar concesiones era abandonando las vías pacíficas frente a la oligarquía, habían quedado atrás. En el mismo sentido, el Ministro Castro realizó una defensa del accionar de la Comisión Directiva en el conflicto –rechazando su renuncia– exaltó las bondades del gobierno peronista y lanzó una exhortación a los huelguistas a reanudar los servicios, para lo cual les pautaba un plazo de apenas horas hasta la medianoche.

Los ferroviarios finalmente retomaron sus labores al día siguiente. Pero no fue por este intento de amedrentamiento, sino porque entendían que habían logrado torcerle el brazo a las autoridades de la empresa del ferrocarril y del estado. Y lo habían hecho mediante sus propios órganos de base, en total prescindencia de la cúpula legalmente reconocida del sindicato. La negación que rodeaba a este descarrilamiento del activismo gremial, condujo a que el día 29 la CCE tuviera que salir a desmentir un comunicado de la Comisión Directiva que afirmaba que las “altas autoridades nacionales” no habían

⁸*Nuevas bases*, 15/12/1950.

recibido a ningún delegado obrero, intentando sembrar la duda entre los ferroviarios sobre la viabilidad de las gestiones en manos de aquella.⁹ Pero la contraofensiva de la dirigencia no se agotó en palabras. El viernes 1º de diciembre fue desmantelado el local de la seccional Kilómetro 5 en Gerli (sede de actividades de la CCE) y, de igual modo, fue clausurado días más tarde el local de Quilmes e intervenida la seccional de Olavarría por delegados de la Comisión Directiva acompañados por personal policial. *La Prensa* reproducía un comunicado de la organización gremial paralela que así se expresaba sobre los hechos en Gerli:

la Comisión Consultiva de Emergencia exhorta al gremio a condenar enérgicamente este insólito procedimiento, que demuestra la debilidad de quienes lo perpetraron. Al mismo tiempo, llama a todos los ferroviarios a mantenerse unidos y organizados en sus lugares de trabajo, en apoyo de esta Comisión Consultiva de Emergencia, que es su auténtica representante para la materialización de las mejoras conquistadas por el gremio en el reciente movimiento¹⁰

Exigiendo la defensa de los derechos y garantías a la libertad sindical, remitieron un telegrama al Ministro de Transporte, y el día 3 denunciaron que se quería silenciar el “unánime repudio a la conducción actual del sindicato”. No obstante esto, la CCE se preocupaba por dejar en claro el posicionamiento político del gremio, rechazando las reiteradas declaraciones oficiales que los acusaban de “contrarios a la obra justicialista”:

si el personal de peones y el que tiene poca antigüedad, por tener sueldos reducidos, se vio obligado a tomar una actitud contraria a sus verdaderos sentimientos [entiéndase, peronistas] ello fue únicamente después de agotar todas las tramitaciones legales ante nuestra comisión directiva que siempre hizo caso omiso de las mismas.¹¹

Días después fue informado oficialmente el nuevo escalafón ferroviario, acordado en una reunión entre el Ministro Castro, Eva Perón y los directivos de la U.F., que pautaba un salario inicial –para peones y guardabarreras- de 400 a 550 pesos en diez años, y un

⁹*La Prensa*, 30/11/1950

¹⁰*Idem*, 2/12/1950

¹¹*Idem*, 5/12/1950

salario familiar de hasta 700 pesos. La indignación y el rechazo del activismo de base a este claro desconocimiento de las conquistas alcanzadas (escala de sueldo básico de \$550 a \$700 en diez años) no se hicieron esperar. La asamblea extraordinaria de la seccional Bahía Blanca decidió otorgar un plazo de una semana a las autoridades nacionales y sindicales para cumplir con lo previamente acordado, mientras que la paciencia de los ferroviarios de Ingeniero White dispuso 48 horas. En el mismo sentido se manifestó el repudio en las seccionales de Luján y de Burzaco. En esta última, nuevamente se exigía la renuncia de la Comisión Directiva “por haber perdido la confianza de los obreros” aunque declaraban su “apoyo amplio a la obra justicialista del primer magistrado de la Nación”.¹² Pero el comunicado mejor plantado fue lanzado por la propia CCE, cuyos delegados miembros tampoco se mostraron dispuestos a conformarse con las migajas que les eran ofrecidas y, muy por el contrario, advirtieron a las autoridades sobre las consecuencias de seguir tirando de la cuerda: “Reiteramos nuestra confianza en que se cumplirá la primera solución dada al conflicto (...) esto debe concretarse dentro de las próximas 72 hs. Transcurrido ese plazo, la comisión declina toda responsabilidad por la actitud que pueda asumir el personal.” En otro comunicado, del día siguiente, se referían a la gravedad de este retroceso en la conciliación de las partes:

significa que ha sido desconocido el compromiso contraído entre esta comisión, como intermediaria del gremio, y personas cuya elevada función y jerarquía las hacía garantes del cumplimiento de ese arreglo mediante el cual los ferroviarios resolvieron en asamblea soberana y sin presiones ni conminaciones de ninguna índole, el levantamiento de los paros efectuados.¹³

Por los cursos de la conciencia, no fueron pocos los ferroviarios que llegaron a profundizar su quiebre con toda una jerarquía sindical burocrática y cooptada por el estado, que había dejado de ser sólo desechable, para convertirse en un obstáculo. Esto queda manifiesto en el testimonio de un obrero de la seccional de Haedo en asamblea, recogido por *La Prensa*: “cuando gobernaba la oligarquía, eran los patronos quienes llamaban a la policía. Hoy las cosas cambiaron y son los dirigentes gremiales quienes la

¹²Ídem, 7 y 8/12/1950

¹³Ídem, 12/12/1950

llaman”.¹⁴ Por estas fechas, el P.S expresaba que se trataba de “una organización sin dirigentes” y que “las consecuencias morales de esta huelga [de noviembre] constituyen un gran progreso para el gremio ferroviario, que ha adquirido plena conciencia de su fuerza e importancia en el desenvolvimiento general del país”.¹⁵

Cumplido el plazo fijado por la CCE, los peones, guardatrenes, señaleros y guardabarreras de las líneas Roca, Sarmiento, Urquiza y San Martín, reanudaron el paro por tiempo indeterminado, la medianoche del jueves 14 (también se plegaron parcialmente a la medida algunas especialidades de la línea Mitre). Las demandas eran las mismas, pero no así las condiciones en que reaparecían y la correlación de fuerzas entre las partes. Los obreros ferroviarios contaban ahora con el antecedente de una batalla ganada a las autoridades de las empresas ferrocarrileras y del estado, un arreglo y un compromiso asumido que estos intentaban deshacer. Los delegados reunidos en asamblea que resolvieron retomar la vía de la huelga, volvieron a reclamar el levantamiento de represalias y medidas disciplinarias, la renuncia de la Comisión Directiva del gremio, y a encomendar las gestiones del aumento salarial a la CCE. La misma, por su parte, ratificó el carácter económico y gremial de la huelga, atajándose al discurso oficial que intentaría una vez más deslegitimar la medida de fuerza por la presunta infiltración de elementos comunistas y socialistas.¹⁶ Este proceder daba cuenta de las lecciones aprendidas por la experiencia reciente de lucha. Pero también la patronal, el gobierno y la burocracia sindical habían sacado en limpio algunas conclusiones, sobre todo que debía evitarse por todos los medios que la huelga se extendiera en tiempo y espacio. Para ello convocaron una reunión con los trabajadores del ferrocarril Belgrano y Mitre, mientras que desde el Ministerio de Transportes se amenazaba a los huelguistas con la exoneración sino retornaban a sus labores. Los miembros de la Comisión Directiva de la U.F, liderados por Carnero López, hicieron su modesto aporte a “la resolución del conflicto” (es decir, a la desactivación del movimiento de base) dando un falso paso al costado y presentando su renuncia públicamente a la Junta Consultiva. Paralelamente, se procedió a la detención de numerosos obreros ferroviarios y también, de manera sospechosa, del secretario de la Federación Socialista Bonaerense, que fue vinculado al paro en las páginas de *La*

¹⁴Idem, 13/12/1950

¹⁵*Nuevas bases*, 15/12/1950

¹⁶*La Prensa*, 14/12/1950

Prensa.¹⁷ Entre tanto, un dato no menor es que varias seccionales de la Comisión Directiva de La Fraternidad expresaron su solidaridad y apoyo moral a la medida adoptada por el movimiento “plenamente justificado por la realidad económica del personal de peones (...) con un salario muy por debajo del mínimo vital”. Los dirigentes maquinistas, no obstante, renegaron de la huelga.

Por su parte, la CCE, mandatada por la asamblea general de ferroviarios, gestionaba las tratativas con los funcionarios del Ministerio de Transportes. Se llegó a un acuerdo sobre los tres puntos reivindicativos, y el paro fue levantado la medianoche del 18 de diciembre, tras ser ratificado el acuerdo en la asamblea general la noche del 17. En ella se informó a los huelguistas las bases del arreglo: se había logrado arrancar la promesa de un aumento mínimo de 100 a 150 pesos en escala hasta diez años para peones y guardabarreras, contemplando la situación de los obreros de otras especialidades de menor rango. De igual modo se asumió el compromiso de modificar el escalafón. Por otra parte, serían puestos en libertad los detenidos y suspendidas todas las represalias hacia los huelguistas. Pero aún quedaba por librar una batalla: la de la conducción de la U.F. En este sentido, el presidente de la CCE afirmó que la misma era la única autoridad sindical hasta tanto no se designaran nuevos representantes de la “voluntad soberana” del gremio. A continuación, éste se declaró en asamblea permanente hasta la aplicación del acuerdo, y la CCE llamó a realizar una concentración frente al local central de la U.F para la semana siguiente.¹⁸

Pero la mañana del miércoles 20 los lectores de *La Prensa* se desayunaron la noticia de que la CGT había intervenido la U.F. Todas las voces fueron replicadas en esta edición del periódico. Por un lado la disposición oficial, que justificaba la designación de interventores que respondieran a la central sindical con el pretexto de mantener la unidad y armonía del gremio, defender los intereses colectivos de las masas trabajadoras y salvaguardar la “revolución peronista”. La intervención cegetista continuaría con las tratativas por la solución del conflicto salarial. Por otro lado, una polémica declaración de la Junta Consultiva de la U.F reivindicaba el accionar y la forma de proceder de la Comisión Directiva, repudiaba el procedimiento ilegítimo de la CCE y acusaba a los funcionarios el Ministerio de Transportes (quienes habían accedido a sentarse a negociar con dicha organización “ilícita”) de instigar al conflicto, y colaborar con las autoridades ferroviarias en el abandono de servicios. La Junta exhortaba a la Comisión

¹⁷Op. Cit., 16/12/1950

¹⁸Idem, 18/12/1950

Directiva a convocar un congreso extraordinario al día siguiente para que sometiera a él su renuncia. Por su parte, Pablo Carnero López, en el marco de una reunión de presidentes de seccionales, condenaba igualmente al Ministerio de Transportes y aseguraba que mantendrían conversaciones con las autoridades de la CGT para convenir las modalidades de su intervención en el sindicato. Finalmente, la CCE declaró que la convocatoria al Congreso Extraordinario era “un acto ilegal tendiente a rechazar la renuncia presentada por los miembros de aquella Comisión y desoír una vez más la voluntad del gremio que la ha aceptado en asamblea pública”, y afirmaban que prueba de ello era la negativa hacia la asistencia de delegados ajenos al entorno de Carnero López y dispuestos a aceptar su renuncia. Por tanto, las decisiones que de ese Congreso surgieran “carecen de validez y están en pugna con los auténticos intereses del gremio. Solamente será una aparatosa reunión de los enemigos del justicialismo y de los obreros del riel, que no tolerarán sus maniobras”. Así, la lucha había terminado de trasladarse al terreno de la disputa gremial, y ya no sólo se jugaba en el económico. Fueron detenidos varios ferroviarios rosarinos que se resistieron a ser desalojados por la policía de su local, donde se disponían a reunirse en asamblea para discutir la situación del gremio. Asimismo, fue boicoteada violentamente una asamblea permanente de la seccional de Santos Lugares del ferrocarril San Martín, tras lo cual los trabajadores enviaron un telegrama de denuncia de tales abusos al Ministro de Transportes y al Presidente Perón. Con mayor énfasis, la CCE reiteró el llamado a la concentración del día 21 a las 16 hs frente a la sede central del sindicato, para que los ferroviarios manifestasen pacífica y ordenadamente “su decisión de recuperar para sí la sede social de su organización sindical y su reclamo ante la intervención de la CGT para que la misma sea entregada sin más trámite a su auténtica dirección gremial: la Comisión de Emergencia, forjada en la lucha por las legítimas aspiraciones del personal.”¹⁹

Pero un gran despliegue y operativo policial puso obstáculos a esta movilización, que no pudo dar muestras ante la opinión pública de la magnitud de la protesta por la intervención del gremio. Se ha registrado la presencia de la policía montada y la infantería, la utilización de gases lacrimógenos para dispersar a las distintas delegaciones en su marcha hacia la puerta del local, la detención de varios obreros y la confiscación de banderas. En cuanto a éstas, cabe destacar que, además de las que presentaban las consignas del reclamo, los obreros llevaron banderas argentinas y

¹⁹Idem, 21/12/1950

estandartes con los rostros de Perón y Evita, y cantaron el himno nacional en más de una oportunidad. Estos elementos significativos nos hablan de la marcada identidad política que manifestaban los ferroviarios. No obstante, habría que considerar hasta qué punto no era una representación fiel de la mayoría, pero estratégica de algunas minorías políticas (comunistas, socialistas y anarquistas).

Mientras tanto, el Poder Ejecutivo se movía para dar una respuesta que aplacara la demanda económica. En una reunión entre representantes del Ministerio de Trabajo, el secretario general y los interventores de la CGT en la U.F y las autoridades del Ministerio de Transporte, se resolvió la modificación del escalafón para peones y guardabarreras, con un sueldo básico de 400 hasta 575 pesos en diez años, y una bonificación y salario familiar mensuales de 125 y 25 pesos, respectivamente. Esa misma noche la CCE se refirió a ambos acontecimientos. Por un lado—y aquí vemos aflorar aquellas contradicciones limitantes que señalábamos en la introducción— sostuvo que el recurso a la fuerza policial iba en contra de la política gremial del Gral. Perón, que no intervenía con las fuerzas en los problemas intersindicales. Pero, por otra parte, expresó su “satisfacción por la materialización de las aspiraciones económicas del gremio” y del acuerdo que habían determinado con las autoridades —y por el cual habían accedido a levantar el paro— al haber sido anunciada la modificación del escalafón. La satisfacción era aún mayor por la renuncia definitiva de la Comisión Directiva. Ahora bien, la declaración cobraba firmeza en un punto: era inaceptable la intervención de la CGT. Al día siguiente, en otro comunicado reproducido en *La Prensa*, reiteraron que la tarea ahora sería la recuperación de la organización sindical para los trabajadores, sin intervenciones de ninguna índole, para que la U.F “continúe siendo con plena independencia y autoridad y en forma soberana, el eficaz sostén de la CGT”.²⁰ El *Nuevas Bases* expresaba: “Los obreros ferroviarios quieren dirigir su gremio, libremente, sin directivas desde arriba, sin camarillas usufructuarias de lujos y prebendas.”²¹ El fuego de la disputa entre la autonomía gremial y la subordinación ardía cada vez con mayor fulgor. El 23 de diciembre los interventores de la CGT lanzaron una provocadora declaración en que afirmaban que si se habían concretado las aspiraciones del gremio no era gracias a la CCE, sino a la negociación que ellos mismos llevaron a cabo con el Ministerio de Transportes. La CCE, por su parte, cuestionaba la labor de la intervención cegetista. Se denunciaba su carácter antiestatutario y continuista de la

²⁰Idem, 23/12/1950

²¹*Nuevas Bases*, 31/12/1950.

gestión arbitraria de la ex Comisión Directiva (no habilitaron los locales de las seccionales clausuradas, ni anularon las restricciones a la realización libre de asambleas). Pero estas críticas no solo estuvieron en boca de los delegados miembros de la CCE, sino también del gremio de los maquinistas.²² Y venían acompañadas del pedido de intervención del Poder Ejecutivo, a través de su órgano judicial, para normalizar de manera imparcial la U.F con el asesoramiento del gremio y su CCE.²³ El 10 de enero los delegados interventores de la CGT anunciaron fecha de comicios para la elección de nuevas autoridades del gremio para dentro de 60 días, e invitaron a las seccionales a designar sus candidatos. Cinco días más tarde, la asamblea extraordinaria de delegados resolvió aceptar dicho plazo para el retiro de la conducción de los interventores y su entrega a los auténticos dirigentes elegidos democráticamente, pero exigían como condiciones previas la garantía de las libertades sindicales (el reestablecimiento de las autoridades seccionales destituidas, la reapertura de locales, el fin de las cesantías) y el control de la fiscalización y el escrutinio. Entonces, los 60 días regirían recién a partir de la efectivización de tales medidas, y la CCE establecía un plazo de cinco días para ello.

Si al término de ese plazo no se han satisfecho las aspiraciones del gremio, la comisión adoptará las medidas que considere necesarias para que se respete la soberana voluntad de los trabajadores y desde ya responsabiliza plenamente a la intervención extraña por las resoluciones que el gremio pudiera adoptar en salvaguardia de su organización.²⁴

Una nueva huelga estaba en puerta. Esta declaración fue aplaudida en varias seccionales, como en Tolosa y Bahía Blanca, donde denunciaron un fraude electoral en marcha por parte de los interventores, y sus intenciones de devolver la conducción a los antiguos dirigentes presididos por Carnero López, a fin de impedir y demorar la aplicación del nuevo escalafón. Casualmente, el mismo 15 de enero renunciaron, sin explicación oficial alguna, las autoridades del Ministerio de Transportes (el ministro Castro y los subsecretarios administrativo y técnico) quienes habían negociado el acuerdo salarial con la “ilegítima” CCE, violando la Ley de Asociaciones Profesionales.

²²Comunicado de La Fraternidad en *La Prensa*, 9/1/1951.

²³Op. Cit., 11/1/1950

²⁴Comunicado de la CCE, en *La Prensa*, 17/1/1950

A partir del día 20 los ferroviarios pasaron a considerarse desligados de su compromiso asumido aquel 17 de diciembre de levantar la medida de fuerza, y se declararon en asamblea permanente. No habían obtenido respuesta del nuevo Ministro de Transportes a los telegramas que la CCE le había enviado saludándolo y solicitando su colaboración para la resolución pacífica del conflicto. De esta manera, los obreros ferroviarios, a través del congreso extraordinario de delegados seccionales, decidieron iniciar una nueva huelga por tiempo indeterminado. Las reivindicaciones eran: 1) la aplicación inmediata de escala la modificada para peones y guardabarreras, y pago del salario familiar sin contar la bonificación de 125 pesos (lo único que había sido dispuesto hasta entonces); 2) la atención a las necesidades de las restantes especialidades del gremio y la modificación pertinente del escalafón; 3) el cese de la intervención cegetista y la entrega de la conducción a la CCE, junto con el levantamiento de las restricciones sindicales. Dando muestra de su gran voluntad de autodeterminación, el comunicado aclaraba que el paro se levantaría sólo una vez que se hubieran concretado cada uno de los puntos y mediante una asamblea en el local central de la U.F (para lo que debían otorgarles autorización). Además, se responsabilizaba a los propios delegados interventores de haber “lesionado” la autoridad de la CGT ante el gremio, y a los nuevos funcionarios del Ministerio de Transportes de desconocer a la CCE. Finalmente, se reafirmaba la total adhesión al proyecto social y económico del gobierno peronista, y solicitaban la intervención directa de su máximo referente para salir de esta encrucijada “confiando en la decisión del Gral. Perón”.²⁵

Lejos de las expectativas de los obreros ferroviarios, en una acción plena del Poder Ejecutivo, el día 23 el Ministerio de Trabajo y Previsión declaró ilegal la huelga por decreto, asignando al Ministerio de Transportes la tarea de exonerar a los miembros de la CCE y a todos aquellos que no se presentaron a trabajar luego de las 00 hs. La primera disposición fue justificada por tratarse de una huelga declarada por “cuestiones político-gremiales ajenas por completo a defensa de intereses de los trabajadores”. Como vemos, que se hubiera corrido el eje del conflicto –que ahora sí ya no pasaba por una demanda económica corporativa- abonaba mejor el viejo discurso de los “elementos contrarios al justicialismo”. Pero las comisiones coordinadoras de las seccionales de los ferrocarriles Sarmiento, Mitre y San Martín expresaron su solidaridad con el paro, y los ferroviarios no declinaron su posición.²⁶ El día 24 el paro se mantuvo, y el Presidente de

²⁵Ídem, 21/1/1950

²⁶Ídem, 24/1/1950.

la Nación anunció que se movilizaría militarmente al personal y que serían procesados quienes no acataran la orden de retornar a sus puestos de trabajo. En un discurso ante los dirigentes de los gremios afiliados a la C.G.T, Perón desacreditó la medida de fuerza y afirmó que les “aplicará” la ley para corregir el camino a los huelguistas. El legalismo encubrió un paquete de medidas represivas y selectivas. En efecto, los ferroviarios comunistas, socialistas, anarquistas y radicales tuvieron que lidiar con la justicia, acusados de violar la Ley de Seguridad del Estado, mientras hubo cientos de exoneraciones y procesamientos en todas las líneas. Podemos visualizar a través de los sucesivos números de su órgano de prensa correspondientes a los meses siguientes a la huelga, cómo los socialistas se vieron especialmente involucrados en la lucha por la liberación de sus compañeros presos en la cárcel de Villa Devoto. Para el partido, “este desconocimiento abusivo de los más elementales derechos del gremialismo libre, puso de manifiesto una vez más a qué peligro se exponen quienes deben ir a la huelga –en un país que no reconoce ese derecho-.”²⁷ En acuerdo con la jerarquía sindical, el 25 de enero el Poder Ejecutivo decretó la movilización de los trabajadores. Los “infractores” serían detenidos y puestos a disposición del Ministerio de Defensa para la aplicación de la justicia militar. La huelga, forzosamente, había concluido. Para fines de enero y primera semana de febrero, sólo encontramos listas interminables de obreros cesanteados ocupando varias columnas, cuando no páginas enteras, de los periódicos.

Conclusiones

Las huelgas ferroviarias sin dudas tuvieron una importancia clave en la escena política de finales de 1950 y principios del '51. Un paro que se inició por el reclamo salarial de un sector del personal de la línea Roca, se extendió como reguero de pólvora hasta afectar al conjunto de la rama ferroviaria (lo cual da cuenta del carácter generalizado de la precarización de las condiciones salariales). A lo largo del proceso, y como parte de las estrategias que se fueron elaborando, los ferroviarios lograron darse una organización propia para canalizar sus demandas, resolver una medida de lucha y negociar de igual a igual con las autoridades. Nos referimos a la CCE, cuya composición estaba dada por el nivel más básico y horizontal de la estructura sindical:

²⁷*Nuevas Bases*, 31/12/1950.

el de los delegados. Ello demuestra que los obreros no se resignaron a dejar la resolución de sus mejores condiciones de vida –de los intereses antagónicos que brotan de las relaciones de trabajo- en manos de las jerarquías sindicales, cuando estas no daban muestras de activar en favor del gremio. No sorprende entonces que este activismo de base haya debido enfrentar la hostilidad de la burocracia sindical y del estado, más allá –claro está- de la patronal. Ello nos coloca frente al problema de la lealtad. Como vimos, los ferroviarios no dejaron de reafirmar su adhesión al peronismo y no es un dato menor que, en el desarrollo del conflicto, se haya apelado en reiteradas oportunidades –vía telegramas o comunicados- al Poder Ejecutivo (encarnado en los Ministerios de Transportes y de Trabajo, cuando no dirigidos al propio Perón). Siendo que era sabida la postura del Presidente ante la huelga, consideramos que, lejos de tratarse de un acto de “ingenuidad”, constituyó también una estrategia. Para que las bases rompieran con el peronismo había que marcar las contradicciones del régimen, y presionar al gobierno para que se pronunciara contra la huelga. En este sentido, la tensión es constante, y lo es desde el momento en que las bases decidieron tomar en sus manos su reclamo, cuando se suponía que existía un personal político-sindical peronista que velaría por ellos.

Ha quedado fuera de nuestro acotado análisis la prensa peronista, y seguramente esta permitiría profundizar el abordaje del problema de la “conciencia” de los obreros. Por otra parte, la huelga ferroviaria no deja de ser sólo una más de entre otros conflictos que se hacen necesarios de investigar, si lo que queremos es echar luz sobre el problema de la autonomía de la clase obrera durante el primer régimen peronista.

Bibliografía:

- CONTRERAS, Gustavo N. (2009) “Ferroviarios. Un capítulo de sus luchas: las huelgas ferroviarias de fines de 1950 y principios de 1951”. (http://www.docutren.com/congreso_palma/pdfs/com/Ses31/030114_Contreras.pdf, 31/05/2013)
- DOYON, Louise. (1975) “Conflictos obreros durante el régimen peronista (1946-1955)”, en *Desarrollo Económico*, vol. 19.
- DURRUTY, Celia. (1969) *Clase obrera y peronismo*, Córdoba: Ediciones Pasado y Presente.

LAERTE FRANCHI, Héctor. (1999) “Justicia social con uniforme. La huelga ferroviaria de 1950-1951”, en LUCITA, Eduardo, *La patria en el riel. Un siglo de lucha de los trabajadores ferroviarios*, Bs. As.: Ediciones del pensamiento nacional.

TORRE, Juan Carlos. (1989) “Interpretando (una vez mas) los orígenes del peronismo” en *Desarrollo Económico*, vol. 28, nº 112.

TORRE, Juan Carlos. (2011) *La vieja guardia sindical y Perón*, Bs. As: Ediciones ryr.

Fuentes:

Diarios comerciales:

La Nación, del 20/01/1951 al 12/2/1951.

La Prensa, del 1/11/1950 al 25/1/1951.

Nuevas Bases, del 15/11/1950 al 30/09/1951.