



RIDAA

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



Universidad
Nacional
de Quilmes

Aldao, Joaquín A.

Entre la identidad ferroviaria y el peronismo. Transformaciones ideológico-simbólicas en el mundo sindical ferroviario durante los años del primer peronismo (1943-1955)



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Argentina.

Atribución - No Comercial - Sin Obra Derivada 2.5

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/ar/>

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

Cita recomendada:

Aldao, J. A. (2018). *Entre la identidad ferroviaria y el peronismo. Transformaciones ideológico-simbólicas en el mundo sindical ferroviario durante los años del primer peronismo (1943-1955). (Tesis de doctorado). Bernal, Argentina : Universidad Nacional de Quilmes. Disponible en RIDAA-UNQ Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto de la Universidad Nacional de Quilmes <http://ridaa.unq.edu.ar/handle/20.500.11807/834>*

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

Entre la identidad ferroviaria y el peronismo. Transformaciones ideológico-simbólicas en el mundo sindical ferroviario durante los años del primer peronismo (1943-1955)

TESIS DOCTORAL

Joaquín A. Aldao

joacoaldao@hotmail.com

Resumen

La presente tesis es un estudio del sindicato de la Unión Ferroviaria (U.F.) durante los años de formación del peronismo. El sindicato del riel, el más importante del país desde la década del 20 y el sindicato hegemónico en la C.G.T. desde su creación en 1930, es ampliamente reconocido como un artífice indispensable en el proceso de conformación del peronismo. Las principales fuentes documentales para recrear la vida institucional del sindicato fueron el periódico oficial, el Obrero Ferroviario, y los libros de actas de la Comisión Administrativa. En primer lugar, se realizó una lectura crítica de los principales estudios sobre movimiento obrero y primer peronismo, destacando la saturación del paradigma analítico que subyace en estos trabajos, marcados por la discusión en torno a las problemáticas vieja/nueva guardia sindical y autonomía/heteronomía de la clase obrera respecto al gobierno peronista. A continuación, elaboramos un marco teórico que sustenta dos ejes de análisis, el aspecto identitario de los ferroviarios y el complejo de prácticas e instituciones en que se desarrollan las luchas sindicales. El primero, orientado por la última teoría de formación del populismo de Ernesto Laclau (2005), indaga en el proceso por el cual una identidad específica, la ferroviaria, se articula y habilita el proceso de identificación política con el peronismo. El segundo eje, orientado por la teoría de los campos de Pierre Bourdieu, analiza el modo en que los ferroviarios, agentes dotados de saberes y prácticas que se valorizan en estos años, se desempeñan en el nuevo campo sindical. El desarrollo de la tesis comienza con dos capítulos que se superponen temporalmente (1943-1947) pero desarrollan los dos ejes de análisis por separado, el proceso de articulación y las tensiones que se producen en el modo particular en que los ferroviarios se identifican con el peronismo y el efecto que la formación del nuevo campo sindical tuvo sobre las prácticas y las estrategias de acción de los dirigentes sindicales. El último capítulo desarrolla la vida institucional y político-sindical del gremio en el período que va desde la nacionalización de los ferrocarriles hasta las huelgas ferroviarias, con un

seguimiento de las consecuencias de la misma (1947-1952). Entre los principales aportes de la tesis destacamos el de ser un análisis de las prácticas sindicales durante el peronismo, más allá de sus años formativos. En el aspecto identitario, se destaca un análisis que pone el foco en la tensión entre la identidad ferroviaria y el peronismo, constituyéndose la misma en un factor explicativo de las huelgas ferroviarias que inician a fines de 1950, en un contexto de hegemonía peronista en el gremio. En el abordaje que se enfoca en la dinámica ferroviaria en el campo sindical, se caracteriza una dirigencia sindical ferroviaria que, aunque plenamente identificada con el peronismo, toma partido tanto en la conflictividad política interna como en las luchas dentro del campo sindical y por mantener la autonomía relativa del mismo, destacando el peso del sindicato en la C.G.T. y las disputas que llevan a los ferroviarios, en ocasiones, a contraponerse a las estrategias políticas del propio gobierno.

Abstract

This thesis is a study of the union of the Union Ferroviaria (U.F.) during the formative years of Peronism. The rail union, the most important in the country since the 1920s and the hegemonic trade union in C.G.T. since its creation in 1930, is widely recognized as an indispensable artifice in the process of conformation of Peronism. The main documentary sources for recreating the institutional life of the union were the official newspaper, the *Railway Worker*, and the minutes books of the Administrative Commission. In the first place, a critical reading of the main studies on labor movement and first Peronism was made, highlighting the saturation of the analytical paradigm that underlies these works, marked by the discussion about old / new trade union guard and autonomy / heteronomy of the working class with respect to the Peronist government. Next, we elaborate a theoretical framework that supports two axes of analysis, the identity aspect of the railway workers and the complex of practices and institutions in which the union struggles are developed.

The first, guided by Ernesto Laclau's latest theory of populism (2005), investigates the process by which a specific identity, the railroad, articulates and enables the process of political identification with Peronism. The second axis, guided by the field theory of Pierre Bourdieu, analyzes the way in which the railways, agents endowed with knowledge and practices that are valued in these years, work in the new trade union field. The development of the thesis begins with two chapters that overlap temporarily (1943-1947) but develop the two axes of analysis separately, the process of articulation and the tensions that occur in the particular way in which the railway identify with the Peronism and the effect that the formation of the new trade union field had on the practices and strategies of action of the union leaders. The last chapter develops the institutional and political-union life of the union in the period from the nationalization of the railways to the railway strikes, with a follow-up of the consequences of it (1947-1952). Among the main contributions of the thesis we highlight that of being an analysis of the union practices during the Peronism, beyond its formative years. In the identity aspect, an

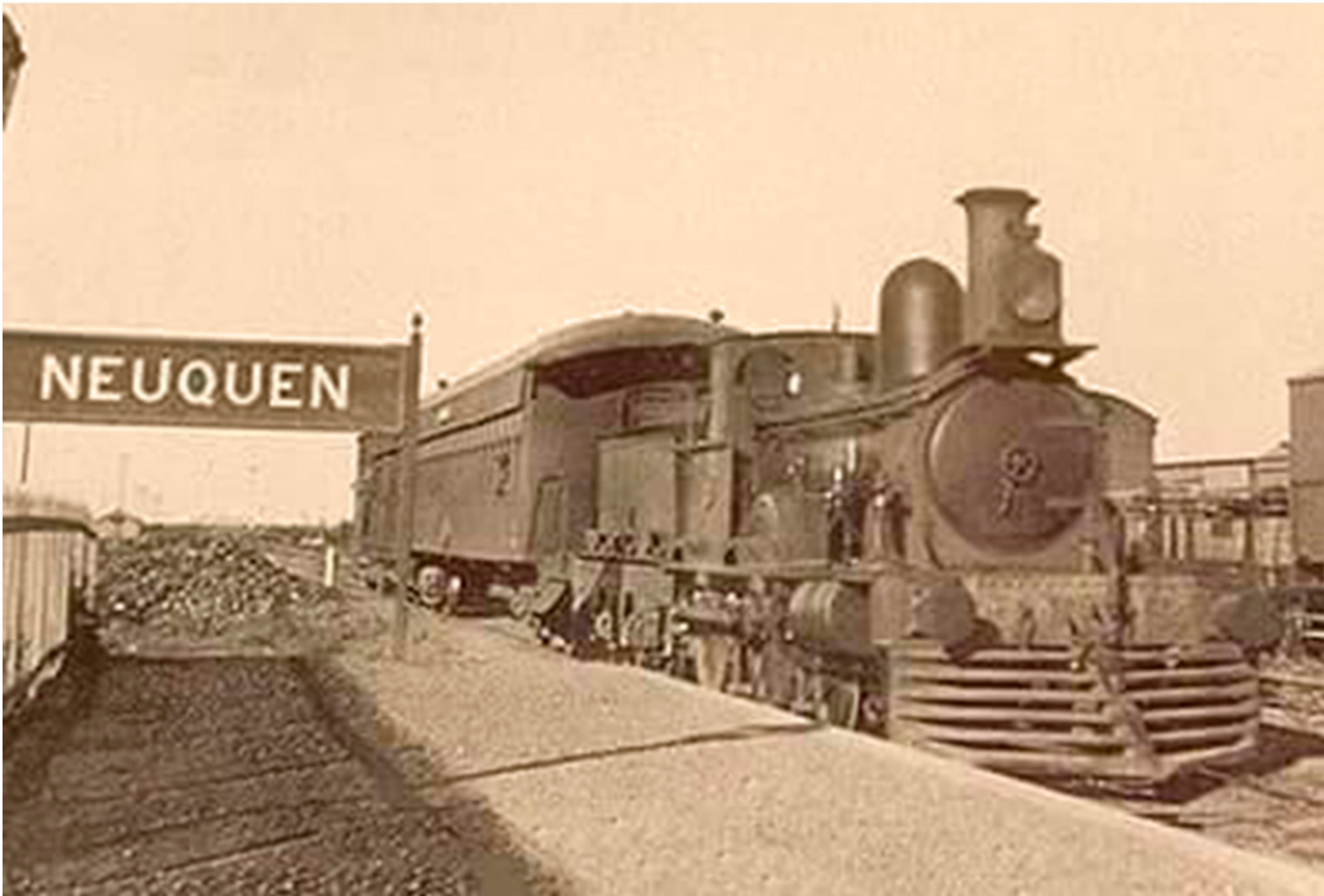
analysis that emphasizes the tension between the railway identity and the Peronism stands out, being the same an explanatory factor of the rail strikes that begin at the end of 1950, in a context of Peronist hegemony in the guild. In the approach that focuses on railroad dynamics in the trade union field, a railroad union leadership is characterized that, although fully identified with Peronism, takes sides both in the internal political conflict and in the struggles within the trade union field and to maintain the relative autonomy of the same, highlighting the weight of the union in the C.G.T. and the disputes that sometimes lead railroaders to oppose the government's own political strategies.

ENTRE LA IDENTIDAD FERROVIARIA Y EL PERONISMO.

Transformaciones ideológico-simbólicas en
el mundo sindical ferroviario durante los
años del primer peronismo (1943-1955).

Lic. Joaquín A. Aldao

Tesis para optar por el título de Doctor en Ciencias Sociales y Humanas
Universidad Nacional de Quilmes



A mi viejo

La única ausencia...

Índice

Agradecimientos	10
Introducción	12
Capítulo 1: Estado de la cuestión y aspectos teórico-metodológicos	20
1. Estado de la cuestión y aspectos teórico-metodológicos	21
1.1. Peronismo y movimiento obrero: la alquimia imposible	21
1.1. Identidad ferroviaria, identificación peronista y campo sindical	37
1.1.1. Aportes a la construcción del objeto de estudio desde la teoría populista....	44
1.1.2. Dos hipótesis teóricas.....	52
Capítulo2: Obreros, Ferroviarios y... ¿Peronistas? La identidad ferroviaria y el surgimiento del peronismo (1943-1946).....	73
2. Obreros, Ferroviarios y... ¿Peronistas? La identidad ferroviaria y el surgimiento del peronismo (1943-1946)	74
2.1. Todos a bordo: huelga general y nacimiento del sindicato unionista.....	78
2.2. Una formación por descarrilar: las crisis ferroviarias.....	92
2.3. Ferroviarios y ¿Peronistas? Dos momentos de identificación	101
Capítulo 3: Los ferroviarios ante la emergencia del campo sindical (1943-1946)	136
3. Los ferroviarios ante la emergencia del campo sindical (1943-1946).....	137
3.1. El modelo sindical, consideraciones generales sobre el proceso de emergencia del campo sindical argentino	138
3.2. El sindicato concentra e institucionaliza sus capitales	145
3.3. Construyendo vías hacia nuevos destinos.....	154
Capítulo 4: De la nacionalización a las huelgas ferroviarias (1947-1952)	178
4. De la nacionalización a las huelgas ferroviarias (1947-1952).....	179
4.1. Un tren que se sumerge en un parque industrial	181
4.2. La tragedia de una hegemonía: el síndrome del “Jardinero Willy”	184
4.3. Peronistas, pero ferroviarios.....	220
Conclusiones.....	251
Fuentes	258
Diario El Obrero Ferroviario	259
Acta de la Unión Ferroviaria	261
Diario C.G.T.	262

Actas C.G.T.....	262
Diario La Prensa.....	263
Diario La Nación.....	264
Anales de Legislación Argentina.....	264
Bibliografía.....	266
Anexo	277
Fig. 1. Figura tomada del libro de Manuel F. Fernandez (1947) “La Unión Ferroviaria a través del tiempo. 25 años a servicio de un ideal. 1942-1947”.....	278
Fig. 2. Figura tomada del libro de Manuel F. Fernandez (1947) “La Unión Ferroviaria a través del tiempo. 25 años a servicio de un ideal. 1942-1947”.....	279
Fig. 3. Seccionales que participan activamente en alguna o todas las huelgas ferroviarias entre noviembre de 1950 y enero de 1951.	280
Fig. 4. Poema dedicado a Pablo C. Lopez por un afiliado de la Unión Ferroviaria. EOF, 585:11.	281
Fig. 5. Marcha de la Unión Ferroviaria. EOF, 595:4.	282
Fig. 6. Oración del Ferroviario (a la Virgen de Luján). EOF, 569:6.	283
Conformación de las Comisiones Directivas (CD) de la Unión Ferroviaria:.....	284
Año: 1943 (del 23 de Agosto al 23 de Octubre).	284
Año: 1943 (decreto del 23 de Octubre) (hasta 13 de Septiembre de 1944).....	284
Año: 1944 (a partir del 13 de Septiembre)	285
Agosto 1946	286
13 Agosto de 1947	287
25 de Agosto de 1948.....	288
10 de agosto de 1949	289
15 de Agosto de 1950.....	290
Intervención C.G.T. 1951 (hasta 2 de Agosto de 1951).....	291
Comisión Administrativa 1951-1952 (desde 2 agosto de 1951)	291
Conformación Comisiones, Secretariado y Comité Central Confederal (C.C.C.) de C.G.T.	293
Año: 1942 Secretariado C.G.T.	293
1943 Secretariado C.G.T. (11 Septiembre, en U.T., sin U.F.)	293
1943 (17 Noviembre) (Vuelven la U.F. y L.F.). Comisión Especial Pro Unidad Sindical C.G.T.	294
1945 24 de Julio C.A. provisoria.	294

C.C.C. (Completa) 21 de Septiembre de 1945 (Luego de la desafiliación de LF, Textiles UOT y calzado SOIC)	295
C.C.C. C.G.T. 9 de nov. 1946.	296
1947 (16 al 20 de octubre) Congreso extraordinario pro plan quinquenal.	298
2 de Diciembre de 1947 secretariado y comisiones.	299
Secretariado y comisiones, diciembre de 1949.	300

Agradecimientos

Quiero agradecer en primer lugar, al amor de mi vida, Manu, sin ella esta tesis nunca hubiese comenzando (o aún la estaría escribiendo). Gracias por el apoyo emocional y el optimismo, indispensable, pero también por las innumerables tareas concretas: las correcciones, los cuadros, las soluciones a los inagotables problemas burocráticos del sistema, etc. Esta tesis, como todo en la vida, es *nuestra*. A Camilo, mi bebé, por el amor infinito y el invaluable tesoro de recordarme lo importante que es jugar, sonreír, salir de la madriguera de libros y diarios viejos para dejar de hacerme el grande y ayudarte a crecer.

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

A mi tía Cris, por su dedicación en las correcciones del primer capítulo. Y a toda la familia grande, con mi abuela Julia a la cabeza, a mis tíos, primos, cuñadas, sobrina (Abril, la más hermosa), porque siempre tienen palabras de apoyo y mucho amor, fundamental para seguir adelante cuando el proceso se vuelve frustrante. A los de siempre -Matu, Gaby, Rac, Jota, Godines, Mari, Ami- a los que se sumaron -Javi, Emi, la Flaquis, Edu, los mamados- y toda la banda grande, y a las verdaderas mujeres y hombres que l@s soportan. Porque los amigos sostienen los sueños, incluso cuando no podemos dormir.

A CONICET, por la beca doctoral que me permitió dedicarme de lleno a mi formación como investigador los últimos cinco años de mi vida, y a los

investigadores que sostienen la entidad y la ciencia como política de Estado, gracias y a pesar de los gobiernos.

A mi director de tesis, el Dr. Oscar Aelo, por otorgarme la confianza y la libertad para hacer, y por la palabra justa en el momento preciso, un gran formador. También por la generosidad con la que me permitió participar de la cátedra de Historia Social General, en la que di mis primeros pasos en docencia. Al Dr. Quique Romanin, que me abrió las puertas del grupo de investigación (G.E.S.H.P.) y del mundo sociológico marplatense. A la Universidad Nacional de Mar del Plata, por otorgarme lugar de trabajo.

A la U.B.A., por una formación de grado gratuita y de calidad. Al Dr. Fortunato Mallimaci, por abrir un valioso espacio para jóvenes investigadores del cual sacamos provecho. A los Drs. Claudio Panella y Guillermo Clarke, dos promotores de la investigación histórica en la Provincia de Buenos Aires. Especialmente al Dr. Nico Damin, colega, amigo y hermano de la vida, por sus correcciones y consejos durante el desarrollo de la tesis. Pero, principalmente, porque sin su iniciativa nunca hubiésemos conocido el extraordinario mundo de los ferroviarios, vamos por más proyectos juntos. A toda la banda de “dogos” de la facu con los que compartimos el aprendizaje del oficio sociológico, siempre están para aconsejar, criticar y apoyar.

A la Universidad Nacional de Quilmes, en especial a los docentes que me ayudaron a pensar en momentos definitorios del diseño de la tesis. Al departamento de posgrado, a Natalia de “egresos”, por la constante preocupación para que cumpla con todos los requisitos a tiempo, a pesar de las ineludibles dificultades burocráticas del caso.

A la biblioteca de la Unión Ferroviaria, por otorgarme de manera gratuita todas las copias digitalizadas del Obrero Ferroviaria, una copia íntegra del libro de la historia institucional del sindicato y varios años de actas administrativas que pude fotografiar y a la biblioteca de la C.G.T., por permitirme fotografía algunas actas y periódicos. Pequeños gestos que facilitan, en tiempo y dinero, la costosa pesquisa documental que en el ámbito sindical suele ser poco amable con la academia, la cual supo ganar dicha hostilidad con su insensibilidad analítica hacia la experiencia sindical.

Introducción

La presente tesis es un estudio de caso instrumental (Stake, 1994) del sindicato de la Unión Ferroviaria (U.F.) durante los años de formación del peronismo. El sindicato del riel, el más importante del país desde la década del veinte y el sindicato hegemónico en la Confederación General del Trabajo (C.G.T.) desde su creación en 1930, es ampliamente reconocido como un artífice indispensable en el proceso de conformación del peronismo. Los motivos de la elección del caso fueron, en primer lugar, la fortaleza institucional y sindical del gremio del riel, el más grande hasta el peronismo y con mayor grado de burocratización y amplios beneficios sociales, previsionales y laborales para sus asociados (Horowitz, 2004[1990]). En segundo lugar, el extraordinario sentido de pertenencia comunitario de la familia ferroviaria, que define una marcada identidad que trasciende el ámbito laboral y se inscribe espacial y simbólicamente en clubes, barrios y pueblos “ferroviarios”, una dimensión que desarrollamos en varios años de trabajo en el marco de proyectos de extensión (U.B.A.) por pueblos ferroviarios de cinco provincias argentinas (Damin y Aldao, 2015). Por último, un parcial acercamiento que teníamos al intenso y contradictorio desarrollo de su relación con el peronismo. La U.F., poco después de ser intervenida por orden del gobierno militar que rige desde el golpe de Estado de junio de 1943, queda bajo la dirección de Domingo A. Mercante y en estrecha relación con la Secretaría de Trabajo y Previsión dirigida por Juan Domingo Perón. A partir de allí y hasta la caída del peronismo, el sindicato ferroviario se vuelve un ferviente defensor de las políticas del peronismo e impulsa la unificación de la C.G.T., que crecerá exponencialmente en la década y que, a partir de 1950, adopta en su estatuto la doctrina peronista. Un hecho trascendental irrumpe en el relato del romance entre ferroviarios y peronistas. Entre noviembre de 1950 y enero de 1951, se producen tres huelgas ferroviarias con gran impacto político, que adquieren una magnitud tal que terminan con un decreto de *movilización del personal ferroviario*, la renuncia de la Comisión Directiva del gremio (muy cercana al gobierno) y con la renuncia del primer Ministro de Transportes de la Nación. Luego de la huelga, según la tesis más conocida sobre el período (Doyon, 2006) los ferroviarios pierden su último retazo de autonomía.

Las principales preguntas que nos surgieron a partir de la lectura de los trabajos existentes eran: ¿por qué un sindicato que tenía asegurada su vida institucional y que había sostenido el precepto de la prescindencia política en la C.G.T. hasta meses antes del golpe de junio de 1943, se “peronizó” tan tempranamente? ¿Qué elementos simbólicos de la identidad ferroviaria permitieron una rápida identificación con el peronismo? ¿El peronismo se constituye en una identidad que entra en conflicto con la ferroviaria, con sus principios y prácticas sindicales? ¿Cómo fue el proceso político-sindical que derivó en las huelgas ferroviarias? ¿Qué consecuencias trajo la huelga en el sindicato y en las prácticas sindicales?

Los tres objetivos principales planteados en el proyecto de investigación fueron el punto de inicio para la búsqueda de respuestas:

- Indagar en los discursos y prácticas que estructuraron el mundo sindical ferroviario en cuanto imaginario, antes y durante el momento de transición cultural, política y social que implica la etapa de conformación del peronismo.
- Confeccionar un análisis detallado de la dinámica institucional, política y organizacional de la Unión Ferroviaria durante el periodo de formación del peronismo.
- Comparar los elementos simbólicos centrales que estructuraron la identidad ferroviaria con los que estructuraron la identidad peronista, a fin de analizar el grado de integración o conflicto entre dichas identidades en el periodo propuesto.

Más allá de los refinamientos, derivas teóricas y otros virajes propios del transcurso de años de investigación, los tres objetivos se tradujeron en aspectos que se desarrollan de forma pormenorizada en la presente tesis. Respecto a la metodología de investigación, utilizamos un diseño de investigación cualitativo flexible, que nos permitió dinamizar tanto las preguntas de investigación como los métodos de recolección de datos (Mendizábal, 2006). Triangulamos diversos métodos y tipos de datos, que contribuyeron a generar un excedente de conocimiento respecto al que brinda un *enfoque* particular o un *tipo* particular de datos (Flick, 2014). Inicialmente, combinamos tres métodos de recolección de datos: historia oral, trabajo de archivo con documentos y análisis hemerográfico. Las

principales fuentes documentales para recrear detalladamente la vida institucional del sindicato fueron el periódico oficial del sindicato, el *Obrero Ferroviario*; y los libros de actas de la Comisión Administrativa del sindicato. El periódico del gremio del riel tiene una historia que precede al gremio de la U.F., imprimiéndose de forma continuada desde 1912. Esta publicación es central para realizar un seguimiento de la vida institucional del sindicato, tanto de la C.D. como de los eventos en las más de doscientas seccionales de todo el país. Si bien es difícil calibrar el alcance su llegada, la publicación de las circulares generales del sindicato y de las noticias relacionadas a los asuntos sindicales, sumado a la amplia cobertura de los eventos en las seccionales y a su distribución de forma gratuita en todo el país, dan una pista de un alcance importante en los ferroviarios y el mundo sindical. Además, es una fuente privilegiada en los estudios precedentes sobre movimiento obrero y primer peronismo. En los dos casos, el órgano oficial del gremio y las actas, realizamos un estudio detallado del material documental con la confección de fichas que contienen las principales dimensiones y categorías de análisis, propias de un enfoque cualitativo. Contamos con la colección completa del periódico para los años analizados y con las actas de 1944, 1951 y 1952. Como complemento, utilizamos las Actas Administrativas de la C.G.T. de los años 1943 y 1944 (hasta julio) y diarios de tirada nacional, priorizando los que poseen una mirada diferente a la posición institucional del gremio, como La Nación y La Prensa. También, cuando fue necesario, acudimos a los Anales de Legislación Argentina, tomo IV al X A, para la cita de leyes y decretos.

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

El primer capítulo, se divide en dos apartados, el primero es una lectura crítica del llamado “estado del arte” o “estado de la cuestión”. Adscribiendo a una nueva corriente que revisa las tesis principales de los estudios de movimiento obrero y primer peronismo, esbozamos los principales escollos analíticos que encontramos en los estudios clásicos, con el fin de otorgarle un fundamento y punto de partida a la línea interpretativa que desarrollamos a lo largo de la tesis. En el segundo apartado, de carácter teórico, nos concentramos en la construcción de dos hipótesis. Si la teoría de la formación de una identidad popular nos resultaba esclarecedora para abordar el vínculo representacional, es decir, el modo en que el complejo simbólico que define el nosotros ferroviario se identifica con un nosotros más “universal” (el peronismo); la presencia insoslayable de un proceso de institucionalización de las relaciones político-sindicales (indisociables de aquella articulación) nos indujo la necesidad de herramientas conceptuales que nos permitan un abordaje más “empirista” que aquel de orden representacional, asociado a la filosofía política. Las dos hipótesis que atraviesan la tesis son subsidiarias de estas dos perspectivas teóricas:

- La primera es que la Unión Ferroviaria es una *institución populista*, y como tal, tiene una *doble legitimidad* en tensión que fundamenta su existencia: La *legitimidad institucional*, caracterizada por el apego a un sistema normativo que otorga jerarquías institucionales, y la *legitimidad popular*, una legitimidad sustentada en la *articulación equivalencial* de las *demandas particulares* -de diversos sectores ferroviarios- en *demandas ferroviarias*.

- La segunda sugiere que durante el período de formación del peronismo, se desarrolla el proceso de *emergencia del campo sindical argentino*.

En el segundo capítulo, desarrollamos el proceso de formación de la identidad ferroviaria y su dinámica, desde fines del siglo XIX hasta el golpe de junio de 1943. De forma destacada, nos centramos en el peso propio que tiene el significante de la *disciplina sindical* para la subjetividad ferroviaria, paso necesario para comprender el trabajo de resignificación que luego permite la identificación con el naciente peronismo. Veremos que la *disciplina sindical* es uno de los principios fundantes de la U.F., en 1922, y también es el problema central en la crisis del

gremio que deriva en la división de la C.G.T. meses antes del golpe de 1943. Esta perspectiva nos permite relativizar que la analogía entre las instituciones del ejército y el sindicato, lejos de ser una analogía “impuesta” por el equipo militar que integraba la Secretaría de Trabajo y Previsión (S.T.y P.), es el resultado de una *articulación* de los sentidos que tiene el concepto de disciplina para los actores que se relacionan. La *disciplina sindical*, es un principio asociado en los ferroviarios a la unidad, grandeza e importancia del gremio y al sentido de percibirse como el sindicato conductor del movimiento obrero. Luego, abordamos el *efecto* que la formación del peronismo produce en la identidad ferroviaria. La existencia de una marcada identidad ferroviaria fuertemente articulada con la institución gremial, ahora se enfrenta a un proceso de institucionalización y legitimación social de la actividad sindical, que se articula en el discurso peronista y le otorga un nuevo lugar social y político a esta identidad. Postularemos como *efecto*, entonces, la transformación de la *estima de sí* de los ferroviarios, (Barros, 2011) en cuanto la identificación con el peronismo restituye el rol de los trabajadores en la sociedad, el prestigio de la actividad ferroviaria en la comunidad y el liderazgo de la U.F. en el movimiento obrero.

El tercer capítulo se superpone temporalmente al segundo pero desarrolla el otro eje de análisis. Con ello buscamos mayor claridad en el análisis y la exposición de los resultados que la que hubiésemos logrado integrando el lenguaje conceptual de las dos teorías desde el inicio. En este capítulo, entonces, desarrollamos el desempeño de la U.F. durante el proceso de *emergencia del campo sindical argentino*. Primero, describimos brevemente la estructura general del *campo sindical*, usualmente descrita como modelo sindical peronista. Segundo, nos sumergimos en el análisis de caso del gremio ferroviario y el proceso de *concentración e institucionalización de capitales* en este gremio. Describimos en detalle el proceso de institucionalización de la previsión social, un proceso de vital importancia para comprender la *concentración de capital económico y social* en el gremio, pero también un dato relevante para comprender el diseño institucional del estado durante el peronismo y el aporte de los ferroviarios en él. En línea con la perspectiva historiográfica de las “segundas líneas” peronistas, (Rein y Panella,

2013) realizamos un seguimiento exhaustivo de los agentes ferroviarios que ocupan posiciones en la burocracia estatal y en el *campo político*, a partir de la confección de cuadros y un breve desarrollo de trayectorias relevantes. Esta información nos permite comenzar a delinear las nuevas *estrategias de desplazamiento* de agentes sindicales a otros campos y el efecto de estos desplazamientos en el posicionamiento del gremio en el propio *campo sindical*.

Una vez desarrollados por separado los dos ejes de investigación y con el lenguaje conceptual incorporado al análisis, abordamos el cuarto capítulo. El mismo combina un análisis de la dinámica identitaria de los ferroviarios y el peronismo con un desarrollo de la vida institucional y político-sindical del gremio en el período que va desde la nacionalización de los ferrocarriles (1947-1948) hasta las huelgas ferroviarias entre noviembre de 1950 y enero de 1951. La nacionalización de los ferrocarriles modifica la relación entre el sindicato y la empresa, ahora administrada por el Estado. En simultáneo a esa transformación, central en la relación de los ferroviarios con el Estado, comienza una etapa de internas políticas dentro del peronismo que va a expresarse en dos dimensiones en los ferroviarios. Una parlamentaria y burocrático administrativa, que compromete el control de la previsión social por parte del sindicato y pone en jaque la legitimidad de representación sobre importantes sectores de la actividad, y otro en las bases, donde la hegemonía peronista se combina con la consolidación de un código peronista que exacerba la politización de las prácticas sindicales y la conflictividad interna. Los dos factores van a ser dimensiones que atraviesan el período y cristalizan en las huelgas ferroviarias. Con un seguimiento de la vida interna del gremio luego de las mismas, veremos las consecuencias que el conflicto trajo en la gestión de las tensiones dentro del peronismo (siendo más precisos, del modo en que los ferroviarios se relacionan con el peronismo) y los efectos en las estrategias sindicales de la dirigencia, tanto para sostener la legitimidad en el sindicato y para posicionarse en el campo sindical como la consolidación de estrategias de desplazamiento al *campo político*.

Para cerrar esta introducción, agregamos que la presente tesis ensaya un aporte al esclarecimiento de la vida sindical durante el peronismo, abandonando los

presupuestos de la “obsecuencia” de la dirigencia sindical peronista y la absorción estatal de la institución sindical durante el peronismo, que fueron fundamentos ampliamente utilizados para desechar la investigación del desarrollo del sindicalismo *durante* el peronismo, más allá de sus años de formación.

Capítulo 1: Estado de la cuestión y aspectos teórico-metodológicos

1. Estado de la cuestión y aspectos teórico-metodológicos

1

1.1. Peronismo y movimiento obrero: la alquimia imposible

Repensar una alternativa radical democrática para el siglo xxi requiere innumerables intervenciones discursivas, que van desde la política —en el sentido corriente del término— a la economía, y desde la estética a la filosofía. Este sólo puede ser el trabajo de toda una generación, ejecutando a lo largo de un cierto número de años. Una tarea preliminar consiste, sin embargo, en explorar los supuestos intelectuales de aquellos prejuicios que deben ser cuestionados, efectuando un desplazamiento que permita la formación de un nuevo punto de vista (Laclau, 2000 [1990]:15-16).

“Establecer un corte intelectual con la bibliografía “obligada” en la nota al pie número uno de toda monografía requiere rumiar sin prisa los puntales y las vigas que permitirán edificar otras ideas, otras prosas, otras políticas del saber”
(Acha y Quiroga, 2012:166)

El estado de la cuestión que aquí presentamos dista de una mera presentación de las principales investigaciones y resultados en el sub-campo de los estudios de movimiento obrero y primer peronismo, pero las comprende. La elección de esta modalidad se basa en que nuestra propuesta teórica, que desarrollamos en el siguiente apartado, es resultado de este diagnóstico. La propuesta busca sintetizar brevemente los aportes fundamentales de los principales estudios sobre movimiento obrero y primer peronismo, pero especialmente busca hacer hincapié en una operación analítica que subyace en estos trabajos y se expresa en las dos problemáticas centrales que comparten. La primera, la de los “nuevos” o “viejos” grupos de dirigentes sindicales (“guardias sindicales”) los que adhieren al

¹ Una versión de este capítulo fue publicado en: Aldao, J. (2015a). Construcción y crítica al paradigma clásico de los estudios sobre movimiento obrero y primer peronismo. La emergencia del campo sindical argentino, propuesta de una alternativa. *Sudamérica*, 4:157-196.

peronismo y, la segunda, la de si la clase obrera, entendida como un sujeto homogéneo, es políticamente autónoma o heterónoma respecto del gobierno peronista. Consideramos necesario aclarar que el objetivo de la presente lectura crítica es *correr el foco* de las problemáticas mencionadas, de ningún modo impugnar desarrollos historiográficos o anular en su conjunto perspectivas teóricas de los análisis precedentes. De hecho, el desarrollo de nuestro trabajo se apoya muchas veces en los valiosos aportes de estos trabajos que definimos como “clásicos”

Respecto a los trabajos que se centran específicamente en el gremio ferroviario durante el primer peronismo, podemos decir que poco existe, y en parte consideramos que es consecuencia del diagnóstico que aquí presentamos sobre los estudios “clásicos”. Los desarrollos más completos sobre la Unión Ferroviaria y sus principales dirigentes, entre los que destacamos los de Del Campo (2005[1983]) y Horowitz (2004[1990]), despliegan ampliamente la etapa previa al peronismo, resaltando la centralidad del sindicato ferroviario en el movimiento obrero, aunque ninguno trabaja exclusivamente a la U.F. El primero aborda al movimiento obrero organizado en general, y el segundo aborda la U.F. junto a otros cuatro sindicatos, privilegiando una estrategia comparativa. Hugo Del Campo desarrolla en clave historiográfica la existencia de una corriente sindicalista primero y *neosindicalista* luego, que sería el antecedente para comprender la relación de una parte de la “vieja guardia sindical” con el peronismo. Sin embargo, la referencia al gremio ferroviario se diluye luego del 17 de octubre de 1945, y su trabajo finaliza en 1947, cuando Luis Gay es expulsado de la C.G.T. Por su parte, Joel Horowitz presenta una descripción minuciosa de las prácticas sindicales ferroviarias, con un abordaje especial sobre su gravitación comunitaria y un detallado desarrollo de los posicionamientos ideológicos de los principales dirigentes. Al igual que el anterior, su trabajo finaliza antes del inicio del primer gobierno constitucional peronista, en 1946. Esta particular forma de abordar la relación del movimiento obrero y el primer peronismo, eludiendo todos -o la mayor parte- de los años de gobierno peronista, fue el primer indicio que nos motivó a indagar sobre los supuestos que subyacen a estos estudios, que explican el sindicalismo peronista sin abordar propiamente el período. Completando

la mención a los trabajos sobre los ferroviarios y el peronismo, en la última década se produjeron algunas aproximaciones historiográficas a las huelgas ferroviarias de 1950-1951 (Mengascini, 2008; Contreras, 2009, 2015; Marcilece, 2010; Badaloni, 2013) que se constituyen en aportes valiosos para comprender un episodio que no había sido tratado más que superficialmente por la historiografía. Dado el interés particular en el episodio de la huelga -y el condicionamiento espacial del formato de artículos o ponencias en congresos de estos trabajos, que en la mayoría de los casos abordan el episodio en una ciudad específica, si bien nos permite recuperar algunas pistas sobre la conflictividad ferroviaria en el período poco nos ofrece sobre el desarrollo de la institución sindical y de la dirigencia ferroviaria durante los años del primer peronismo. Por último, una excepción a los trabajos sobre las huelgas ferroviarias es el de Daniel Cardozo (2014), que indaga en la participación de socios de la U.F. en la administración de los ferrocarriles luego de su nacionalización, aunque sólo tenemos una versión exploratoria de este valioso trabajo.

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

Volviendo a un plano general de los estudios sobre movimiento obrero y primer peronismo, podemos decir que el malestar respecto al paradigma interpretativo clásico tiene varias expresiones escritas y orales, muchas de ellas mencionadas o descriptas en la conversación dedicada al sindicalismo, clase obrera y peronismo en Acha y Quiroga (2012:143-168), en la introducción al dossier “Los trabajadores durante los años del primer gobierno peronista. Nuevas miradas sobre sus organizaciones, sus prácticas, sus ideas” (Contreras y Marcilece, 2013) y en el debate en la mesa de sindicalismo y política de las XII Jornadas de Historia Política: “Peronismo y Antiperonismo: claves de interpretación” realizadas en la ciudad de

Mar del Plata el 13 y 14 de noviembre del año 2014. Todas estas fueron instancias en donde los principales investigadores de este sub-campo, expresaron sus inquietudes y objeciones a estas interpretaciones “clásicas”. Pero, más allá de las críticas, quedó en claro la imperiosa necesidad de buscar alternativas. Los nuevos estudios sobre movimiento obrero y primer peronismo (Nieto, 2013; Fernández, 2005; Rubinstein, 2006; Acha, 2008; Izquierdo, 2008; Mengascini, 2008; Contreras, 2009, 2015; Marcilece, 2010; Carrizo, 2011; Prol, 2011; Badaloni, 2013; Schiavi, 2013) poseen un impulso (nos tienta decir herético) que se refleja en categóricas rupturas con algunas conclusiones de los estudios pioneros, especialmente en referencia a la relación heterónoma del sindicalismo con el peronismo luego de 1947, sentenciada por aquellos.

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

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

Adscribimos en varios aspectos a esta “nueva corriente”, aún en formación. Principalmente, el consenso de combatir la idea “clásica” de un sindicalismo políticamente heterónomo durante el primer peronismo, aunque en nuestro caso intentaremos dar un paso más y *desechar* esta idea, despojándonos del condicionamiento que indefectiblemente implica involucrarnos en la problemática clásica al intentar combatir sus conclusiones. Compartimos también la descripción de una C.G.T. peronista, pero con una estrategia política propia (Contreras, 2015), la complejidad histórica del vínculo entre política y sindicalismo durante el peronismo (Prol, 2013), la centralidad de la noción de identificación política de los trabajadores como dimensión productiva y no sólo como pérdida de voluntad política autónoma (Carrizo, 2011). Por último, compartimos la idea esbozada en (Acha y Quiroga, 2012) de ponderar el estatuto paradójico de la conflictividad sindical durante el peronismo indagando en la particularidad de este vínculo, más allá de una explicación de la conflictividad que apele exclusivamente a la homogeneidad de la clase obrera en su devenir consciente de su inmanente destino revolucionario.

Partiendo de este contexto de producción académica, en este apartado desplegamos una reflexión crítica que sirve como punto de partida para la línea interpretativa que desarrollamos a lo largo de la tesis. En la primera parte nos

encargamos de desarrollar lo que entendemos como el *paradigma clásico de los estudios del movimiento obrero y primer peronismo*. Aquí, la noción de *paradigma* se apega a una definición general de la palabra, como sinónimo de un *modelo ejemplar* sobre el desarrollo de la relación del movimiento obrero con el primer peronismo, que se apoya en ciertos supuestos que intentaremos poner en evidencia a partir de la deconstrucción del discurso “clásico”.² El punto de inicio de la búsqueda es una conclusión específica, que aparece de forma unívoca en *todos* los trabajos analizados, a saber: que la relación entre el movimiento obrero y el primer peronismo es políticamente heterónoma.

Luego de definir el modelo ejemplar, comenzamos el trabajo de deconstrucción. Describimos dos operaciones discursivas que están en la base de las problemáticas centrales de este paradigma (vieja o nueva “guardia sindical” y autonomía /heteronomía política del movimiento obrero) y que condicionan tanto los desarrollos argumentales como la conclusión mencionada. La primer operación es la de *condensación* (del gobierno peronista y la institución sindical en la *metáfora de un sindicalismo peronista*) y, la segunda, una operación de *desplazamiento* (del Estado peronista a la institución sindical y, en consecuencia, desplazamiento del movimiento obrero políticamente “autónomo” de los sindicatos).³

Para comenzar, realizamos una recapitulación casi litúrgica de los antecedentes de investigación en la temática. Podemos decir que los estudios de Gino Germani (1956, 1973) se transforman en la arena sobre la que se desarrolla el conflicto académico posterior. Su tesis principal (o la interpretación más difundida

² Nos basamos en la definición de la palabra paradigma según el Diccionario de la real Academia Española disponible en: dle.rae.es.

³ Las operaciones de *condensación* y *desplazamiento* tienen una larga tradición en la teoría del psicoanálisis, donde inician como las operaciones básicas del trabajo del sueño en Freud y una promisorio puerta de entrada al inconsciente. Lacan, continúa esta línea postulando la existencia de un lenguaje inconsciente, para ello, adapta las operaciones de *condensación* y *desplazamiento* a las figuras retóricas de la *metáfora* (condensación significante) y la *metonimia* (desplazamiento significante). La utilización de la versión *lacaniana* de la teoría psicoanalítica junto con la teoría del discurso, son centrales en la crítica ideológica. En este sentido, para (Žižek, 2003:171) las operaciones de *condensación* y *desplazamiento*, son los dos mecanismos que articulan una red de sobredeterminación simbólica que inviste una figura específica, es decir, un *síntoma*. La deconstrucción de esta red se constituye en la tarea principal de la crítica ideológica.

de ella)⁴ es que el peronismo es la forma política en que se dio la transición de una sociedad tradicional a una industrial en Argentina; donde la llegada de migrantes del interior del país como mano de obra industrial urbana (proletariado urbano), sin experiencia sindical previa y con una configuración “psicosocial” tradicionalista, fue una precondition necesaria para la *disponibilidad* de los sectores populares. Estas, al gozar de ciertas libertades concretas (desconocidas hasta el momento) se movilizan y dan espacio de maniobra para la emergencia de un líder del estilo tradicional del “caudillo”, destacado por su estilo manipulador y autoritario, que instaura un régimen nacional-popular caracterizado por una gran movilización e integración política, pero con limitado alcance en cuanto a transformaciones en la estructura económica y social. Más que un fenómeno estructural, el peronismo es un emergente político producto de las modificaciones estructurales previas, de la transición de una sociedad tradicional a una moderna.

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

Otro trabajo destacado es el de J. C. Torre (2011[1988]; 1989). El autor interpreta el surgimiento del peronismo como un proceso de carácter político (poniendo en segundo plano las transformaciones socio-demográficas y económicas que privilegian los anteriores) por el cual una elite militar se pone a la

⁴ Para un trabajo de crítica a la lectura ortodoxa de Germani -que aquí reproducimos- y de recuperación de la sociología política *germaniana* ver Pérez (en Prensa)

cabeza del proceso de formación de una identidad popular. Combate la imagen conceptual de masas disponibles de Gino Germani, reforzando la documentación sobre participación de dirigentes sindicales de la *vieja guardia* en el peronismo (al menos, en los primeros años de formación del movimiento peronista 1943-1947). El desarrollo de su trabajo describe la relación entre el movimiento obrero organizado y la elite militar peronista como un proceso que habilita, junto con la formación de la identidad popular, el surgimiento de un sindicalismo de masas que integra a los trabajadores a la vida política, aunque de forma subordinada a los intereses de la elite gobernante.

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

En este sentido, E. S. Pont (1984[1978]) se aboca específicamente a estudiar la experiencia del Partido Laborista (P.L.), concluyendo que su disolución implica el fin de la experiencia autonomista del movimiento obrero. Del Campo (2005[1983]), en el trabajo que ya mencionamos, también abona a la tesis de pérdida de autonomía en este periodo, pero su posición pone mayor énfasis en el aspecto ideológico e identitario del movimiento obrero, resaltando la fuerte tradición *sindicalista* que facilitará que algunos sindicatos tradicionales brinden un apoyo significativo desde muy temprano a Perón y su equipo en la Secretaria de Trabajo y Previsión (S.T.yP.), consolidando la corriente *neosindicalista*, menos afecta al

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

El ya mencionado trabajo de Joel Horowitz, por su parte, resalta la diversidad de respuestas ante el fenómeno peronista, al estudiar cinco de los sindicatos más importantes del país (ferroviarios, textiles, telefónicos, municipales y comercio). A la hora de analizar la injerencia del peronismo en los sindicatos Horowitz (2004[1990]:323), abona a la tesis de la pérdida de “independencia” del sindicalismo. Esta hipótesis, también actúa como presupuesto de su investigación, ya que atiende solo el periodo previo al peronismo, dando por sentado el resultado del proceso. Su preocupación es similar a la de Walter Little (1979), quien adopta un análisis que agrupa según categorías las estrategias de acción de los principales sindicatos del período en función de su relación con el gobierno, aunque este avanza más en el período del gobierno peronista. Little elabora un diseño de análisis relacional que permite mayor complejidad, elaborando categorías según tipos de relación. Sin embargo, los seis tipos de relaciones entre los sindicatos y el peronismo, se resuelven homogéneamente en la categoría de “lealtad”, luego de 1951. Esta lectura que extiende la capacidad autónoma del movimiento obrero, relativizando el fin de la autonomía luego de la disolución del laborismo, también la comparte Louis Doyon.

El estudio de L. Doyon (2006[1978]) matiza el período en que el movimiento obrero goza de autonomía dentro del régimen. Si bien comparte con el resto de los autores que el proyecto político del movimiento obrero se termina en 1947, matiza

la tesis otorgando autonomía de acción en los temas específicamente sindicales luego de ese año. Las conclusiones de la investigación postulan una forma de autonomía sindical (aunque no autonomía política), sustentando su interpretación en los conflictos del período 1949-51, y atendiendo especialmente a algunos sindicatos “peronistas” que protagonizan estos conflictos, entre ellos los ferroviarios.

Por último, el libro de Torcuato S. Di Tella (2003) retorna de forma polémica a una problemática que parecía clausurada con el trabajo de Murmis y Portantiero (y reafirmada por J.C. Torre) sobre la participación de la “vieja guardia sindical” en los orígenes del peronismo. Para Torcuato S. Di Tella, la “vieja guardia sindical” *nunca* participa del peronismo, excepto muy raras excepciones. El discípulo de Gino Germani, intenta clausurar de este modo la cuestión de los apoyos de la “vieja guardia sindical” al peronismo, y por el carácter de su respuesta, sentencia también la cuestión de la autonomía política del movimiento obrero. Luego de un trabajo documental extraordinario, con una compilación de listas de comisiones directivas de sindicatos, federaciones y centrales de todo el país, el autor concluye que es insignificante la participación de la vieja guardia en el peronismo (incluso en sindicatos que otros estudios asociaban a una temprana relación, como los ferroviarios) y que más que una alianza de clases es un apoyo en los sectores populares lo que define al nuevo gobierno. La figura analítica que tipifica este régimen es el *caudillismo movilizador*, que permite integrar la subjetividad tradicional del sector popular con la política de masas, sintetizando de un modo teóricamente original la paradoja *germaniana* de una sociedad en transición.

Entonces, podemos delinear la figura que se forma como corolario de la lectura de los estudios del movimiento obrero y el primer peronismo, el modelo ejemplar, del siguiente modo: La interpretación del desarrollo histórico de esta relación comienza con un golpe militar que avasalla la libertad sindical a partir de junio de 1943, primero por la fuerza (cierre C.G.T. 2 e intervención de los sindicatos mayoritarios de la C.G.T. 1) y luego (a partir de la creación de la S.T.yP. y el posterior despliegue territorial de sus dependencias) economizando estratégicamente acciones de coerción y reivindicativas. De este modo, el gobierno militar logra ganar simpatías en el interior de las comisiones directivas de los

sindicatos: “una alianza de compromiso, en la que la vieja guardia sindical procure extraer beneficios preservando su independencia, mientras que Perón se sirve de ella para iniciar su penetración entre los trabajadores” (Torre, 1989: 26). Sin embargo, en caso de no lograr simpatías, se acude a la estrategia de formación de nuevos sindicatos que, rápidamente –dado el alto nivel de satisfacción de demandas obreras y a veces la explotación de rivalidades preexistentes- se colman de trabajadores y dirigentes que apoyan al nuevo líder popular (los ejemplos más recurrentes de estos casos tempranos son: la Unión de Obreros Metalúrgicos y la Asociación Obrera Textil). Con la alianza consolidada, se afianza la institucionalización de las relaciones entre el Estado y los sindicatos.

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

cristalización de esa autonomía y para otros es el retorno de los dirigentes desplazados por el peronismo la clave de aquella recuperación.

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

La segunda operación, el *desplazamiento*, complementa la operación metafórica. La ocupación de la institución sindical por el peronismo tiene como consecuencia el desplazamiento de la “vieja guardia sindical”, homogénea, sindicalmente experimentada y políticamente autónoma, de la institución sindical. La interpretación de Juan Carlos torre (1974) sobre la trayectoria político-sindical de Luis Gay es el ejemplo que mejor ilustra las operaciones descriptas. El dirigente telefónico representa el último vestigio de autonomía política del movimiento obrero cuando encabeza el último secretariado de la C.G.T. políticamente autónomo, en 1947. Cerrando el relato de su “caída”, Torre (1974:216) escribe el enunciado que opera como un imperativo en las investigaciones posteriores: “Con él, la C.G.T. dejó de ser representante de los trabajadores ante el gobierno para transformarse, en

cambio, en representante del gobierno ante los trabajadores”. La sentencia reduce las preguntas de investigación a explicar por qué este enunciado, elevado a verdad incuestionable, sucede.

Partiendo de estas operaciones, los binomios que estructuran las principales problemáticas en el marco interpretativo de los estudios clásicos (vieja/nueva guardia sindical y autonomía/heteronomía del movimiento obrero) son sintomáticos de este particular modo de abordar al peronismo. La pregunta por si son nuevos o viejos obreros es también la pregunta por: ¿Qué tipo de movimiento obrero permite esta cooptación? Y la respuesta es categórica, *ninguno*. Luego de la disolución del laborismo y el desplazamiento de Luis Gay, los análisis desestiman la conducción de la mayoría de los sindicatos como parte del movimiento obrero (autónomo), reemplazando el término por sindicalismo, movimiento obrero o dirigencia *peronista*, lo que definimos como la *metáfora del sindicalismo peronista*. El peronismo funciona en la argumentación como un *antónimo* de autonomía obrera. Este principio que naturaliza los términos como mutuamente excluyentes, curiosamente es algo que no sucede con las dirigencias sindicales que en las décadas anteriores adscribían al socialismo, al comunismo o al radicalismo en las extensas descripciones de la etapa previa que son el núcleo del desarrollo de estos trabajos. Llevando al extremo la interpretación, diremos que estos análisis insinúan la existencia de instituciones sindicales que no formarían parte del “auténtico” movimiento obrero, en cuanto este fue desplazado y reemplazado por peronistas. Como consecuencia, y este es un claro síntoma de los trabajos “clásicos”, la dirigencia sindical peronista no reviste un interés que motive análisis pormenorizados (como sí lo hacen las dirigencias sindicalistas, socialistas y comunistas de la etapa anterior) dada su falta de autonomía política. El año 1947 es un límite a la indagación en la relación entre movimiento obrero y primer peronismo. En todo caso, para el período posterior, un análisis del gobierno peronista en su conjunto basta para comprender a la dirigencia sindical peronista, que no es más que el reflejo de la voluntad política del gobierno.⁵

⁵ La excepción a los análisis que se detienen en el inicio del peronismo es la tesis de Doyón (2006 [1978]), justamente la más utilizada como referencia y punto de crítica por los nuevos estudios. En este sentido, el trabajo de Schiavi (2013) es una referencia ineludible como punto de cuestionamiento al paradigma clásico, no solo porque discute abiertamente con algunas tesis de aquella, sino porque

En este punto del desarrollo argumental, fundamentar el *desplazamiento* del movimiento obrero de los sindicatos deriva en la otra problemática central del paradigma, la de la autonomía/heteronomía del movimiento obrero durante el peronismo. La “vieja guardia sindical” desplazada, va a representar al movimiento obrero *deseable*, un movimiento obrero *autónomo*, homogéneo y preexistente que es cooptado por el peronismo y delega su voluntad política en él, consolidando el antagonismo entre peronismo y autonomía política obrera. Aquí, la operación de desplazamiento devela su trasfondo ideológico. Adjetivando al movimiento obrero en su *deber ser*, a los dirigentes que ocupan la institución sindical durante el peronismo, no se les atribuyen los valores y principios propios de los representantes obreros sino que son representantes del gobierno ante un movimiento obrero desprovisto de voluntad política. De este modo, el “auténtico” movimiento obrero, el conducido por la “vieja guardia sindical” desplazada, se reviste de una ética sindical apoyada en la práctica de una *autonomía política* que lo define como particularidad histórica y le otorga homogeneidad y permanencia en el tiempo. Como contraparte, los sindicatos peronistas, heterónomos y despojados del carácter “obrero” que definía antes a la institución sindical, se incorporan como agregado de un *movimiento* o *masa* que opera de forma heterónoma. Las teorías del *caudillismo movilizador* de T. Di Tella (2003) y la de la formación de una identidad popular - conducida por una elite militar- que produce un *sindicalismo de masas* (Torre, 1989), son compatibles con esta clave interpretativa y son eficaces apoyos para sustanciar la conclusión de un movimiento obrero políticamente heterónimo.

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

su trabajo aborda un estudio de las prácticas sindicales (del sindicato textil y metalúrgico) durante todo el gobierno peronista y no sólo centrado en las huelgas. Una reseña del libro en Aldao (2014).

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

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

“La disolución del Partido Laborista por orden de Perón, la cooptación de la C.G.T. en medio *del silencio de las bases obreras*, hacen caer, luego, de manera brutal, el veto de las ilusiones de la vieja guardia sindical (...) es ese mismo Estado el que, investido ahora de la legitimidad popular, se lo impone, *subordinándolo a las necesidades de la gestión del nuevo régimen*.” (Torre, 1989:30).⁶

Y la última, que define con mayor fuerza la imagen que intentamos presentar, que el movimiento obrero *nunca pierde su autonomía*, sino que es desplazado de la institución sindical y subordinado al peronismo:

“no se trató de una alianza entre dos actores sociales autónomos, sino que *el sector autónomo obrero fue básicamente reprimido*, con una cooptación de una minoría (pronto también ella subordinada), mientras que entre las clases populares se dio un complejo fenómeno de incorporación de masas a la escena política, que fue *la verdadera base del peronismo*.” (Di Tella, 2003:441).⁷

Esta última versión también es la que, de modo más explícito, deja en evidencia un síntoma de este paradigma clásico, un supuesto que, al ser develado, pone en peligro toda la construcción argumental: la *sobrevaloración de la estabilidad de los elencos sindicales previos al peronismo*.⁸ La “vieja guardia sindical” actúa como soporte fundamental en el diagnóstico de homogeneidad y autonomía política del movimiento obrero organizado en la etapa previa al peronismo, condición necesaria para concluir en la pérdida de autonomía con el peronismo. La fragmentación previa del sindicalismo (en marzo de 1943 se produce una fractura

⁶ Las *cursivas* no se encuentran en el original.

⁷ Las *cursivas* no se encuentran en el original.

⁸ Para una crítica detallada del libro de Di Tella (2003) en donde se destaca la insuficiencia y discrecionalidad para valorar los datos que sostienen su tesis central, apoyada en este supuesto de estabilidad previa de los elencos sindicales, ver Aldao (2015a).

de la C.G.T., sumado a la existencia de otra central sindical), el comprobado recambio dirigencial del sindicalismo previo al peronismo, son solo algunas de las dimensiones que deben soslayarse para diagnosticar una “vieja guardia sindical” que sustente el argumento de su caída en desgracia.

Es importante insistir en una cuestión ya esbozada, ya sea en la versión de T. S. Di Tella del *caudillismo movilizador* (Di Tella, 2003:42) o en la de J. C. Torre de *movimiento popular o masas obreras* (Torre, 1989:30-31), la respuesta a la relación entre el peronismo y el movimiento obrero encuentra un punto de fuga en la dilución del objeto específico. Los sindicatos y las centrales, que originariamente correspondían al objeto de estudio del movimiento obrero (y son minuciosamente analizadas para la década pre-peronista) durante el peronismo son instituciones subordinadas a la voluntad del líder y se descarta su indagación. Nos interesa resaltar que es movimiento obrero *en cuanto sujeto político*, el que se va fundiendo en una nueva entidad, una especie de marejada social que lo excede y diluye. El movimiento obrero y sus instituciones pierden su particularidad en la masa peronista y, en consecuencia, se pierde el interés académico en el análisis de su particularidad.

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

movimiento obrero de los estudios “clásicos” no existe, y el peronismo es su síntoma.⁹ En estos estudios, la imposible unidad del movimiento obrero en su devenir revolucionario, transfiere al peronismo todos los males que estarían en la base de aquella imposibilidad.

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

1.1. Identidad ferroviaria, identificación peronista y campo sindical

Antes de comenzar a desandar el camino de definición de los conceptos teóricos centrales de nuestra tesis, mencionaremos algunas reflexiones epistémicas que se debaten en la actualidad en torno al peronismo como objeto de estudio,¹⁰ que nos ayudaron a ubicar en -escala y el alcance- nuestro estudio de caso. Constantemente buscamos calibrar un objeto de estudio que, al igual que una lente con poca luz, tiende a perder el foco en un contexto abrumador -tanto en su devenir histórico como en la profusa producción académica que lo interpreta- que delinea

⁹ La frase original es: “la sociedad no existe’ y el judío es su síntoma” (Zizek 2003[1989]:171).

¹⁰ Nos referimos principalmente al debate entre Silvia Sigal y Fernando Balbi en la revista Desarrollo Económico (Sigal, 2008,2009; Balbi, 2009)

innumerables puntos de fuga, con promisorios horizontes de luminosidad, en los que el objeto que buscamos particularizar se desvanece.

¿Cómo estudiar el sindicato ferroviario y su relación con el peronismo, sin producir una definición del peronismo? Para evitar el condicionamiento de una definición de peronismo, una metódica vigilancia epistémica condicionó las decisiones teórico-metodológicas de nuestra investigación, actuando como contrapeso a la constante invitación a construir al peronismo como objeto reificado en los tres aspectos descriptos por Balbi (2009:157): ya sea extendiendo hipótesis elaboradas en estudios del “origen” a todo el peronismo, apelando a definiciones generales del peronismo desde un estudio de caso limitado espacial y temporalmente, o “rutinizando” explicaciones “totalizadoras” tales como el peronismo en tanto populismo o como liderazgo carismático, en estudios que trabajan aspectos parciales del primer peronismo.

En este sentido, nuestra tesis busca relevar la particularidad de los ferroviarios como identidad y como organización sindical, pero también la particularidad del vínculo relacional entre esta subjetividad y esta institución, con el peronismo. En este sentido, será un modo de vinculación el que nos limitemos a observar. Específicamente, el vínculo de los ferroviarios con el peronismo, pero no *todo* el peronismo, sino el peronismo que se vinculó efectivamente con los ferroviarios, y el que los ferroviarios mismos construyeron para vincularse.

Lejos de subordinar el lugar de la teoría -otorgando mayor relevancia a una tarea que se limite al desarrollo y sistematización de datos empíricos- también buscamos generar nuevas reflexiones teóricas fuertemente condicionadas por las indagaciones empíricas en las que nos apoyamos. Nuestro abordaje desde la disciplina sociológica exige superar el mero descriptivismo como método, pero precisa de un soporte empírico, de una *descripción densa* que contrarreste los efectos que el condicionamiento de grandes teorías totalizadoras imprimen a los estudios de caso. ¿Cómo utilizar teorías totalizadoras sin que estas absorban el análisis del caso? Nuestra respuesta consistió en dos decisiones. La primera decisión estuvo a contrapelo de la temporalidad instituida (e instituyente) en los libros clásicos de metodología de la investigación. La misma consistió en optar por

perspectivas teóricas *luego* de un análisis profundo -además del estado de la cuestión- de los datos empíricos incluyendo varios ensayos de escritura y análisis preliminares de diversos acontecimientos significativos. La segunda decisión apuntó a garantizar que esta adopción tardía de las teorías totalizadoras no ocluyera la riqueza y el potencial analítico de la particularidad. Para ello, nos propusimos activar mecanismos de innovación teórica al servicio de nuestro caso y su especificidad; aunque continuamos con la vigilancia epistemológica antes mencionada, limitando las conclusiones teóricas al caso estudiado.

Como marcos teóricos generales, entonces, trabajamos con la última versión de la teoría sobre la formación de una identidad popular de Ernesto Laclau (2005) y complementariamente, a través de un trabajo de adecuación, con la teoría de los campos de Pierre Bourdieu. Esta decisión (si bien de orden teórico-metodológico más que epistémico) nos remite, aunque el paralelismo es sólo ilustrativo, a una de las preguntas iniciales de la disciplina sociológica: ¿Es, como en la teoría de Emile Durkheim, el vínculo representacional el que define la objetividad de lo social o son las acciones de los sujetos y las instituciones históricas las que lo hacen, como en la sociología de Max Weber?

Con el abordaje de las teorías de E. Laclau y P. Bourdieu, buscamos servirnos de dos perspectivas que conciben y ponderan de distinto modo el objeto social, pero que comparten una lógica analítica en cuanto entienden a las estructuras que objetivan lo social (el *discurso* en el primero y el *espacio social* en el segundo) como complejos relacionales en dónde los elementos cobran identidad de manera diferencial. En los dos, existe una preocupación teórica por eliminar el sesgo determinista (sobre todo de raigambre marxista, pasado común de los dos teóricos) para el análisis de lo social. En Ernesto Laclau esta preocupación se resuelve, desde su perspectiva teórica, apelando a una dinámica de estructuras relativas (fallidas, incompletas) que se constituyen tanto en la materia prima de toda articulación discursiva como en limitantes para una imposible determinación o cierre de una totalidad discursiva. Lo paradójal del cierre imposible y necesario de una identidad, algo que es preciso tener presente constantemente para comprender esta teoría. Comprender lo social (que se objetiva en un discurso, se articula en una

superficie de inscripción significativa) como un espacio de múltiples estructuras fallidas, no reductibles a ninguna totalidad estructural que determine, en última instancia, la vida social. En sus propias palabras:

“de lo que se trata realmente no es de establecer el grado de efectividad de un objeto plenamente constituido —la economía— sobre el resto de la formación social, sino de determinar en qué medida la economía se constituye como un objeto autónomo, separado por una frontera de esencia de sus condiciones factuales de existencia. (...) Lo que encontramos entonces no es una interacción / determinación entre áreas plenamente constituidas de lo social sino un campo de semi-identidades relacionales en el que elementos "políticos", "económicos", e "ideológicos entrarán en relaciones inestables de imbricación sin lograr nunca constituirse como objetos separados. La frontera de esencia entre los mismos se encontrará permanentemente desplazada. (...) Esto, desde luego, no significa que una región de lo social no pueda autonomizarse y establecer, en mayor o menor medida una identidad separada; pero esta separación y autonomización tiene, como todo, condiciones de existencia específicas —que establecen al mismo tiempo sus límites” (Laclau, 2000 [1990]:42).

Nos parece importante explotar la similitud de este planteo con el de Pierre Bourdieu, en cuanto en la teoría de éste, la existencia de capitales (económicos, sociales, políticos) solo es analizable en su articulación en estructuras dinámicas y con relativa autonomía. Lo social es aprehensible en la interacción de agentes y capitales en dos estado, como capitales objetivados (sedimentados en leyes, instituciones o prácticas tradicionales) o incorporados, apropiados por los agentes que despliegan estrategias para utilizarlos (Bourdieu, 2014[1979]:213-219). Entonces, tanto el *espacio social*, en cuanto estructura pluridimensional, como los *campos* en cuanto semi-estructuras relativamente autónomas, son formaciones dinámicas (no definitivas, sin un cierre definitivo) y no están determinadas exclusivamente por *ninguno de estos capitales*. Sin embargo, la indeterminación no es total, en el inter-juego de las luchas de los agentes se estructuran relativamente, de allí la necesidad de analizar estos campos de luchas, que sólo son aprehensibles

en un análisis que distinga esta dinámica estructural en lo específico de su historicidad.

A pesar de las similitudes, es necesario distinguir desde el inicio una diferencia que nos parece fundamental. Para Ernesto Laclau, como mencionamos, tanto la identidad como lo social (los sujetos) existen en cuanto opera una *sutura* paradójal en su existencia, un cierre de la totalidad que es tan imposible y necesario para comprender la subjetividad social, es decir, las identidades. Para lo segundo, el espacio social es una realidad objetiva que, en última instancia, determina las posiciones del sujeto y sus disposiciones (*habitus*). Si utilizamos la teoría del *populismo* para analizar la dimensión discursiva en cuanto construcción de identidades (y la particular institucionalidad que surge como efecto de ella), la teoría de los campos fue el andamiaje conceptual desde el que abordamos el análisis del proceso de *emergencia y estructuración de campo sindical*, los condicionamientos estructurales y las *estrategias de acción* de los *agentes* en las luchas por posicionarse dentro del *campo* y fuera de él.

Ya con los pies nuevamente en nuestro objeto de estudio, la decisión de complementar estas perspectivas teóricas fue producto de una necesidad de resolver cuestiones específicas que estas teorías resolvían en parte, pero en otros aspectos implicaban un esfuerzo que nos dificultaban la empresa de clarificar algunas de las dimensiones del análisis. De forma resumida podemos decir que, por una parte, si la teoría de la formación de una identidad popular nos resultaba esclarecedora para abordar el vínculo representacional, es decir, el modo en que el complejo simbólico que define el nosotros ferroviario se identifica con un nosotros más “universal” (el peronismo); por otra parte, la presencia insoslayable de un proceso de institucionalización de las relaciones político-sindicales (indisociables de aquella articulación), nos indujo la necesidad de herramientas conceptuales que nos permitan un abordaje más empirista que aquel de orden representacional. Luego de definir qué entendemos por *institucionalidad populista* –lo que permitió calibrar teóricamente nuestra posición en el debate actual en torno a la teoría del populismo– nos servimos de las categorías de la teoría de los campos para caracterizar lo que definimos como el proceso de *emergencia del campo sindical argentino*. La

construcción del concepto de *campo sindical* nos brindó un andamiaje categorial para analizar el proceso de concentración e institucionalización de capitales en el campo, el establecimiento de normas de acceso y reproducción, las estrategias de los actores sindicales y los condicionamientos propios de las posiciones objetivas que estos ocupan, tanto dentro del campo como en relación a otros campos.

En el reverso de la argumentación, si la teoría de los campos nos permitió elaborar una hipótesis de trabajo promisorio postulando el proceso de *emergencia del campo sindical argentino*, abordar desde esta teoría la especificidad que tiene el proceso de subjetivación populista, sobre todo su dimensión rupturista, se nos presentaba forzado e insuficiente dada la preponderancia que la reproducción de las estructuras de dominación tiene en los análisis de Bourdieu. Y aquí se cruzan otras dos dimensiones fundantes de la sociología: pensar el orden o la transformación social. Si la raigambre marxista de la teoría laclauiana es insoslayable, aunque su última formulación lo aleja de todo determinismo relativo a la posición de los agentes en el sistema de producción; la impronta marxista (y determinista) de la teoría de Bourdieu es visible en, justamente, este punto (el de las posiciones objetivas de los agentes en el espacio social) pero con una clara impronta weberiana en cuanto al carácter inevitable de la expansión y reproducción de las estructuras de dominación.¹¹

Si bien entendemos que existe una dimensión fundante de las estructuras objetivas que explotamos en esta tesis (lo que Bourdieu define como una génesis de los campos) nos parece relevante decir unas últimas palabras sobre el motivo de porqué decidimos no abordar el objeto de estudio sólo desde las categorías de su sociología. Pierre Bourdieu, define la objetividad social como relacional, el *espacio social* es una estructura objetiva producto de *luchas* por dominar las posiciones y

¹¹ Nos referimos al diagnóstico de Max Weber de que en la sociedad moderna “socialización creciente significa hoy, inexorablemente, burocratización creciente” (Weber, 1996[1917]:196). Respecto al carácter inevitable de la estructura de dominación en Pierre Bourdieu, es categórica la respuesta que le da a Terry Eagleton cuando lo interroga sobre qué lugar deja su doctrina al disenso o la oposición: “Temo que lo que tengo que decir resulte chocante para la confianza en sí mismo de los intelectuales, especialmente para los intelectuales de izquierda más generosos (...) Pero creo que es mejor saber la verdad, y de hecho cuando vemos con nuestros propios ojos gente que vive en condiciones de pobreza (...) resulta evidente que pueden aceptar mucho más de lo que habríamos creído” (Bourdieu y Eagleton, 2003:298).

los principios de producción de legitimidad de esas posiciones. El terreno en dónde se inscribe esta objetividad, entonces, es el *espacio social*. Como se puede leer en la cita, a diferencia de la teoría populista en dónde la objetividad es discursiva, en la que la inscripción significativa de las prácticas determina la objetividad de lo social, aquí las relaciones objetivas *determinan* las representaciones. Este espacio pluridimensional, está atravesado por subsistemas diferenciales, por luchas específicas, que el autor denomina *campos*. Sistemas de posiciones relativamente autónomos que se desarrollan en el *espacio social*, “sistema de relaciones objetivas en el que las posiciones y la toma de posición se define *relacionalmente* y que domina además a las luchas que intentan transformarlo” (Bourdieu, 2012[1979]:184). Esta definición encierra una de las claves para comprender la dominación en Bourdieu, que más que imposición coercitiva es entendida como posición dominante en la producción de los principios de legitimidad que “ocultan” esas relaciones objetivas. Visto desde el individuo, existe un sentido práctico pre-reflexivo (*doxa*) que se traduce en disposiciones para la acción (*habitus*) que ya encierran las claves de la dominación en cuanto *legitiman* y *reproducen* a través de las prácticas el espacio social. En este aspecto entendemos que este *corpus* conceptual -rico en herramientas para abordar empíricamente la emergencia del campo sindical, su estructura y sus condiciones de reproductibilidad- no nos resultaba *suficiente* para abordar el proceso de identificación política dada la impermeabilidad que presenta el concepto de *habitus* -en cuanto estructura incorporada y unidad mínima de la reproducción social- para abordar la identificación populista y su dimensión rupturista. Sin embargo, las profundas transformaciones estructurales que se producen en el período estudiado, que atraviesan el proceso que denominamos de *emergencia del campo sindical*, encuentran herramientas conceptuales en la teoría de los campos para explicar el “desfasaje” entre condiciones objetivas y predisposiciones a la acción (*habitus*). Las *estrategias* de reenclasamiento, la capacidad (o no) de los *agentes* de reconvertir sus capitales para adaptarlos a la nueva estructura objetiva (al nuevo sistema de posiciones), nos van a permitir abordar estas transformaciones sin forzar el sesgo fatalista de inevitable reproductibilidad de las estructuras de dominación de la teoría.

Entonces, la triangulación de estas dos teorías nos permiten abordar nuestro caso, por un lado, desde un plano eminentemente político, signado por una ontología de lo social en donde la inscripción significativa (discursiva) constituye la objetividad social. Y una teoría subsidiaria de aquella, en donde el efecto de *identificación* de las demandas a través de un vínculo equivalencial permite el surgimiento de una *identidad popular* que las inviste radicalmente generando una particular institucionalidad. Y por otro, desde una ontología en que son las relaciones sociales concebidas como *luchas* las que otorgan la topografía del espacio social en cuanto estructura social, una teoría de los campos entendidos como subsistemas dentro del espacio social, definidos por el sistema de posiciones que generan las disputas específicas y por la autonomía relativa respecto a otros campos del espacio social.

1.1.1. Aportes a la construcción del objeto de estudio desde la teoría populista

Laclau concibe al discurso como una totalidad estructurada que articula elementos tanto lingüísticos como extralingüísticos y, en cuanto terreno de significación de toda práctica articuladora, como el terreno en el que se inscribe toda *objetividad* social (Laclau; 2005:92). Esta perspectiva aborda la formación del populismo como *un modo particular* de lógica articuladora de una formación discursiva, una lógica particular de formación de un grupo (Laclau, 2005:107-108). En este aspecto, el efecto central que nos interesa analizar, es el efecto de *identificación* que produce la formación del sujeto populista, que se puede describir como el efecto de unidad de un grupo (del pueblo) a través de la *investidura radical* de un significativo que se torna hegemónico (Laclau, 2005:123-130). Pero no analizaremos el proceso general, sino situados en la perspectiva de los ferroviarios; en el proceso de *identificación* (articulación equivalencial) de la identidad ferroviaria con el peronismo.

Aquí el problema teórico más importante reside en que no es del todo clara la relación de la teoría con los grupos como unidad de análisis, sino que –como aclara

el autor- la unidad mínima de análisis son las *demandas*. Nuestra tarea, que luego desarrollamos, es la de aclarar el status de la identidad ferroviaria (en cuanto identidad social mediada por la institución sindical) para conciliarlo con el nivel de análisis de las *demandas* y poder avanzar en el análisis de la *resignificación* de elementos propios de la identidad ferroviaria en su articulación con el peronismo. Lo que en términos teóricos se puede definir como el problema de la *articulación*. Por último, como ya mencionamos, la oposición que *a priori* existe entre institucionalidad y populismo nos aventura en un camino de construcción teórica de lo que definiremos como *institucionalidad populista*, apoyados en importantes trabajos que abordan las cuestión (Barros, 2005; Aboy Carles, 2010; Pereyra, 2012; Ostiguy, 2015).

La tensión en la construcción de nuestro objeto de estudio ya se evidencia en el título de la tesis. Allí se sostienen varios presupuestos que nos obligan a volver una y otra vez sobre su justificación. Damos por sentado en nuestro título que los ferroviarios conforman una subjetividad y que ésta se relaciona con la actividad laboral y sindical que desarrollan; pero además, aseguramos que sufrieron transformaciones subjetivas en el proceso de formación del peronismo. Planteado así el punto de partida, surgen preguntas imposibles de sortear para el abordaje de un análisis de caso: ¿qué características tiene esa subjetividad que se transforma?, ¿cómo y por qué estas transformaciones subjetivas se relacionan con la actividad laboral y la organización sindical?, y por último ¿en qué consisten esas transformaciones y cómo es su dinámica?

Entonces, para abordar el objeto específico, necesitamos esclarecer tres aspectos teóricos centrales que desarrollaremos a continuación. Cómo definimos a la identidad ferroviaria y su relación con el territorio, la actividad laboral y sindical, cómo se articula esta identidad sedimentada con el naciente peronismo y, por último, qué características específicas tiene esta articulación en su historicidad, cómo es su dinámica durante los años del primer peronismo.

La primera cuestión, sobre la subjetividad particular de los ferroviarios, la saldamos con la construcción del concepto de *identidad ferroviaria*. La pertenencia sindical, la actividad laboral y su gravitación comunitaria, que incluye el lugar de los

ferroviarios y *lo* ferroviario en ellas, se conjugan en la construcción de este complejo simbólico, que pudimos rastrear tanto en los documentos y trabajos históricos y ensayísticos sobre los ferroviarios, como en las prácticas y discursos de los ferroviarios en las más de treinta comunidades sobre las que trabajamos (Damin y Aldao, 2015).¹²

Si definimos con Laclau (2005:107) a toda *identidad social* como constituida en el punto de encuentro entre la diferencia y la equivalencia, debemos precisar los procesos que llevan a esclarecer la *sedimentación de prácticas articuladoras* que logren tanto el efecto de pertenencia (frontera interna) como el de particularidad (frontera externa). En este sentido, la homogeneización interna de los ferroviarios, el sentido de pertenencia del grupo, es efecto de prácticas sedimentadas que describiremos detalladamente para el caso de los ferroviarios. El segundo proceso es el de diferenciación externa, la particularidad de la identidad ferroviaria. Dada la imbricación entre la dimensión laboral y sindical de esta identidad, la misma se establece en una tensión con el sentido de pertenencia a la *clase obrera*.

Definido el grupo específico y una identidad sedimentada, como anticipamos, para hacer fértil la semilla *laclausiana* en nuestro terreno de investigación necesitamos establecer una correlación entre las *demandas* y los *agentes sociales* que las sostienen, explorando un puente desde la filosofía política hacia la sociológica. Lejos de ser una empresa descabellada, además de contar con trabajos contemporáneos que reflexionan en este sentido (Barros, 2005; Carrizo, 2011; Melo, 2012; Ostiguy, 2015), los primeros análisis sobre el populismo del propio Ernesto Laclau poseen un enfoque sociológico que nos proporcionó coordenadas para aventurar hipótesis sobre el modo en que el peronismo y las identidades previamente fijadas se relacionan y condicionan mutuamente. Como punto de inicio,

¹² Para ilustrar este particular entrelazamiento entre vida comunitarias y actividad laboral, en este trabajo nos servimos de un concepto de la sociología inglesa de mediados del siglo XX, el de *comunidad ocupacional*, también utilizado por Lipset (1963) para caracterizar algunas correlaciones entre identificación con la ocupación y grado de participación sindical. Horowitz (1985) utiliza el concepto para categorizar a la comunidad ferroviaria en nuestro país, postulando la hipótesis de los ferroviarios como *élite* sindical. También tendrá influencia el “entorno social de la vida laboral” desde la perspectiva del *campo sindical* que luego desarrollamos, en cuanto “las formas de hábitat son unas mediaciones concretas entre la estructura objetiva del mercado de trabajo y la estructura mental” (Bourdieu, 2000[1984]:251).

existe ya una fuerte relación entre la insatisfacción de demandas sociales particulares y la *politización* de las identidades sociales, presentándose ésta como el efecto de un vínculo equivalencial en dónde todo, hasta el “sentido de la propia identidad” pasa a depender de esa politización: “... hay una politización creciente de las identidades sociales. Si comerciantes, pequeños agricultores, braceros, etc., pudieran obtener satisfacción a sus reivindicaciones al nivel de la negociación económica, el nivel político sería enteramente distante, ‘superestructural’; pero porque precisamente la sociedad civil se presenta como el terreno de una frustración y una dislocación irremediables, la única salida que se vislumbra como posible es una victoria política. Todo- la supervivencia económica, el acceso a la educación, el sentido de la propia dignidad e identidad – pasa a depender de esa victoria” (Laclau, 1987:34).

Luego, en *La razón populista*, las demandas van a establecerse como unidad mínima porque el populismo se concibe definitivamente como una *lógica* de formación de la unidad del grupo, evitando confundir al populismo con “la ideología o el tipo de movilización de un grupo ya constituido” (Laclau, 2005:97). Pero esta aclaración si no invita al estudio del populismo como grupo, de ningún modo excluye la posibilidad de estudiar cómo afecta a un grupo o identidad sedimentada la articulación a través de un vínculo equivalencial; como atraviesa a esta identidad preexistente la *lógica* de formación de la identidad popular.

Para aprehender nuestra unidad mínima de análisis, la identidad ferroviaria, fue fundamental ponderar el proceso de creación del gremio que estudiamos, la *Unión Ferroviaria* (U.F.). Trabajar sobre la hipótesis de un proceso de sedimentación de la identidad ferroviaria y su cristalización en una institución específica va a tener consecuencias en nuestro análisis. Dada la estructuración de un discurso institucionalizado, que no sólo se ocupa de los aspectos netamente corporativos, sino de aspectos comunitarios y que consolida símbolos y sentidos en torno a un *nosotros* ferroviario, decidimos –como opción metodológica- condensar en la unidad de análisis las principales *demandas* de los ferroviarios expresadas en su vida institucional.

Esto no implica abandonar la dimensión del populismo como “una forma de constituir la unidad del grupo”, sino partir de una identidad previa ya sedimentada – y un cúmulo de demandas mediadas por un tipo de institucionalidad- sobre la que se produce el vínculo equivalencial y la *investidura radical*. En este sentido, coincidimos con Aboy Carlés (2001) en que las identidades sociales y políticas funcionan en distintas escalas de generalidad o especificidad, y pensadas sincrónicamente, permiten distinguir variadas subsunciones y yuxtaposiciones identitarias. Pongamos un ejemplo sencillo que ilustra las consecuencias de nuestra definición. Una persona o grupo (comprendidos en la categoría sociológica de *agente*) que se define como ferroviario, también puede ser nacionalista, radical, socialista o católico; y cualquiera de estas identidades podría caracterizarse para pensar su dinámica relacional. Del mismo modo, un ferroviario puede adoptar distintas ideologías y continuar considerándose ferroviario; las contradicciones o no de estas pertenencias dependen de dinámicas específicas de coyunturas y superficies de inscripción discursivas. Esta última distinción desde la teoría *laclausiana* es clara, “‘el pueblo’ no constituye una expresión ideológica, sino una relación real entre *agentes sociales*”¹³ (Laclau, 2005:97).

Dos fenómenos se desprenden de la cristalización institucional de la identidad ferroviaria. El primero, la creciente *politización* de la identidad ferroviaria –previa al surgimiento del peronismo- en cuanto se sedimentan prácticas que establecen “orientaciones gregarias de la acción en relación a la definición de asuntos públicos” (Aboy Carlés, 2001:24). Incluso antes de la U.F. existían este tipo de acciones, pero al no darse en un marco institucionalizado, las disputas ideológicas, partidarias o de liderazgos dificultaban esta sedimentación. El segundo fenómeno se caracteriza por una tensión entre la particularidad (ferroviaria) y el movimiento obrero organizado, representado –aunque no exclusivamente- en la Confederación General del Trabajo (C.G.T.) desde 1930.

Estos dos fenómenos en el desarrollo del cuerpo de la tesis devienen en índices analíticos cualitativos, lo que nos permite rastrear algunas de las demandas ferroviarias previas al peronismo y trabajar el efecto equivalencial de su articulación,

¹³ Las *cursivas* son nuestras.

es decir, el pasaje de *demandas democráticas* (particulares/corporativas) a *demandas populares* (universales/hegemónicas).

Pero, ¿qué efectos produce esta identificación de los ferroviarios con el peronismo? Dado que nuestro objetivo no es comprender el proceso de formación del peronismo en general, sino el modo en que los ferroviarios participan en aquél y sus consecuencias, intentamos buscar coordenadas que nos permitan decir algo sobre el caso particular, sobre los efectos que esta lógica equivalencial produce en la identidad ferroviaria. Un aspecto central de la lógica equivalencial nos va a servir para explicar la especificidad del vínculo entre ferroviarios y peronismo: la *tensión* entre el resto de particularidad y la equivalencia que yace en el origen de todo vínculo equivalencial. Esta tensión resulta fundamental para comprender el modo en que se restablece el vínculo entre la identidad ferroviaria y el peronismo.

Dicho de una vez, una *relación de equivalencia* es una relación de tensión entre el significante flotante y un significante que se constituye como equivalente en la cadena. Sostener esta tensión entre equivalencia y particularidad es el fundamento del vínculo, sí prevalece completamente la *particularidad* del elemento la relación desaparece y, de igual modo, si lo que prevalece es la *identidad* entre el elemento universal (significante flotante) y el particular, se produce una fusión, una destrucción de todo rasgo de particularidad que anula la posibilidad de relación, al transformar lo que eran dos elementos en uno idéntico a sí mismo.

Si el vínculo equivalencial es el *locus* de la identidad popular, la tensión entre universalismo y particularismo define sus límites expansivos. En palabras de Laclau “el punto decisivo es que, si la función de representar la plenitud deforma el contenido particular que asume esa función, la particularidad de ese contenido reacciona limitando la indeterminación de la cadena equivalencial” (Laclau, 2002:124). Pero si esto es central para un abordaje del populismo como totalidad, para nuestro caso particular es de mayor relevancia resaltar que esta tensión también obliga a *resignificar* el elemento que es *investido* -en nuestro caso la identidad ferroviaria- al atribuirle elementos universales. Si la articulación se define como “toda práctica que establece una relación tal entre elementos, que la identidad de éstos resulta modificada como resultado de esa práctica” (Laclau y Mouffe,

2004[1987]:142-143), es comprensible que la articulación entre el peronismo y los ferroviarios produzca una resignificación de elementos (lingüísticos y extralingüísticos) en la identidad ferroviaria.

Entendida de esta manera, la *tensión* es constitutiva de esta particular relación, de este modo de representación de una totalidad social con fuertes implicancias identitarias para el particularismo ferroviario. El peronismo, amenaza con transformar en idéntico a sí al elemento que *inviste*, la identidad ferroviaria. Como efecto, se activa el resto de particularismo que sostiene la identidad ferroviaria como tal, como algo distinto a aquella totalidad “avasallante”. La identidad ferroviaria sufre una tensión interna que se expresa en una *crisis de grupo*, el *nosotros* ferroviario se encuentra amenazado en su particularidad; pero también esta crisis activa este particularismo, y es la tensión la que pone límites al *alcance* de la identificación de los ferroviarios con el peronismo.

Los ferroviarios son un *nosotros investido* por el peronismo, lo que implica que también se reproduce el antagonismo fundamental en el interior del grupo (pueblo-oligarquía/ Braden o Perón). Pero esta reproducción *también* alcanza al resto de particularidad y genera como efecto una reproducción específica de aquel antagonismo. Los sub-grupos de ferroviarios (identificados o no con el peronismo), se sirven del antagonismo que los atraviesa para resignificar también los sentidos del *ser* ferroviario. El antagonismo que se constituye en factor fundamental para la emergencia del peronismo -y que excede largamente a los ferroviarios- atraviesa esta identidad sedimentada y antagoniza la identidad ferroviaria. Este antagonismo también es efecto de la activación del particularismo, es decir, se produce en la misma operación que ocasiona los límites expansivos al peronismo. Si los ferroviarios se disputan el sentido de su identidad, no todos los ferroviarios son peronistas. Entonces, el estudio de caso nos permite observar de forma localizada e históricamente situada *la dinámica de expansión y limitación de la identidad peronista* desde el vínculo particular de identificación de un grupo específico; una perspectiva anclada en el particularismo para abordar el modo en que se construye, sostiene, transforma o disuelve esta relación de equivalencia, observar el modo en que se produce el corrimiento de la frontera externa desde la perspectiva de la

particularidad investida por el vínculo libidinal. En este sentido, el particular modo de identificación política que *invierte* a los ferroviarios es también una tensión que va de la expansión y potenciación de la identidad ferroviaria -al construir un lazo equivalencial con una representación de la totalidad que lo trasciende, lo que Antonio Gramsci denominaba superación del “momento corporativo” - a la amenaza siempre presente de disolver la identidad ferroviaria en el “pueblo” peronista.¹⁴

Pero si con estos lineamientos pudimos caracterizar la relación equivalencial entre la identidad ferroviaria y el peronismo, abordar analítica y metodológicamente este proceso de articulación demanda un trabajo particular de pesquisa documental e interpretación histórica. Diversos significantes y sentidos presentes en los ferroviarios fueron fuertemente potenciados por el trabajo de los oficiales que ocuparon la Secretaria de Trabajo y Previsión (S.T.yP.) primero y el gobierno peronista luego. Rastrear estos elementos y caracterizarlos en la historicidad propia del gremio ferroviario se constituyó en el método para abordar la articulación. Lejos de plantear una coincidencia discursiva en el sentido literal, buscamos rastrear los *sentidos* de ciertos significantes y el modo en que se resignifican para su articulación equivalencial. Por ejemplo, el concepto de *disciplina* lo consideramos central para comprender esta identificación con el peronismo. Y al realizar una historización del uso del concepto en los ferroviarios, encontramos que lejos de tratarse de una definición militar impuesta por el gobierno de facto, la *disciplina sindical* es un concepto complejo y cargado de historia en el gremio del riel.

Pero más allá de los contenidos que son el objeto del desarrollo de la tesis, aquí nos interesa resaltar la dimensión metodológica. Buscar las continuidades o rupturas de palabras u oraciones (meros significantes desprovistos de historicidad) pierde sentido analítico y potencia explicativa. Más que significantes intentamos rastrear, en su historicidad y contextualización, *enunciados* (en el sentido que le da Bajtín al concepto). Un *enunciado*, dice Bajtín (2011:57), en cuanto unidad mínima del discurso, es más que la definición de diccionario de una palabra, y es más que

¹⁴ Este efecto también produjo sentidos académicos que se arraigaron fuertemente en lo que definimos como *estudios clásicos del movimiento obrero y peronismo*. En ellos, la “masa” o “movimiento” peronista diluyen la especificidad de la clase obrera, anulándola políticamente. En este sentido, la particularidad obrera se transforma en identidad movimentista.

una oración, es una *mónada* leibitziana, en cuánto refleja la totalidad del género discursivo (de la formación discursiva en términos de Laclau) en que se enuncia; de la superficie significativa en que se inscribe. La *disciplina sindical* se inserta, entonces, en un discurso particular, con una variación histórica en su significación y susceptible de caracterizar en las disputas por legitimar sus sentidos. Sin la caracterización, la mera equiparación discursiva -en la literalidad de los significantes- se vuelve un trabajo fútil y con resultados poco convincentes.

1.1.2. Dos hipótesis teóricas

Dada la marcada institucionalización de las relaciones político-sindicales que se produce en paralelo a la formación/irrupción del peronismo, nuestra postura respecto al *status* de la categoría de *institucionalización* en el populismo se tornó fundamental. Además del trabajo de Laclau, seguimos una línea de trabajos que permite pensar la relación entre experiencias populistas e institucionalidad (Aboy Carlés, 2005, 2010; Barros, 2005; Melo, 2009, 2012; Pereyra, 2012; Ostiguy, 2015) y construir una definición de *institucionalidad populista*, aunque lejos de otorgarle alcance general, limitamos su alcance a nuestro estudio de caso.

La discusión parte, según entendemos, de distintas interpretaciones sobre la definición de institucionalidad política en Laclau, y la posibilidad que esta definición abre (o no) para plantear un tipo de institucionalidad populista. Para nuestro caso es de marcada importancia esta problemática. Como ya desarrollamos, consideramos a la identidad ferroviaria como una identidad sedimentada e institucionalizada, no sólo en el aspecto legal (su sindicato se reconoce e inscribe diferencialmente en el orden institucional vigente), sino también porque el sindicato consolida el monopolio legítimo para elaborar el sentido de pertenencia ferroviario.¹⁵ En este aspecto, a la tensión ya expuesta en el vínculo identificadorio entre ferroviarios y peronismo, se va a sumar una contradicción propia de las lógicas que se “privilegian” en un discurso populista e institucionalista (lógica de la equivalencia

¹⁵ Hablamos de un modo de relación entre la institución sindical y los sentidos de pertenencia ferroviarios sólo verificable en el período abordado.

y la de la diferencia). Esta doble lógica, va a tener consecuencias tanto para comprender la particular tensión que otorga la mediación institucional a la relación de identificación de los ferroviarios con el peronismo y como la *doble legitimidad* del orden institucional en el que se inscribe esta relación. Como consecuencia del desarrollo de esos aspectos examinamos la posibilidad teórica de pensar a la institucionalización de las relaciones político-sindicales durante el periodo de formación del peronismo como un tipo de *institucionalidad populista*.

Comenzaremos desarrollando el concepto y algunos puntos que nos resultan pertinentes para la construcción de nuestro modelo teórico, para luego arribar a una definición de *institucionalidad populista*. En la definición más clara que aparece en *La razón populista*, Laclau define como un tipo de *totalización institucionalista* a una formación discursiva en la que cumple un rol hegemónico la articulación a través de la lógica de la diferencia por sobre la lógica de la equivalencia. Si bien el autor nunca se cansa de insistir en que en toda formación discursiva están las dos lógicas presentes, existen dos rasgos que nos parecen esenciales: el primero, sobre el que se ha polemizado largamente, es que “un discurso institucionalista es aquél que intenta hacer coincidir los límites de la formación discursiva con los límites de la comunidad” (Laclau, 2005:107), y el segundo, al que se le dio menos atención es que una formación institucionalista resuelve las demandas de manera *diferencial*, evitando la formación de un vínculo equivalencial.

Por el contrario, una *totalización populista* supone la posición hegemónica del vínculo equivalencial (que implica el pasaje de demandas particulares a *populares*), y el consecuente efecto de que una particularidad (*plebs*) sea investida radicalmente como un universal (*populus*). Con esta operación se establece una exterioridad constitutiva de la identidad popular; un *otro* (respecto a aquella particularidad) que necesariamente debe ser excluido para que un elemento particular *suture* la totalidad, y como consecuencia produzca la división del campo político y el antagonismo entre el pueblo y el bloque de poder. Sin embargo, como el propio Laclau advierte, las dos lógicas conviven en toda formación discursiva y, dado el espectro que esta tensión abre, “cualquier institución o nivel social puede operar como una superficie de inscripción equivalencial” (Laclau, 2005:153-155).

Ya inmersos en el debate sobre populismo e institucionalismo, si una vertiente entiende que el análisis de Laclau elimina la posibilidad de pensar algún tipo de institucionalidad populista -dado el antagonismo entre lógica populista e institucionalista que plantea el autor- (Aboy Carles, 2001, 2010; Barros, 2005, Melo, 2012), otra corriente realiza una exégesis de la teoría *laclausiana* que abre una ventana a pensar algún tipo de institucionalidad *sui generis* desde la propia teoría (Pereyra, 2012; Ostiguy, 2015). Más allá de la disputa, se establece un consenso en torno a la necesidad de pensar la relación entre populismo e institucionalidad. Como dice Aboy Carles (2010:34):

“Aún sin cuestionar la problemática reducción del populismo a la ruptura o ‘el privilegio equivalencial’ propio de Laclau, parece claro que la contraposición entre populismo e institucionalismo es insostenible, salvo que la concepción de instituciones sea una caricatura que sólo refleja el estatuto vigente previo a la irrupción populista”.

Entonces, la problemática que aquí describimos gira en torno a si el populismo se relaciona con la instituciones -llamadas liberales o poliárquicas- o si genera una nueva institucionalidad. Para Laclau:

“la articulación entre universalidad y particularidad que es constitutivamente inherente a la construcción de un ‘pueblo’, no es algo que sólo tiene lugar en el nivel de las palabras y las imágenes: también se sedimenta en prácticas e instituciones [...] la función de fijación nodal nunca es una mera operación verbal, sino que está inserta en prácticas materiales que pueden adquirir fijeza institucional” (Laclau, 2005:138-139).

Lo que da la pauta que se puede pensar la *institucionalidad populista*, aunque no se pueda pensar el populismo y la institucionalidad como discursos compatibles. Desde esta perspectiva, estamos más cerca de definir al populismo como una formación política “particularmente empeñada en construir y reformular instituciones” (Pereyra, 2012:18).

Y aquí tocamos un punto sensible del debate, si el discurso populista y el institucional están gobernados por lógicas *distintas* ¿cómo puede pensarse una institucionalidad populista? La diferencia de las interpretaciones parece radicar en

si la posible sedimentación de la lógica equivalencial en una institución -que plantea Laclau y citamos arriba- plantea una institución *sui generis* (Ostiguy, 2015) o, en cambio, se traduce en disolución del vínculo equivalencial (como sugiere el mismo Laclau cuando opone las dos lógicas), y de allí la objeción que deriva en plantear la posibilidad de convivencia (más o menos problemática e incluso imposible) entre instituciones liberales o poliárquicas y lógicas populistas (Aboy Carles, 2010).

En este último sentido, Aboy Carles (2001; 2005) disiente con Laclau en el fundamental matiz de entender al populismo, no como *cualquier* grado de tensión equivalencial, sino como la pendulación extrema entre ruptura e integración comunitaria. Tal pendulación produce una particular tensión entre la constante inclusión de la exterioridad constitutiva de la identidad popular con las equivalencias ya establecidas en la cadena, dando al populismo el carácter beligerante que lo define. Además de producir una comunidad política radicalmente beligerante, esta pendulación entre integración comunitaria y antagonismo constitutivo atraviesa las instituciones que la componen. Esta diferencia en la definición “supone que en el populismo, los límites del *demos* legítimo serán inestables”, y por ello “las instituciones poliárquicas estarán en el populismo atravesadas por esta tensión irresoluble que hace a la definición misma de *demos*”. Entonces, el autor concluye que “demostrar hasta qué punto las tensiones de una experiencia populista particular se vuelven incompatibles o tan sólo habitan problemáticamente en los marcos de la poliarquía será pues el objeto de estudio de caso específico” (Aboy Carles, 2010:36-37).

Su conclusión es de vital importancia para comprender lo que consideramos la *doble legitimidad* (institucional y popular) que atraviesa a la *institucionalidad populista*. En cuanto una lógica que persigue la resolución diferencial de las demandas, el institucionalismo planteado se opone necesariamente –como asegura Laclau- a la lógica populista que, por el contrario, promueve el vínculo equivalencial entre las demandas insatisfechas. En este aspecto, el fundamento de la autoridad institucionalista se asemeja a lo que Weber denomina autoridad racional-legal, y el tipo de legitimidad que emerge de aquella. Sin embargo, como lógica que sedimenta en prácticas e instituciones, el vínculo equivalencial –asegura Laclau- también

puede institucionalizarse. En este sentido, esta sedimentación se apoya en una legitimidad de tipo *popular* en dónde la *investidura radical* es su fundamento en tanto un elemento que se sublima, que se eleva a la “dignidad de la cosa” y sutura el horizonte de plenitud comunitaria constituyéndose en el equivalente que unifica todas las demandas.

Establecidos los dos tipos de legitimidad que cohabitan en la institucionalidad populista, existe otro concepto que es de utilidad para definir la dinámica de esta doble legitimidad. Barros (2005), parado en la vereda opuesta a Aboy Carles en la polémica, considera que definir la intensidad de la negociación de la frontera constitutiva de la identidad es una característica de toda identidad y, por lo tanto, no es suficiente para definir al populismo. En consecuencia, define al populismo como: “una forma específica de ruptura de la institucionalidad vigente a través del planteamiento de un conflicto por la inclusión de una parte irrepresentable dentro de esa institucionalidad” (Barros, 2005:8). Como efecto de ello, el populismo se constituye en un tipo de articulación que desnuda la naturaleza imposible de la representación que encarna, poniendo en juego “el espacio de representación como tal”. Por su naturaleza paradójica, de ser una representación que pone en duda el campo representacional como tal, esta radical inclusión de la heterogeneidad adquiere un *status* espectral al constituirse en una posibilidad lógica omnipresente, y en este sentido “su espectralidad es una amenaza constante a cualquier posibilidad de institucionalización plena” (Barros, 2005:11).

Esta espectralidad del populismo, lleva al autor a definir como una articulación hegemónica *no* populista a toda práctica *institucionalista* (Barros, 2005:12), privilegiando la incompatibilidad de las lógicas articuladoras populistas e institucionalizadas. Evadiendo la definición generalista, nos serviremos de la idea de *espectralidad* de lo irrepresentable, como figura que asedia constantemente el devenir de la institucionalización populista, constituyéndolo en un elemento central de nuestra definición.

Entonces, el tipo de institucionalidad populista que planteamos tiene en la base de la definición la paradójica sedimentación de prácticas articuladoras que cristalizan en una institucionalidad de *doble legitimidad*. Si, por un lado, el discurso

institucionalista es el gobierno de la impersonalidad, la lealtad a la norma y el establecimiento de un sistema de resolución diferencial de demandas particulares, por otro, el discurso populista es la práctica de una lógica equivalencial que politiza en cuanto se expresa en vínculos solidarios que transforman las demandas particulares en *populares*, propiciando el antagonismo con el bloque de poder. Como efecto, se instituye esta doble legitimidad: institucional y popular.

Y aquí encontramos el aspecto particularmente productivo de la definición teórica que esbozamos. La inestabilidad no es un rasgo anormal, fallido, patológico del orden institucional. No es una paradoja en dónde una institución poliárquica tiene que “soportar” una experiencia populista, aunque tampoco es una institucionalidad hegemonizada por una lógica equivalencial. *La supervivencia de este tipo de institucionalidad populista depende tanto de la legitimidad de los fundamentos normativos que gobiernan la lógica diferencial de la institución como del asedio espectral del pueblo*, que se expresa en el parcial éxito de sedimentación de prácticas legitimadas popularmente. Como veremos en el caso de los ferroviarios y la *emergencia del campo sindical*, lejos de ser una institucionalización regida exclusivamente por la lógica diferencial, es de un carácter litigante. Este tipo de institucionalidad habilita, no sólo una lucha por la toma de posiciones en el campo, sino que el efecto de espectralidad que marca su origen también plantea *una disputa por la legitimidad misma del orden institucional en el que se inscribe*. En esta línea, nuestra hipótesis es que *el campo sindical argentino está signado por las características que atribuimos a lo que definimos como un tipo de institucionalidad populista*.

Si hablamos de *un* tipo de institucionalidad populista es porque no podemos arriesgar que este sea el único modo de relación entre la experiencia peronista y los procesos de institucionalización. La particularidad de la institucionalización de las relaciones político sindicales difícilmente encierran puras similitudes con otros procesos de institucionalización o modificaciones institucionales que se desarrollan durante el peronismo. Realizar una generalización en este sentido implicaría hacer tabla rasa con las diferencias que seguramente se encuentren en la base de los procesos específicos de transformación de la institución educativa, la burocracia

estatal, la salud pública, el sistema asistencial o incluso el campo político. Entonces, nos falta definir dos cuestiones que trabajaremos juntas: qué particularidades de la institución sindical y del modo de organización de los ferroviarios, se conjugan con la particularidad de esta institucionalidad populista. Adelantamos la respuesta, la *doble fuente de legitimación institucional* es un rasgo característico de la institución sindical, y además es un aspecto que es rastreable en el conflicto fundante de la U.F. en torno a la organización en un sindicato unionista.

Porque las demandas están muchas veces encarnadas en grupos estables, el vínculo popular varía de acuerdo a las propiedades de esas demandas, que pueden estar más o menos institucionalizadas: “cuanto más débil es una demanda, más depende para su formulación de su inscripción popular; inversamente, cuanto más autónoma se vuelve discursiva e institucionalmente, más tenue será su dependencia de una articulación equivalencial” (Laclau, 2005:124-125).

Pero además de la definición estrictamente política del vínculo, también se define esta relación en términos psicoanalíticos, es decir, desde la perspectiva que privilegia la *identificación*, el vínculo libidinal que da el cierre a la cadena significativa y consolida la unidad del grupo y la figura de un líder como punto nodal. Citamos *in extenso* para clarificar esta relación entre el grupo y el líder:

“...todo gira en torno a la noción clave de identificación y el punto de partida para explicar una pluralidad de alternativas sociopolíticas debe hallarse en el *grado* de distancia entre el yo y el yo ideal. Si esa distancia aumenta (...) [se produce] la identificación entre los pares como miembros del grupo y la transferencia del rol del yo ideal al líder. En este caso, el principio fundamental del orden comunitario trascendería a este último y, con respecto a este principio, la identificación de equivalencia entre los miembros del grupo se incrementaría. Si, por el contrario, la distancia entre el yo y el yo ideal es menor, (...) el líder será el objeto elegido por los miembros del grupo, pero también será parte de estos últimos, participando en el proceso general de identificación mutua.” (Laclau, 2005:87).

Entonces, si en un extremo del vínculo institucional el líder es considerado un *primus inter pares*, en el extremo del vínculo populista la distancia con el líder es mayor, constituyéndose este en el fundamento de la equivalencia entre los pares.

Es aquí donde la primera diferencia se destaca para nuestro caso, ya que la institucionalización de la identidad ferroviaria dará una particular característica a la

tensión entre identificación peronista y ferroviaria. El *locus* que opera como catalizador de la unidad de los dos grupos privilegia, en principio, diferentes lógicas. Pero de aceptar esto, el vínculo de los ferroviarios con el peronismo sería puramente diferencial, y en consecuencia estaría exento del efecto propio de la *investidura radical* sobre el signifiante que articula la cadena. Como consecuencia, la relación entre los ferroviarios y el peronismo sería puramente institucional. Indicios de una relación cercana al *primus inter pares* existen y los desarrollaremos en su momento, como son la nominación de *primer trabajador* en medio de un acto ferroviario en diciembre de 1943 o la entrega del *carnet de socio honorario de la U.F.* (junto al presidente Gral. E. Farrell y al ex interventor Cnel. D. A. Mercante).

Pero, una hipótesis que plantea que el vínculo de los ferroviarios con el peronismo sería exclusivamente de este tipo, tendría graves problemas de validación dado que el vínculo Perón-trabajadores es el fundamento mismo de la consolidación de la cadena equivalencial que sublima al Perón-Pueblo. Sin embargo, una hipótesis que plantee que este vínculo -menos idealizado que el de otros sectores sociales- *también* está presente en la relación de un grupo altamente institucionalizado con el peronismo y su líder, promete mayor perdurabilidad.

Pero además de plantear la relación de doble legitimidad que permite definir una relación particular entre las demandas ferroviarias y su vínculo popular, o entre la identidad ferroviaria y la identificación peronista, también planteamos que existen características particulares de la institución sindical que habilitan la perdurabilidad de esta tensión. Planteamos que la lógica de formación de grupo en el sindicato ferroviario (lógica articuladora de la identidad) y la convivencia con la lógica de la institución sindical, encierran el mismo juego de doble legitimidad que luego caracterizará al vínculo de los ferroviarios con el peronismo.

Una particularidad de los ferroviarios es que la tensión entre el privilegio de una lógica de la particularidad o de la equivalencia *opera como práctica institucionalizada*. La constitución de la identidad ferroviaria se da a través de un vínculo equivalencial que privilegia el *ser* ferroviario (y el sentido de esta nominación) como signifiante flotante. Una articulación de un nosotros atado no sólo a la condición de clase, sino que privilegia por sobre aquella la actividad laboral

específica, su vínculo territorial, su función social y su inscripción simbólica en el imaginario social (ferrocarril como vehículo del progreso, medio civilizatorio, motor de la economía). Este vínculo no está desprovisto de politicidad, sino que (en un proceso que describimos históricamente) se articula con las luchas obreras, con *demandas* particulares insatisfechas (de ferroviarios de distintos ramales y empresas, y que desarrollan distintas actividades vinculadas al ferrocarril pero que *no son propias* de la actividad ferroviaria) que se articularán como *equivalentes*, motivando la creación de un sindicato de corte unionista.¹⁶

El sindicato una vez instituido en 1922, privilegiará la lógica de las diferencias (básicamente con los rasgos que definen la organización burocrática en Max Weber,¹⁷ y las características que Seymour Lipset señala como efecto de esa burocratización)¹⁸ y, lo que es central, consolidará un sistema que apunta a *la resolución diferencial de las demandas* ferroviarias. Sin embargo, el repertorio de prácticas y el sentido que la lógica equivalencial imprime en ellas, que fue el fundamento mismo del horizonte de expectativa institucional, se mantiene latente. Si la huelga general revolucionaria ya no es un fin, el sentido práctico para articular demandas solidarias que permitan un plan de lucha general está inscripto como fundamento de la legitimidad institucional en cuanto es uno de los fundamentos centrales de una conducción vertical unionista.

Desde nuestra perspectiva, diremos que la dinámica articulatoria (la lógica de la unidad del grupo) es una particular fusión entre identidad ferroviaria e institución sindical, que privilegiará una u otra lógica (equivalencial o diferencial) según las circunstancias. Cuando se resuelven las demandas diferencialmente se inhibe el

¹⁶ Como abordamos en el siguiente capítulo, no es menor la discusión en torno a la creación de la Unión Ferroviaria como sindicato unionista y no como federación. También es significativo el rechazo de La fraternidad (gremio de maquinistas) a unirse a éstos. Sobre la distinción simbólica entre los ferroviarios de uno y otro gremio puede verse Damín y Aldao (2015).

¹⁷ "...aquella máquina viva que representa la organización burocrática con su especialización del trabajo profesional aprendido, su delimitación de las competencias, sus reglamentos y sus relaciones de obediencia jerárquicamente graduados." (Weber, 1996 [1917]:201)

¹⁸ "El aumento de la burocratización de los sindicatos coopera efectivamente, desde luego, para la protección de los derechos de los trabajadores (...) Estas normas sistematizadas, estandarizadas y administradas, constituyen un baluarte de la seguridad y la libertad de los trabajadores (...) No obstante, puede afirmarse, como proposición general, que cuanto mayor sea la burocratización de una organización, será tanto menor la posibilidad de que sus miembros ejerzan una influencia sobre la política sindical" (Lipset, 1963:353).

vínculo equivalencial como práctica articuladora, pero en el momento en que las demandas insatisfechas se acumulan, el principio equivalencial cobra protagonismo disputando el privilegio a la lógica de las diferencias como fundamento de la unidad del grupo y fundamento institucional.¹⁹ Dicho de un modo más simple, la articulación equivalencial de las demandas ferroviarias es posible porque la lógica institucional no está hegemonizada por la lógica de la diferencia, y esta paradoja es efecto de la particular relación entre identidad e institución que se produce en el sindicato ferroviario.

Vamos a plantear como hipótesis que *este particular tipo de institucionalidad de doble legitimidad es un rasgo central para comprender lo específico de la institucionalidad sindical que emerge durante el peronismo*. La práctica equivalencial se reviste de un efecto legitimante que se pone a la altura de la legitimidad que se fundamenta en las normas institucionales.

Para finalizar, luego de haber precisado conceptualmente la definición de *identidad ferroviaria* y el proceso de *identificación* con el peronismo (lo que implica haber definido el tipo de institucionalidad que surge de la particular articulación), nos abocaremos a caracterizar el proceso de *emergencia del campo sindical*. Para abordar las profundas transformaciones de la estructura social que atraviesan al surgimiento del peronismo -definidas sociológicamente desde la teoría modernista (Germani, 1962) o el marxismo (Murmis y Portantiero, 2011[1971]; Vilas, 1988)- fue preciso apelar a un marco estructural que reconstruya el condicionamiento que la institucionalización de las relaciones sindicales, concebida como la formación de una estructura de dominación específica, produce en las prácticas del mundo sindical en general, y del sindicato ferroviario en particular.

¹⁹ Si bien desde un abordaje estructural funcionalista, Seymour Lipset intuye esta doble legitimidad en la relación entre identidad ocupacional y comportamiento político-sindical.¹⁹ Los sindicatos que representan comunidades ocupacionales, si bien son sindicatos de masas altamente burocratizados en su cúpula directiva (“oligárquicos y dictatoriales” en categorías del autor), su vida política local es más intensa debido a que “la frecuente interacción de los miembros de un sindicato en todas las esferas de la vida parece producir un alto nivel de interés por los asuntos de sus sindicatos, que se traduce en una gran participación en las organizaciones locales”. Dado este desfase entre cúpula dictatorial y democracia interna, “estos sindicatos parecen soportar más frecuentemente sollevamientos de parte de la masa de miembros” (Lipset, 1963:366).

Si el proceso de formación del peronismo impactó de forma específica en la identidad ferroviaria, y buena parte de ese impacto está determinado por un proceso de creciente institucionalización de las relaciones sindicales, sorteado el problema de conciliar el populismo con un tipo de institucionalismo, resultaría de vital importancia para poder abordar la experiencia sindical ferroviaria desde las fuentes, caracterizar el sub-sistema (el *campo*) que emerge como efecto de este proceso. Además de ganar especificidad para realizar un análisis que particularice al gremio dentro del mundo sindical, este abordaje nos otorga herramientas analíticas para comprender la emergencia del campo, su estructura y los mecanismos de reproducción, que potencialmente habilitan a futuras investigaciones comparadas.

Dos motivaciones nos empujaron a tomar la decisión de articular estas teorías. La primera, la necesidad –luego de sobrevolar el terreno desde el avión conceptual del populismo- de sumergirnos de lleno en el trabajo empírico de nuestro caso particular. La construcción del *campo sindical* es más una herramienta metodológica que una perspectiva teórica. Un abordaje detallado del proceso de consolidación organizativa e institucional de la estructura político sindical vista desde uno de sus actores protagónicos, el sindicato de la U. F. Pero además, es un abordaje relacional en el que toman un rol protagónico -además de las relaciones clásicas con los actores estatales y empresariales- los *agentes* sindicales participantes y el modo en que se ponen en juego y transforman sus intereses y sus prácticas, sus luchas por ocupar posiciones dominantes dentro del campo. Es decir, buscamos un acercamiento más situado históricamente para el estudio de caso desde la disciplina sociológica, como contrapeso para equilibrar el vuelo que la abstracción filosófico-política de *La razón populista* elevaba tendencialmente. En este sentido, una de las funciones más importantes de la teoría de los campos en nuestro trabajo fue calibrar el análisis a una escala propia de la disciplina sociológica, en palabras de uno de sus padres fundadores “entre el nominalismo de los historiadores y el realismo extremado de los filósofos” (Durkhiem, 1996[1894]:77).

La segunda motivación que nos llevó a incluir la teoría de los campos en nuestro análisis se relaciona con la intención –de orden analítico- de *otorgar mayor*

especificidad al objeto de estudio. Como desarrollamos en el estado de la cuestión, en los estudios clásicos sobre peronismo y movimiento obrero subyacen categorías analíticas que producen una clave interpretativa que figura al peronismo como verdugo de la autonomía del movimiento obrero. Estos trabajos concluyen con la dilución del objeto de estudio abordado (sindicatos o movimiento obrero organizado) en el movimiento popular. Nos interesa marcar que este diagnóstico nos colocó en la necesidad de encontrar un marco conceptual que nos permitiera calibrar una idea de *autonomía relativa del campo sindical* que -desde una perspectiva estructural- nos desembarace de aquella sentencia ideológica y nos permita abordar la particularidad del sindicato ferroviario durante los gobiernos peronistas, tanto en relación a otros sindicatos y la central obrera como en relación al propio gobierno. En este contexto, si planteamos como hipótesis la *emergencia del campo sindical argentino*, será una cuestión central indagar sobre la dimensión de autonomía relativa del campo como una consecuencia directa de la institucionalización de las prácticas político-sindicales. En este sentido, la menor dependencia de las demandas institucionales de un vínculo equivalencial y la relativa autonomía del campo sindical, son dimensiones centrales de nuestra perspectiva de análisis para abordar las particularidades del gremio ferroviario y la lógica específica del campo sindical, sin recurrir a un automatismo entre la voluntad política del líder populista y el desempeño de la dirigencia sindical peronista.

Para afinar la triangulación teórica en el sentido que adopta nuestro estudio de caso, es necesario aclarar algunos aspectos de la articulación entre el concepto de *institucionalidad populista* y *campo sindical*. Cuando abordamos más arriba la mediación institucional de la relación entre los ferroviarios y el peronismo, planteamos (con Laclau) que se desarrolla un vínculo equivalencial más cercano al *primus inter pares* a medida que una demanda se encuentra más institucionalizada. Pero dado el complejo de articulaciones que componen una cadena, las posibles combinaciones son múltiples dependiendo de la cantidad de articulaciones diferenciales y equivalenciales de la misma. En este aspecto, la misma relación entre autonomía e institucionalización encontramos en Pierre Bourdieu. Un *campo*, definido como un “sistema de relaciones objetivas en el que las posiciones y la toma

de posición se define *relacionalmente* y que domina además a las luchas que intentan transformarlo” (Bourdieu, 2012[1979]:184), es *más autónomo* respecto de otros campos, y más perdurable la estructura de dominación que este implica, *mientras más objetivadas* se encuentren las relaciones que lo instituyen:

“La objetivación garantiza la permanencia y la posibilidad de acumular lo adquirido, logros tanto materiales como simbólicos, que pueden subsistir así en las instituciones sin que los agentes tengan que recrearlos continua e integralmente mediante una acción deliberada; con todo, visto que los beneficios de estas instituciones son objetos de una apropiación diferencial, esta asegura también, inescindiblemente, la reproducción de la estructura de distribución del capital que, bajo sus diferentes especies, es condición de esta apropiación, y al mismo tiempo, la reproducción de la estructura de relaciones de dominación y dependencia” (Bourdieu, 2014[1976]:51).

La noción de *campo* nos seduce porque excede tanto el determinismo de algún factor estructural sobre otro (económico, legal, incluso político) como el análisis de la mera institucionalidad normativa. En cambio, remite a la *objetividad* de las relaciones sociales y a su modo de reproducción. De modo general, el campo es un subsistema de dominación que puede estar más o menos institucionalizado, y su reproducción descansa tanto en *mecanismos objetivos de distribución de capital y acceso al campo* como en las *disposiciones* –habitus- de los *agentes* a reproducir su posición en el campo a través de diversas *estrategias*. En este sentido, la posición de los dominantes se reproduce de modo estructural. Sea continuando con las mismas estrategias o reelaborando estrategias que permiten “cambiar para que nada cambie”; sea sosteniendo a los mismos agentes dominantes o sustituyéndolos, la posición de dominación (y por ende, el campo como estructura de dominación) continúa existiendo como estructura objetiva. Por otro lado, la noción de *estrategia* integra este mecanicismo estructural de reproducción con la dinámica de los juegos. Las coacciones estructurales (estructuras objetivas) y las respuestas activas (estrategias) de los agentes se conjugan para el análisis del espacio social como espacio de relaciones objetivas (Bourdieu, 2014[1994]:34).

Entonces, realizaremos una primera aproximación a la articulación con la definición anterior de *institucionalidad populista*. Si un *campo* es un sistema de posiciones que se definen en su estructura tanto por las *relaciones objetivas* como por *las estrategias de los agentes*, las *representaciones* que gobiernan esas relaciones no están establecidas de antemano. En este sentido, si planteamos la *emergencia del campo sindical*, estamos planteando la emergencia de una estructura de dominación sindical en dónde la correspondencia entre esta y las estructuras mentales (su condición de reproducción) se produce por la intermediación de la estructura de los sistemas simbólicos (Bourdieu, 2006[1971]:36). Si nos abstraemos de la tensión que producen las diferentes ontologías que subyacen a las teorías, plantear como producto del sistema simbólico la vigencia de un vínculo equivalencial sobre la emergencia de una determinada institucionalidad (lo que definimos como *institucionalidad populista*) que otorgue una característica de *doble legitimidad* al fundamento institucional, puede ser un elemento que se integre al análisis de los *campos* sin desvirtuar la función metodológica y analítica de los conceptos.

Sin embargo, los matices en la ontología de lo social nos obligan a realizar algunas aclaraciones extra que fundamenten la insistencia en esta articulación. Sabemos que la objetividad de lo social en Laclau es representacional (inscripción significativa) y en Bourdieu material (posición del agente en el espacio social). Un aspecto central que se desprende de esa diferencia es en torno al *status* del concepto de representación. Si para el primero lo representacional define la objetividad social, para el segundo las luchas por la representación de lo social son siempre luchas asimétricas subordinadas a las posiciones objetivas de los agentes en el espacio social, en dónde los dominantes imponen su propia representación de su posición (“reduciendo su verdad objetiva a su intención subjetiva”) y los dominados están siempre en “desconocimiento” en relación a su posición en el espacio social: “dominadas incluso en la producción de su imagen del mundo social y, por consiguiente, de su identidad social, las clases dominadas no hablan, son habladas” (Bourdieu, 2014[1984]:83-87). Sin embargo, postularemos que existe una coincidencia, fundamental para nuestro estudio, en la *forma* que adopta la

hegemonía en Laclau y la *representación de los dominantes* en Bourdieu. Si en el primero –como desarrollamos– es la *investidura radical*, en el segundo es el *efecto de imposición*. Bourdieu, cuando aborda la génesis del campo religioso ya advierte sobre la mediación del sistema simbólico como necesaria para establecer la correspondencia entre estructuras mentales y objetivas. Luego, en *La distinción*, al explicar el determinante último del principio de división del “buen gusto”, recurre a lo que denomina *efecto de imposición*, una posición objetiva de un agente que lo pone en condición de definir la estructura del sistema simbólico del campo. Dicho rápidamente, los agentes que ocupan posiciones dominantes son quienes definen los atributos que operan como fundamento de la distinción, “el poder que tienen los dominantes de imponer, con su existencia misma, una definición de la excelencia que, al no ser otra que su propia manera de existir, está destinada a presentarse a la vez como distintiva, diferente y, por consiguiente, arbitraria (puesto que es una entre otras) y totalmente necesaria, absoluta, natural.” (Bourdieu, 2012[1979]:299). Entonces, como coincidencia encontramos que en las dos teorías la lógica de construcción del sistema simbólico encuentra su sutura en un elemento particular que hegemoniza la estructura de relaciones y opera como fundamento universal. Como diferencia, en uno esa posición hegemónica es discursiva y contingente, en el otro está determinada por la estructura de relaciones objetivas, previas a la imposición simbólica del principio de distinción, y encarnadas en un agente social estructurado por aquellas relaciones objetivas y –en última instancia– estructurante de las condiciones simbólicas de reproducción de las mismas. Pero aún en la diferencia existe un punto de encuentro, como advierte Laclau respecto a la idea del marxismo clásico de la ideología como “falsa conciencia”, no es necesario desecharla ni combatirla, sino comprender que el trabajo de deconstrucción consiste en buscar la dislocación que está en el origen de la imposibilidad de aquella totalidad social que se presenta como objetiva, y no en buscar, justamente, develar la objetividad estructural que la falsa representación oculta al sujeto (Laclau, 2000[1990]:106).

Una vez establecidos estos puntos de inicio, nuestra tarea se abocó a la construcción del *campo sindical argentino* como herramienta para abordar el

análisis. Nos centramos en varios textos del autor, uno en el que aborda de modo particular lo que define como el *campo de las luchas laborales* (Bourdieu, 2000[1984]:248-260), en algunos textos fundamentales para comprender lo que el autor entendía por mecanismo de *génesis y estructuración* de un campo (Bourdieu, 1996; 2006[1971]), en los trabajos en dónde se centra en los *modos de dominación* y la relación con la *dinámica de los campos* (con los *mecanismo de acceso y reproducción* de un campo) (Bourdieu, 2014[1976]; 2014[1979]; 2014[1994]), y por último, en la obra *La distinción* (Bourdieu, 2012[1979]) de un modo particular, por ser el trabajo que consideramos mejor desarrolla la dinámica social que subyace al análisis de estas estructuras. Estas lecturas nos permitieron pensar un modo productivo para utilizar el gran despliegue categorial con el fin de describir el proceso de *concentración e institucionalización* de capitales que habilita la *emergencia del campo sindical* a través de consolidar un sistema de relaciones entre *agentes sindicales* y las *propiedades del campo* (estructura y volumen de los capitales en juego). Además del juego interno, y en relación con la dimensión de *autonomía relativa del campo*, esta caracterización nos permite abordar el análisis de la relación del *campo sindical* con otros campos, especialmente el *campo político*. Si bien presentaremos aquí algunos conceptos, el desarrollo del tercer capítulo otorga carnadura empírica a los mismos y completa su definición en el trabajo reflexivo que operacionaliza el andamiaje conceptual en el análisis, respetando en este sentido la epistemología defendida por el autor que concibe a la sociología como “oficio” en cuanto práctica reflexiva.

Como mencionamos, Pierre Bourdieu, en el único texto en que se dedica de manera explícita a aventurar algunos lineamientos para una agenda de investigación sobre el mundo obrero, define al campo como *campo de las luchas laborales*. Nosotros elegimos, en cambio, *campo sindical argentino*. Consideramos que la particular institucionalización de las relaciones político-sindicales durante el período, sumado al exponencial crecimiento de la sindicalización (en un contexto de pleno empleo) y a una importante transformación de las prácticas sindicales, nos lleva a describir un sistema de posiciones fuertemente condicionado por la dinámica de la institucionalidad sindical. También en el aspecto normativo se institucionalizan

prácticas que condicionarán la estructura objetiva del campo, como por ejemplo, el requisito del reconocimiento legal (personería jurídica) y el *diploma* de la *personería gremial*, que se consolidan a partir de la sanción del decreto ley de asociaciones profesionales en octubre de 1945. Como consecuencia general, se produce una *objetivación de los mecanismos de acceso y reproducción del campo* y una *objetivación de las propiedades* del mismo (los capitales que son susceptibles de utilizar y su valoración, lo que Bourdieu denomina su volumen y estructura), que actúan como condicionantes de las estrategias de los *agentes sindicales*. En el capítulo dos integramos con mayor detención estos conceptos con el desarrollo normativo y sus consecuencias durante el proceso de formación del peronismo. Sin embargo, lejos de pensarlo como un determinismo, o una imposición estatal sobre la actividad sindical, buscamos rastrear cómo algunas de estas prácticas (con tradición dentro del campo de luchas laborales) se cristalizan en este particular proceso de objetivación. Entonces, nuestra nominación del campo como *campo sindical*, se sostiene en la hipótesis de que la objetivación del sistema de posiciones y la centralidad de la institución sindical (del *sindicalismo legítimo* en él), son características históricamente situadas para hablar de una dinámica específica del *campo de las luchas laborales* en el período. Estas categorías nos permitirán rastrear en su conjunto lo que Bourdieu denomina el *sistema de los agentes en lucha* (Bourdieu, 2000[1984]:250). Vamos a desarrollar algunos conceptos y dimensiones del *campo sindical* que nos servirán para describir la dinámica del *sindicato ferroviario como agente* de este campo.

Una problemática central en la teoría de los campos que va a afectar nuestro trabajo, es la concerniente a las fuentes de legitimidad de la estructura político sindical que emerge. Según nuestra definición de *institucionalidad populista*, dos son las fuentes de legitimidad que sostienen la institucionalidad populista. Una es la *legitimidad institucional*, basada en la lógica de la diferencia; y otra la *legitimidad popular* que es efecto de la articulación equivalencial. Para indagar empíricamente en estas fuentes de legitimidad en el gremio ferroviario, buscamos rastrear cuáles son los *sistemas productores de esta legitimidad* para el *campo sindical*. Para Bourdieu “legitimidad significa desconocimiento, y lo que se denomina formas de

lucha legítimas (por ejemplo, la huelga es legítima pero el sabotaje no) es una definición dominante que no está percibida como tal, que es reconocida por los dominados en la medida en que se desconoce el interés que tienen los dominantes por esta definición” (Bourdieu, 2000[1984]:252-253). Sin adherir, como ya mencionamos, a la idea del orden de la representación como ocultamiento (en el que se inscribiría esta legitimidad) afirmamos que, *ante una acción colectiva que logra su inscripción significativa a partir de una lógica equivalencial, la posición institucionalista se constituye en la contracara del antagonismo y se presenta como ilegítima ante los agentes que llevan adelante aquella acción*. Continúa Bourdieu preguntándose “¿en qué consiste la definición de la reivindicación legítima?” a lo que responde “son los sindicatos los que se encargan de definir la estrategia ‘justa’, ‘correcta’”. Pero no deduce de esta afirmación que los sindicatos –en cuanto estructuras de dominación- tienen a la dirección sindical del lado de los dominantes (como sí lo hacen quienes apelan al concepto clásico de “burocracia sindical”), sino que complejiza el análisis y concluye que “en la producción colectiva de esta definición de los fines y medios legítimos” también juegan un papel fundamental *agentes externos al sindicato*, definiendo cuales son *huelgas políticas* y cuales *no políticas* (Bourdieu, 2000[1984]:255). Esta dimensión también va a ser central en nuestro análisis para la búsqueda de los agentes y sistemas productores de legitimidad para la acción sindical. Sin dudas, la Confederación General del Trabajo (C.G.T.), como monopolio de la representación política legítima de los sindicalistas, va a cumplir un rol preponderante como productor de sentidos de legitimidad. Pero junto con esta institución de tercer orden, agentes de la burocracia estatal (Secretaría de Trabajo y Previsión) y del campo político, jugarán un rol central en lo referente a consolidar los mecanismos de *acceso* y *reproducción* de las posiciones en el *campo sindical* y también en lo concerniente a la definición de los medios de lucha *legítimos*. La emergencia del campo sindical abre un nuevo repertorio de estrategias para ascender posiciones que incluye el desplazamiento a otros campos (principalmente a la burocracia estatal y el campo político) de los agentes sindicales. Un minucioso análisis de la trayectoria de los ferroviarios en este sentido, que

realizamos en el tercer capítulo, nos permite indagar en las transformaciones en las prácticas sindicales que son efecto de estos cambios estructurales.

Pero la noción de *agentes y sistemas productores de legitimidad* nos ubica nuevamente en el plano simbólico, según Bourdieu el plano en donde los campos organizan sus luchas de modo antagónico a través de diversos significantes. Aquí más que nunca las teorías que articulamos se acercan en el plano metodológico. Rastrear los significantes en disputa, los *principios organizativos del campo*, es parte de una tarea por rastrear los sistemas simbólicos que gobiernan las disputas y los sentidos que los distintos agentes le otorgan a estos, es preguntarse por “cuál es el aparato de percepción y expresión de que dispone la clase obrera para pensar y hablar su condición.” Y en este sentido, continúa diciendo Pierre Bourdieu, “sería muy importante, siguiendo esta lógica, una historia comparada de los vocabularios de lucha...” (Bourdieu, 2000[1984]:259). Adelantamos, por su relevancia, que tomamos esta proposición y trabajamos en este sentido. Por ejemplo, la centralidad que va a tener el concepto de *prescindencia política* para estructurar las disputas en el *campo sindical argentino* va a ser una dimensión relevante en nuestro análisis.

También, la noción de *capital sindical* va a cobrar protagonismo en el análisis cuando se describe la ocupación efectiva de cargos estatales y políticos por parte de *agentes sindicales ferroviarios*. Esta noción, refiere a un capital específico que es resultado de la objetivación de las propiedades del campo como efecto de su institucionalización. Los saberes y prácticas adquiridos en el campo sindical van a constituirse en saberes y prácticas específicos, con valor propio, y susceptibles de ser capitalizados en otros ámbitos (del que es ejemplo claro en nuestro caso el *campo político*). En este sentido, el *capital sindical* va a ser el punto de referencia para el análisis de la *reconversión* de capitales que permite a dirigentes de la “vieja guardia” sindical ser protagonistas en el proceso de *emergencia del campo sindical* (*desplazamientos verticales* en el mismo campo) y posibilita el acceso de *agentes sindicales al campo político* (*desplazamientos horizontales*) (Bourdieu, 2012[1979]:149). Más que una cuestión de “viejos” y “nuevos” en términos temporales, apelaremos a la dimensión generacional como “un tipo específico de posición social” –como la define Karl Mannheim (1993:209) y a la cual apela Bourdieu

(2012[1979]:166)- para analizar esta problemática central en el paradigma clásico de los estudios de movimiento obrero y primer peronismo.

Otro aspecto que nos resulta de importancia, es la relación triádica organización sindical-Estado-empresa, pero en un aspecto particular, el *status* del Estado en ella. Más allá del conflicto de intereses, es importante analizar el modo en que se *representa* el rol del Estado, en dos sentidos: primero, si el Estado es visto como independiente, como *árbitro* por los agentes, esto constituye un “factor objetivo” dada la predisposición a la acción que trae como efecto esta visión (Bourdieu, 2000[1984]:252); segundo, en relación a la dinámica que toma la relación sindicato-Estado cuando este se constituye en empleador, lo que signará la dinámica de la U.F. en el *campo sindical*. La nacionalización de los ferrocarriles, efectivizada en 1948, es una dimensión que consideramos no ha sido ponderada en su justa medida para comprender las variaciones en los cursos de acción colectiva de los ferroviarios. Como observaba Max Weber respecto a ponderar la dirección privada o pública de los ferrocarriles:

“la forma de vida de los empleados y trabajadores de las administraciones estatales de las minas y los ferrocarriles prusianos no son en lo absoluto sensiblemente distintas de aquellas de las grandes empresas capitalistas privadas. Pero si son, en cambio, menos libres, porque toda lucha por el poder con una burocracia estatal es inútil...” (Weber, 1996[1917]:201).

Como ilustra en la cita, con la nacionalización de los ferrocarriles argentinos se produce un desfasaje entre las *expectativas* de los ferroviarios y las nuevas *condiciones objetivas*. Cuando el Estado se constituye en empleador, la potencia de la burocracia estatal peronista -más fiel a los resultados que a los procedimientos- que había operado como aliado sistemático del sindicato ante las demandas a las empresas inglesas, ahora se vuelve contra el sindicato. El Estado ahora es la empresa y el sindicato se transforma en *demandante* –no sólo *ante* el Estado (rol arbitral) sino *del* Estado peronista. Sumado a ello, la expectativa de la dirigencia sindical de lograr participación en la administración de la empresa la ubica en una posición particular, y el ensayo de nuevas estrategias en pos de conseguir el objetivo. Nuevamente se pone en tensión la lógica de la resolución diferencial de las

demandas (institucional) con la lógica equivalencial que gobierna la identificación de los ferroviarios con el peronismo.

Del lado de la burocracia estatal ferroviaria, la adquisición del ferrocarril estará signada por una crisis económica y organizacional que afecta fuertemente a la capacidad de respuesta institucional a esas demandas. Adelantando conclusiones (intrínsecamente ligadas al desarrollo conceptual) esta modificación trae aparejada dos consecuencias que nos interesa resaltar. Una, al afectar la capacidad reivindicatoria del sindicato, opera como condicionante de la posición del sindicato ferroviario en el *campo sindical*. Dos, ponen al descubierto la dimensión de dominación de la estructura sindical, lo que propicia la activación de la *legitimidad popular* como fundamento institucional, que se opone a la lógica institucional.

La huelga de las bases del gremio ferroviario, tema que cierra nuestra tesis, tiene como factores explicativos: por un lado, las modificaciones de las condiciones objetivas de la actividad ferroviaria y su crisis económica y burocrática, así como la acumulación de demandas insatisfechas en un contexto de altas expectativas de satisfacción de esas demandas. Sumado a ello, la hegemonía del discurso peronista genera una situación de competencia interna que se repercute en el juego político sindical dentro del sindicato. El contexto institucional fundado en una doble legitimidad da pie al retorno efectivo de la *espectralidad populista*, es decir, a la articulación de demandas equivalenciales en las bases que –producto de la revelación de la estructura sindical como forma de dominación– antagoniza con el poder sindical y todas las instancias que intenten anteponer una lógica institucional.

Capítulo2: Obreros, Ferroviarios y... ¿Peronistas? La identidad ferroviaria y el surgimiento del peronismo (1943-1946)

2. Obreros, Ferroviarios y... ¿Peronistas? La identidad ferroviaria y el surgimiento del peronismo (1943-1946)

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

(Barros, 2011:24)

En el presente capítulo desarrollaremos la dinámica de las identificaciones en el sindicato ferroviario durante el proceso de gestación de una nueva identidad política. Nuestra atención se centra en el modo en que se articula una identidad preexistente (la ferroviaria) con el naciente peronismo. Para ello, comenzaremos con una descripción histórica de las prácticas ferroviarias (lingüísticas y no lingüísticas) que nos ayudan a definir esta identidad.²⁰ El complejo de sentidos que define la identidad ferroviaria tiene fuerte raigambre en la actividad laboral y sindical, lo que le otorga características específicas. Estableciendo este punto de inicio, nuestro análisis busca rastrear la resignificación que opera sobre este complejo de sentidos parcialmente establecidos en el proceso de articulación con la identidad peronista. Trabajaremos partiendo de la hipótesis de que los trabajadores ferroviarios nucleados en el sindicato de la Unión Ferroviaria (U.F.) se enfrentan a una nueva dinámica identitaria. Desde la intervención de su sindicato hasta las elecciones de febrero de 1946, se produce una nueva identificación política que interpela a los trabajadores ferroviarios en su particularidad, de manera tal que *la resignificación de elementos claves de éstas identidades se articulan permitiendo, en este período, un reforzamiento mutuo.*

En otras palabras, los sentidos de pertenencia (obrero y la ferroviaria) se fortalecen en el proceso de articulación con el peronismo. Sin embargo, no todos

²⁰ Gran parte de la investigación, trabajo de campo (incluida la confección de un archivo de historia oral) y análisis histórico sobre la identidad ferroviaria, pertenece a investigaciones y actividades de extensión desarrolladas entre los años 2006 y 2011, de algún modo condensadas en (Damin y Aldao, 2015).

los ferroviarios y los socios de la U.F. se identifican positivamente con el peronismo. Más bien consideramos que el peronismo *atraviesa* la subjetividad ferroviaria y en ese gesto la redefine. La lógica de articulación del peronismo, en el proceso de articulación con los ferroviarios, produce una doble inscripción sobre ciertos significantes (inscripción en la identidad ferroviaria y en la identidad popular). Para los ferroviarios, esta irrupción genera una disputa que tiene tanto en común con la división general de la sociedad en dos campos antagónicos como tiene de particular con la lógica específica de las identidades preexistentes. Nos centraremos en dos nociones claves para comprender el proceso de resignificación que es efecto de esta articulación, la *disciplina sindical* y la *prescindencia política*.

Desde la intervención de la U.F. y La Fraternidad (L.F.) por el Tte. Cnel. D. A. Mercante y la creciente relación de la Secretaría de Trabajo y Previsión (S.T. y P.) con los sindicatos, comienza el proceso de articulación equivalencial que va a definir la identificación de los ferroviarios con el peronismo. Un proceso de resignificación de significantes claves para los ferroviarios, que habilita el proceso de articulación de las identidades.

La temprana relación del sindicato con la S.T.yP., que posibilita a los ferroviarios librarse de la intervención del Capitán de Fragata Puyol y reemplazarla por la del Tte. Cnel. D. A. Mercante,²¹ da inicio a un proceso que excede lo meramente institucional y se inscribe en la subjetividad de los ferroviarios. Simultáneamente, el desarrollo de la articulación aporta de forma decisiva a los sentidos que los ferroviarios asociarán con el peronismo, habilitando la identificación con este.

Apenas en diciembre de 1943, en la asamblea de la U.F. de los obreros de Rosario, y ante la presencia del flamante Secretario de Trabajo y Previsión y del interventor del gremio, el dirigente ferroviario Luis Gonzales (presidente de la U.F. hasta la intervención) mencionaba por primera vez públicamente la analogía entre militares y trabajadores o, más precisamente, entre la institución militar y la sindical: “El Ejército, ese Ejército que creó el Gran Capitán para defender y cuidar la dignidad nacionales ejemplo de otro Ejército: el Ejército del Trabajo. Dos Ejércitos que se

²¹ Gasparri, 2005.

confunden en uno sólo: El Ejército que cuida y el que produce.” En ese mismo acto, minutos más tarde, el histórico dirigente J. Domenech retorna a la analogía militar: “Y ahora compañeros, el señor secretario de trabajo ha entrado a este local que es como si fuera el cuartel del ejército de los trabajadores”²² En esa misma asamblea, luego de que expongan los ferroviarios, el Tte. Cnel. J. D. Perón en su discurso dice: “El mejor sindicato, el gremio más poderoso y mejor organizado somos nosotros los militares”. Evitaremos el facilismo de pensar que fue J. D. Perón el que “indujo” al dirigente ferroviario a realizar el paralelismo. El testimonio del propio Perón respecto a sus primeros discursos ante los trabajadores sale en nuestra defensa: “si les hubiera hablado otro idioma en el primer discurso me hubieran tirado el primer naranjazo...” (Perón 2006[1952]:237). Juan D. Perón continúa utilizando la analogía meses más tarde “Hoy el ejército y los trabajadores son dos ramas de un mismo árbol: una, los trabajadores que elaboran la riqueza, y la otra, los soldados que la custodian.”²³ En enero de 1944, el Obrero Ferroviario (E.O.F.) en su titular de tapa refuerza la misma, pero además coloca al flamante Secretario de Trabajo y Previsión en la posición de *conductor* de este nuevo ejército: “Se perfila la figura del Coronel Perón como la mentalidad argentina conductora del ejército civil de los trabajadores”.²⁴

Si atendemos a la descripción del concepto de *lealtad* peronista de F. Balbi (2005:5) encontramos presente en estas declaraciones elementos centrales de dicha concepción. La analogía entre la *organización* de los trabajadores y la militar presupone la posibilidad de ejercer en ellas la *disciplina*, fundamento de la *obediencia*, los dos pilares de la *conducción* en cuanto posibilitan la *unidad de acción*.²⁵ Pero ¿por qué tendrían éxito, tan tempranamente, los términos de esta relación en los ferroviarios? ¿La voluntad del líder militar, la ambición particular de algunos dirigentes sindicales o el volumen de reivindicaciones conseguidas por el

²² EOF, Ene.1944, 495:7.

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

²⁴ EOF, Ene.1944, 495:1.

²⁵ “La ruptura de la disciplina es la ruptura de la obediencia; la ruptura de la obediencia es la ruptura de la unidad de acción; y la ruptura de la unidad de acción trae el caos y la disociación.” (Perón 2006[1952]:260).

sindicato, bastan para explicarlo? Consideramos que no. El voluntarismo y la ambición, en cuanto condiciones constantes en los seres humanos a lo largo de la historia, parecen aspectos insuficientes para revelar el éxito de ciertas ambiciones y voluntades sobre otras. Por otro lado, las numerosas demandas acumuladas, lejos de haberse materializado, hacia enero de 1944 eran sólo promesas.

Sin comprender el peso propio que tiene el significante de la *disciplina sindical* para la subjetividad ferroviaria, difícil es comprender el trabajo de resignificación que permite la identificación de estos con el naciente peronismo. Para cumplir el objetivo, nos abocamos a la tarea de rastrear los *sentidos* de la disciplina en los discursos y prácticas de los ferroviarios. Veremos que la disciplina sindical es uno de los principios fundantes de la U.F. (en 1922) y también es el problema central en la crisis del gremio que deriva en la división de la C.G.T. meses antes del golpe del 4 de junio de 1943. Esta perspectiva nos permite relativizar la imagen de que es la adaptación del sentido de la disciplina militar a las relaciones políticas, que expone J. D. Perón²⁶ años más tarde, la que rige las relaciones desde la formación de la identidad peronista.²⁷ La analogía entre las instituciones del ejército y el sindicato, lejos de ser una analogía “impuesta” por el equipo militar que integraba la S.T.yP., es el resultado de una articulación de los sentidos que tiene el concepto de disciplina para los actores que se relacionan. Por una parte, la disciplina en sentido militar (o una adaptación del sentido militar a la política) que J. D. Perón invoca en este período (y sistematiza más tarde). Por otra, la *disciplina sindical*, un principio asociado en los ferroviarios a la grandeza e importancia del gremio y *al rol de conductor del movimiento obrero*.

²⁶ La distinción básica en el pensamiento de J. D. Perón entre la disciplina militar y política es que la primera se basa en la *obediencia al mando*, obediencia irracional e indiscutible, y la segunda se basa en el convencimiento, es resultado de la *comprensión* y *persuasión*, es disciplina *consiente y de corazón*. (Perón, 2006[1952]:109-110, 160).

²⁷ Esto no quita que efectivamente sea la interpretación de J. D. Perón en *Conducción Política* (2006[1952]) la que sedimenta en el imaginario peronista a partir de su publicación.

2.1. Todos a bordo: huelga general y nacimiento del sindicato unionista

La actividad ferroviaria posee características particulares que fueron condiciones de posibilidad para el desarrollo de una subjetividad fuertemente anclada en la actividad laboral, el sindicato y el territorio. Los ferroviarios no se consideran sólo obreros, porque son, tal vez antes que nada, un *pueblo ferroviario*, una *familia ferroviaria* y un sindicato ferroviario que lidera al movimiento obrero. Las características particulares de la actividad ferroviaria, tanto en relación al modo de acceso a la actividad (en donde prevalece la herencia familiar²⁸) como por la prolongada convivencia²⁹ y el anclaje territorial (barrios ferroviarios³⁰ y pueblos ferroviarios³¹), producen una identificación particularmente intensa con la actividad laboral que trasciende el ámbito de trabajo.

A inicios del siglo XX, la promoción de actividades para integrar a los trabajadores del riel por parte de las empresas imprime ciertos sentidos de pertenencia a un *nosotros* ferroviario asociado a la actividad laboral. Existía una gran diversidad de iniciativas tomadas por las empresas ferroviarias radicadas en la Argentina: construcción de barrios ferroviarios, asistencia de salud y seguro médico, sistemas de préstamo y ahorro, pensiones y actividades recreativas.³² Dada la multinacionalidad de sus empleados y la disparidad de formación, recursos culturales y económicos de los mismos, la *disciplina laboral* se constituye en un

²⁸ Los hijos de los ferroviarios tenían prioridad para ingresar al ferrocarril, la regulación del acceso a la actividad ferroviaria era potestad de los sindicatos.

²⁹ Además de compartir el horario laboral, en muchas ocasiones compartían las *casas ferroviarias*, propiedad de las *sociedades de camas*. Casas donde los ferroviarios pernoctaban cuando pasaban la noche fuera de su lugar de residencia.

³⁰ En general, junto a los talleres y galpones en las grandes ciudades.

³¹ Pueblos pequeños o medianos que deben su principal fuente de ingreso, de comunicación y actividad comercial (directa o indirectamente) al ferrocarril. Si bien la autoidentificación como pueblo ferroviario es propia de millares de pueblos en el país, sobre todo en los que se establecen talleres, plazas de maniobras, galpones de máquinas o empalmes importantes, etc. la gravitación de los ferroviarios abona mayor materialidad a ese imaginario.

³² Por ejemplo, en Tafí Viejo, desde la creación de los Talleres Ferroviarios en 1902, se instala con promoción de la empresa ferroviaria una constructora que otorga créditos a los ferroviarios para acceder a las viviendas. También construye escuelas con colaboración de una comisión que se crea para recaudar fondos para tal fin. Entre 1912 y 1913, se suma a esta iniciativa la construcción de un barrio obrero por parte del estado nacional. (Olea, 2012:3)

factor de gran preocupación para las empresas ferroviarias. Las empresas perseguían, a través de jornadas familiares, eventos deportivos y otras actividades sociales, integrar a las distintas categorías de empleados e inculcar valores a los menos instruidos, en consonancia con la “misión civilizatoria” del ferrocarril (Palermo, 2008:8).

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

Pero las organizaciones de trabajadores van a disputar la potestad de ser los ejes articuladores de estos sentidos, y a fuerza de presencia activa en la comunidad y exitosas luchas por reivindicaciones laborales y sociales, ya entrado el siglo XX, logran constituirse en el *punto nodal* del complejo de sentidos que define lo ferroviario, ahora también identificados con la lucha obrera. Con el paso del tiempo y el desarrollo de la organización sindical, estas combatirán el lugar que las empresas pretenden ocupar entre los empleados, las familias ferroviarias y la comunidad. *La Fraternidad* (L.F.) y la *Federación Obrera Ferrocarrilera* (F.O.F.) (primero, luego reemplazada por la U.F.) disputan espacios, obras y actividades a las empresas, intentando legitimar una conciencia de clase por sobre el “paternalismo” empresarial.³³ Los sindicatos y los trabajadores del riel también tienen una presencia trascendental en la construcción de escuelas, cooperativas de consumo, bibliotecas, sociedades de socorros mutuos, clubes deportivos y sociales,

³³ Respecto a esta disputa ver Palermo (2008:13); allí reproduce un artículo del periódico de L.F. de diciembre de 1916, en dónde el sindicato asevera que los ferroviarios necesitan “mejoras en los sueldos y no diversiones estúpidas para ir a gastar lo poco que ganan en contacto con los jefecitos que en agradecimiento al día siguiente le han de aplicar alguna multa”.

etc.³⁴ que sedimenta en el imaginario de estas comunidades, desplazando la posición de las empresas en ese imaginario (Fernández, 1947; Horowitz, 1985; Aldao, 2015b).

Las prácticas sindicales –sobre todo de orientación socialista- aumentan el énfasis puesto en la formación laboral y en la *cultura*. Ya en 1890, La Fraternidad (L.F.) crea la primera escuela para maquinistas (Horowitz, 1985), y fomentaba las bibliotecas populares y el mutualismo. Pero luego de la creación de la U.F., estas prácticas adquieren carácter masivo dentro del mundo ferroviario. Para 1925, tres años después de su creación, la U.F. confecciona un reglamento específico de escuelas técnicas. Ya no sólo se encargan de los obreros y el desarrollo de capacidades técnicas relacionadas al ferrocarril, sino que son un aporte para toda la familia ferroviaria, donde las esposas e hijos pueden participar, capacitándose en oficios como “escribir a máquina, labores, corte y confección, etc.” (Fernández, 1947:431). Cinco años después de la confección del reglamento, ya existían por lo menos 64 escuelas de la U.F. en todo el país (Horowitz, 1985:439). En cualquier seccional de la U.F. era infaltable una biblioteca,³⁵ o la cooperación de los ferroviarios “en cuanta institución cooperativa, cultural, educativa o mutualista se establezca en el pueblo o localidad donde se habite”, como explicitaba su Estatuto Social (Fernández, 1947:430).

Otra estrategia de transmisión de valores y principios ferroviarios fueron las *comunas de guardas*. Estas comunas, se constituyen en un espacio informal de negociación del *deber ser* ferroviario. Pequeñas casas alquiladas o compradas por obreros ferroviarios que funcionaban como alojamiento para los empleados que pasaban la noche lejos de su lugar de residencia. El sentido de la disciplina se pone en juego en estos espacios, la posibilidad de alojarse o no en estas casas estaba supeditada a normas de comportamiento personal, laboral y sindical. Por ejemplo, Horowitz (1985:434). reproduce una anécdota contada por el ex-secretario general

³⁴ Respecto a la obra de la U.F. desde su creación hasta los años de formación del peronismo ver Fernández, 1947 y Horowitz, 1985.

³⁵ Para principios de la década del 40, los ferroviarios tenían la segunda biblioteca en dimensión en la provincia de San Luis, en la localidad de Justo Daract, con más de 4.000 volúmenes. Más grande que aquella era la biblioteca de la seccional Rosario, la más importante del gremio de la U.F. (Horowitz, 1985:439).

de L.F. sobre la reacción de la comuna de Ingeniero White (Prov. Buenos Aires), negando la utilización de estas instalaciones a un grupo disidente que intenta crear un sindicato paralelo a la U.F. Testimonios que recolectamos de ferroviarios jubilados del pueblo de Patricios también coinciden en otorgarle un sentido disciplinador a la administración de las sociedades de camas: “Y... había que tener que ponerse de acuerdo porque si está la mayoría de acuerdo y otros no, ya te trataban de carnero como se decía y te echaban de la sociedad de camas y cuando salías de viaje no tenías donde dormir” (Aldao, 2015b:45).

Sin embargo, no sólo las actividades sociales y laborales descriptas generan efectos de identificación, las acciones huelguísticas también se constituyen en espacios privilegiados para establecer vínculos de pertenencia y negociar los sentidos que definen esos vínculos. Sin extendernos demasiado, vamos a decir que entre fines del siglo XIX y la huelga de 1917, las huelgas ferroviarias fueron parciales y localizadas. Sobre todo los maquinistas, organizados en La Fraternidad desde 1887 y algunas agrupaciones que nacían en los talleres y secciones más grandes (Junín, Sóla, Liniers, Remedios de Escalada, Tafí Viejo, Pérez, entre otros) protagonizaron conflictos significativos. En 1912, los maquinistas llevan adelante una huelga inédita hasta el momento. La posición estratégica de su actividad llevó al paro de los ferrocarriles en casi todo el país durante 52 días, pero la desarticulación del movimiento huelguístico marcó sus límites.

El proceso de unificación de los ferroviarios inicia con el sentimiento de la derrota aún fresco. El sindicato de maquinistas, un sindicato altamente institucionalizado y con un vínculo diferencial con el resto de los trabajadores ferroviarios -una *aristocracia obrera* (Falcón, 1986:97)-³⁶ ahora entiende como fundamental la unidad de acción de *todos* los trabajadores ferroviarios. La F.O.F., que nace días antes de la huelga (el 5 de enero de 1912) va a constituirse en la primera cristalización de esa unidad. Sus bastiones eran las secciones de Talleres

³⁶ “... El ministro (Ramos Mejía) confundió lamentablemente este paro tranquilo y sereno de un personal instruido y técnico con cualquier huelga vulgar de carreros o barrenderos. No se dio cuenta que un maquinista no es un obrero, sino un empleado con conocimientos especiales... y no supo tampoco qué clase de elementos sanos, laboriosos e inteligentes y, de larga y honrosa foja de servicios son los organizadores del movimiento...” (Chito,J.B.; Agnelli, F. Cincuentenario de La Fraternidad, Buenos Aires, Kavaschino Hnos., 1938, pág. 265. Citado en Monserrat, 2011:103)

(Remedios de Escalada), Liniers y Buenos Aires del Ferrocarril francés C.G.B.A. (Fernández, 1947:118). Como asegura Monserrat (2011:104):

“la derrota sufrida por La Fraternidad en este conflicto fue capitalizada por la recientemente creada FOF, y tomado como un ejemplo contundente de la necesidad de practicar la solidaridad de clase cómo único camino para enfrentarse a los poderosos empresarios.”

La federación crece al amparo de la F.O.R.A. sindicalista y, luego de giras por todo el país con la central, se constituye -junto con los trabajadores marítimos- en el principal bastión de la misma. En 1916, luego de unificarse con la Liga Ferroviaria Argentina,³⁷ la Federación cambia su nombre a *Federación Obrera Ferroviaria*, manteniendo la sigla F.O.F. Apenas un mes más tarde, en agosto de ese año, y a pesar de la fuerte incompatibilidad ideológica y organizativa, las dos entidades principales de los ferroviarios (F.O.F. y L.F.) logran un *pacto solidario*. Cada organización pondera en él su visión de las necesidades de los trabajadores ferroviarios. Si L.F. pone el acento en la institucionalización de la federación, la F.O.F. otorga mayor importancia a la creación de un vínculo equivalencial durante las huelgas, es decir, a la necesidad de consolidar el *mito de la huelga general ferroviaria* como lazo solidario (Fernández, 1947:103 y 122). Casi un año más tarde, la solidaridad ferroviaria tiene su bautismo de fuego, lo que comienza como una huelga particular en unos talleres desencadena la *primera huelga general ferroviaria*.

Durante el transcurso de la misma, en la segunda mitad de 1917, se produce la consolidación del vínculo equivalencial en los ferroviarios, es decir, el pasaje de demandas particulares (de distintos grupos y sectores de trabajadores ferroviarios) a *demandas ferroviarias*. Pero este vínculo, lejos de estar supeditado a una pura *investidura radical* que les otorgue estabilidad, se encuentra atravesado por una tensión entre el *mito de la huelga general* (que cumple la función de esa investidura) y la consolidación de la organización sindical y de la *disciplina sindical* (que también

³⁷ La Liga Ferroviaria Argentina, fundada en 1909, era una agrupación de trabajadores del Ferrocarril Sud con un modo de organización centralista. Sus objetivos eran similares a los de L.F. en cuanto a la unidad de los ferroviarios, socorros mutuos a enfermos, establecer cooperativas de consumo, bibliotecas, etc. (Fernández, 1947:113-114)

opera como fundamento de la huelga). A lo largo y a lo ancho del país se reproducen huelgas con demandas particulares que se transforman en *demandas ferroviarias*, pero este vínculo es difuso, no existe un significante que lo estructure, que vincule de manera estable todas las demandas. Las organizaciones gremiales intentan cumplir este rol, pero les resulta imposible y destruye la alianza entre los dos sindicatos. La Fraternidad se autoexcluye de asumir las consecuencias de la huelga, y la Federación Obrera Ferroviaria es, a la vez, protagonista y víctima de las contradicciones del movimiento huelguístico. Lejos de estabilizar el vínculo, es desbordada por los acontecimientos produciendo una fractura en la dirigencia y la pérdida del control de la huelga. La *huelga general ferroviaria*, que eyectó al primer plano de la escena sindical a la F.O.F., también le da su golpe de muerte.

El conflicto comienza en junio, en Tafí Viejo (Tucumán), en los talleres del Ferrocarril Central Norte (F.C.C.N.).³⁸ La F.O.F. estaba liderada en aquella sección por un anarquista, pero fue la intervención de la Comisión Federal (C.F.), controlada por el *sindicalismo revolucionario*, la que logró que ese conflicto particular termine favorablemente para los trabajadores.³⁹ Menos de un mes después, se propaga el efecto del éxito de aquella negociación y se desarrolla una demanda similar en la zona de los talleres de Pérez y Rosario, en la provincia de Santa Fe, en donde tendrá su epicentro la huelga general. Comienza a principios de Julio en un sector menor del Ferrocarril Central Argentino (F.C.C.A.), en los aserraderos de los talleres de Rosario, concluyendo las negociaciones con el logro de más reivindicaciones de las que se solicitaban al comienzo de la huelga. José Domenech inicia aquí su liderazgo, consolidándose como secretario de la sección regional de la F.O.F. en Rosario, regional a la que se afilian 2000 trabajadores durante el desarrollo del conflicto. A fines del mismo mes, ante el éxito de las acciones directas, sumado a las precarias condiciones que reinaban en estas actividades ferroviarias desde el inicio de la guerra y a un hecho particular, la expulsión arbitraria de dos trabajadores

³⁸ Para la descripción de los hechos más significativos de la huelga nos basamos en los trabajos de Fernández, 1947; Goodwin, 1974; Monserrat, 2011 y Menotti y Oliva, 2015.

³⁹ Diego Abad de Santillán (2005[1933]: 250), un dirigente anarquista de la época, corrobora este mapa del anarquismo en la época: "por 1918, 1919 y 1920 se contaba con la adhesión del personal íntegro de Ferrocarriles como el Central Norte Argentino, habiendo ya comenzado la deserción del reformismo en otros varios, como en el Central Córdoba, el Central Argentino, el Oeste".

por parte de un odiado ingeniero en jefe, una nueva huelga se extiende a todos los trabajadores de los Talleres de Rosario y Pérez. Este conflicto, que ahora incluye entre sus reclamos la reincorporación de trabajadores y garantías de que la huelga no traiga consecuencias salariales, se encuentra con una respuesta negativa de la empresa, que responde con un *lock out* en los talleres involucrados. Ante esta ofensiva empresarial, el sindicato de maquinistas y la federación organizan una comisión mixta de huelga en el contexto del *pacto solidario*, otorgando un alcance nacional a las decisiones sobre medidas de fuerza. Sin embargo, lejos de llegar a un acuerdo, el *mito de la huelga general* alimentado por la lógica equivalencial se vuelve arrollador y va a la saga de las resoluciones sindicales. Tanto el gremio de L.F. como parte de la F.O.F. desean tomar las riendas del asunto, pero la intensa actividad asamblearia y el fuerte compromiso de toda la comunidad en el conflicto (además de la oportuna agitación anarquista relegada de la dirección de la F.O.F.) desatan una *huelga general en el F.C.C.A.*⁴⁰, no reconocida por L.F. y a la que la F.O.F. es prácticamente arrastrada. En este sentido, está documentado –aunque de manera incipiente– la participación de toda la familia ferroviaria. (Palermo, 2009; Menotti y Oliva, 2015). Mujeres y niños deteniendo con sus cuerpos los ferrocarriles, cortes de calle en solidaridad con los huelguistas, represión y enfrentamientos armados y varias muertes. Finalmente, en un tenso episodio, el Regimiento N°11 se abstiene de abrir fuego contra la familia ferroviaria y se produce la apertura de las puertas de los talleres, el 18 de agosto. Desde entonces, y hasta mayo del año siguiente, cientos de conflictos parciales con presentación de demandas particulares y huelgas para defenderlos, se multiplican a lo largo y ancho de toda la red ferroviaria.

La comisión mixta busca encauzar el conflicto. El historiador de la U.F. y dirigente de la seccional Junín por ese entonces, relata de esta forma la propagación del vínculo equivalencial y la reacción de la F.O.F. para encauzarlo:

“Es evidente que el conflicto del Central Argentino obró como un estimulante en el gremio. Inmediatamente de finalizado, se empezó a estudiar una serie de reivindicaciones que debían someterse a todas las empresas, con el propósito de

⁴⁰ Ferrocarril Central Argentino

conseguir la elevación de las condiciones generales de vida y de poner fin al cúmulo de abusos que las superioridades de las empresas, cometían en perjuicio del personal, auxiliadas ya entonces por la famosa Dirección General de Ferrocarriles.” (Fernández, 1947:85)

Finalmente, la comisión mixta de huelga (que incluye a la Asociación Argentina de Telegrafistas y Empleados Postales) declara la *huelga general ferroviaria* el 24 de septiembre de 1917. El vínculo equivalencial cristaliza en el pliego de reclamos, que ahora vincula a todos los ferroviarios en una *demanda ferroviaria*. Pero aquél documento es efecto de la consolidación de un vínculo emocional, solidario, que se propaga en los barrios y pueblos ferroviarios con la participación activa de la *familia ferroviaria* que pone en juego la fuente de trabajo, la libertad e incluso la vida, en el proyecto de un nuevo horizonte de relaciones entre los trabajadores, los sindicatos y las empresas.

Pero además de la solidaridad ferroviaria, durante el transcurso de la huelga también quedará en evidencia que la *disciplina sindical* se transforma en un eje central para el desarrollo de las relaciones tanto *entre* los sindicatos del riel como en el interior de la F.O.F. Según la opinión de los líderes de L.F., la *indisciplina* de la F.O.F., que se había plegado a todos los conflictos que surgían, era la causa de que se precipite la huelga general en un momento inoportuno. Sin embargo, la federación, lejos de poder controlar el ritmo de la huelga era arrastrada por ella. Si algunos dirigentes ferroviarios estaban cómodos con esta situación, la mayoría no lo estaba. Sumado a ello, durante la huelga se produce un renacer de la F.O.R.A. anarquista (del V Congreso), que busca disputar el control de la dirección al sindicalismo revolucionario y fomenta la intransigencia que fundamenta las acusaciones de falta de disciplina (Abad de Santillán, 2005[1933]; Menotti y Oliva, 2015).

Pero no todo eran malas noticias, desde la dirigencia de la comisión mixta con la declaración de huelga general logran presentarse como las organizaciones con poder de representatividad sobre los trabajadores de *toda* la actividad ferroviaria. Ante la paralización total de la actividad, la comisión mixta comienza las negociaciones con el gobierno radical. Sin embargo, avanzadas estas, las grietas

ideológicas y de objetivos se agrandan, la F.O.F. rehúsa aceptar los términos del decreto que el presidente H. Irigoyen envía al parlamento sobre reglamentación del trabajo ferroviario. A pesar de las distancias, cuatro días después de la aparición del decreto, el 17 de octubre de 1917, se levanta la huelga. A pesar de ello, la F.O.F., en un confuso episodio que marca la conflictividad en su capa dirigencial, firma el documento pero, finalmente, rompe con la comisión mixta y con el *pacto solidario*.⁴¹ Días más tarde, la federación vuelve al ruedo con un pliego de reivindicaciones propio (apoyados por la Federación de Obreros Marítimos y por la FORA V)⁴² y con anuncio de huelgas generales (que en los hechos son parciales) en algunos de los ferrocarriles más importantes.

Como relataba el presidente del directorio del F.F.C.C. Pacífico, Lord St. Davis, el levantamiento de la huelga general, lejos de traer estabilidad, dio paso a un ritmo laboral incierto:

“Los trabajadores volvieron a sus ocupaciones, y desde entonces estamos abocados a disputas, paros locales, obreros que abandonan las locomotoras entre estaciones cuando expira el horario que ellos consideran justo, y todas las muestras de desorganización, falta de orden y de disciplina”.⁴³

Las huelgas se extienden hasta entrado el año 1918, y todas concluyen con la represión de las fuerzas armadas, la muerte⁴⁴ y el masivo encarcelamiento de huelguistas. En los ferrocarriles este saldo implica el cesanteo de miles de ferroviarios, que eran el cuerpo de lo que quedaba de la F.O.F.⁴⁵. Ante esta vertiginosa competencia entre anarquistas y sindicalistas por canalizar conflictos parciales, no sólo el gobierno radical quitó apoyo y reconocimiento a la F.O.F.,

⁴¹ Respecto a este inesperado episodio en dónde la F.O.F. levanta la huelga en “homenaje al presidente” ver: Fernández 1947:94; Goodwin, 1974:136.

⁴² El apoyo de la FORA V a huelgas en los ferrocarriles Sud y Pacífico, a mediados de 1918 en Abad de Santillán (2005[1933]:250).

⁴³ Buenos Ayres and Pacific Railway, *Proccedings*, 1917, citado en Goodwin, 1974:138.

⁴⁴ A pesar del creciente desacuerdo, el sindicato de L.F. colabora y asiste a los funerales de los caídos en el conflicto, entre los que se incluyen niños y mujeres, consolidando con el ritual el sentido de pertenencia más allá de las diferencias organizativas (Palermo, 2008:26).

⁴⁵ Fernández (1947:94) relata que la huelga general declarada por la F.O.F. en el Ferrocarril Sud y Pacífico el 17 de abril de 1918 es el principio del fin de la federación “Novecientos ochenta y dos compañeros del F.C.S. y ochocientos cincuenta y nueve del F. C. P., fueron seleccionados como ‘elementos peligrosos’ y fueron dejados cesantes (...) Esta derrota conmovió los cimientos de la Federación”.

también el gremio de maquinistas lo hizo abiertamente en enero de 1918 y, más importante aún, un número cada vez mayor de seccionales, dirigentes y miembros del concejo directivo de la misma federación desconocieron el liderazgo y orientación de su presidente, el reconocido dirigente *sindicalista revolucionario*. Bautista Mansilla,

La disputa en el interior de la federación concluye el 5 de Mayo de 1918, cuando el Concejo Federal de la F.O.F. acepta la renuncia de Mansilla y su equipo. Lo reemplaza, sintomáticamente, un dirigente socialista, Alejandro Comolli, y luego, ese mismo año, retorna quién había sido el primer secretario general de la federación, Francisco Rosanova (Monserrat, 2011:109). Con la pérdida de legitimidad y la brutal represión que sufre el remanente de la militancia anarquista y la corriente *sindical revolucionaria*, se consolida la hegemonía de una línea moderada en el concejo de la federación, compuesta por sindicalistas y socialistas.

Como cristalización de los cambios de dirección en la organización de los ferroviarios, en junio de 1920 se diluye la F.O.F. y, junto con aquella, la *Federación Ferroviaria* (expresión de la alianza entre la nueva dirección de la F.O.F. y L.F., luego del fracaso del *pacto solidario*). En su lugar se constituye la *Confraternidad Ferroviaria* (C.F.), integrada por L.F. y los flamantes *sindicatos de Tráfico y Talleres*, en reemplazo de la federación disuelta. Para los nuevos sindicatos estaba claro que:

“la falta de unión ha sido hasta aquí la causa matriz que nos ha obligado a soportar con resignación musulmana un sinnúmero de abusos y atropellos”.⁴⁶

En el primer y único congreso general de los sindicatos, en el año 1922, la discusión en torno al modo de organización (federativo o unionista) vuelve a poner el tema de la *disciplina sindical* como valor fundamental para fortalecer la organización. El proyecto de estatuto decía en su artículo 2°: “Los sindicatos de Tráfico y Talleres deben adoptar un procedimiento, en lo que se refiere a la acción, disciplina y control de socios, como el del sindicato de Tracción.” (Fernández, 1947:137) En la práctica, la diferencia entre organizarse como federación o como unión implicaba la diferencia entre sostener la autonomía de las seccionales o una organización centralista, con capacidad de controlar las finanzas y la comisión

⁴⁶ EOF, 16 de ago. 1920, citado en Fernández, 1947: 128.

ejecutiva de aquellas. Para este momento, más que corresponder el tipo de organización con una ideología, el sindicalismo más tradicional defendía el tipo de organización autonomista, que era el único que habían conocido las seccionales hasta ese momento (dirigidas en su mayoría por anarquistas y sindicalistas revolucionarios), y los socialistas buscaban una organización a imagen de L.F. Sin embargo, la unidad de los gremios era un objetivo consensuado.

Con este panorama, la mayoría de los delegados al congreso, elegidos por sus seccionales, sostenían la tradicional organización autónoma.⁴⁷ Sin embargo, varios miembros de la C.D. de los sindicatos de Trafico y Talleres, fuertemente respaldados por el sindicato de maquinistas (de hecho, el proyecto había sido redactado y aprobado por la Asamblea General de Delegados de L.F. antes del congreso), realizan una intensa campaña a favor del proyecto unionista, logrando imponerse con mayoría de votos al final del congreso (Fernández, 1947:103-106). El seis de octubre de 1922, luego de un recorrido por todo el país de fraternales y unionistas, con la discusión ya saldada y una clara hegemonía de los unionistas, se lleva adelante el congreso que constituye la U.F.

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

⁴⁷ La autonomía de las seccionales era apoyada por los delegados pertenecientes a la Unión Sindical Argentina (ex F.O.R.A. IX congreso).

Entonces, con fundamento en un vínculo equivalencial pero bajo la dirección de un discurso institucionalista, nace la U.F.

El centralismo administrativo y la disciplina sindical dan como resultado, en la primera década de existencia de la U.F., aumento de salarios, establecimiento de un salario mínimo para ferroviarios, negociaciones para establecer escalafones por empresa, el derecho a la representación del personal de los ferrocarriles del Estado (en 1926) y el control sobre la contratación de trabajadores. Además de estos beneficios formales, la creación y ampliación de cooperativas de consumo, ampliación de los servicios en salud, la adquisición de terrenos para recreación, la extensión del pago del servicio velatorio (impensable años antes en actividades como por ejemplo, mantenimiento de vía y obras), son otros tantos beneficios informales que transformaron al gremio en la organización sindical más imponente del país. La consolidación del sindicato trae aparejada la consolidación de la *legitimidad jurídica*, el *desarrollo de normas de comportamiento burocráticas* (en consonancia con el aumento de socios y despliegue territorial) y el establecimiento de un *sistema de gobierno interno formal*. La personería jurídica⁴⁸ y el apoyo explícito de L.F. para lograr la afiliación de la mayor cantidad posible de ferroviarios⁴⁹ (sin olvidar el trabajo de extensión territorial que había hecho la F.O.F. junto a la F.O.R.A. sindicalista) transforman en poco tiempo a la U.F. en el sindicato más grande del país.⁵⁰ La sede central, centraliza todos los poderes: económicos (cuota social), administrativos (ingreso y egreso de socios, formación de delegaciones o su elevación a seccionales),⁵¹ de sanción (tanto intervención de seccionales como sanciones individuales y formas de dirimir conflictos internos de las seccionales). Crecen la cantidad de seccionales y delegaciones por todo el

⁴⁸ La U.F. consigue la personería jurídica, por decreto del presidente M. T. Alvear, el 2 de julio de 1923.

⁴⁹ La Asamblea Anual de L.F. de 1922 resuelve que los socios del sindicato tenían el “compromiso moral” de presentar nuevos socios a la U.F. (Fernández, 1947: 166).

⁵⁰ Según datos del propio gremio, entre 1924 y 1930 la U.F. pasa de más 20 mil afiliados a más de 75 mil (Fernández, 1947:469).

⁵¹ Las delegaciones dependen de la seccional más cercana, las seccionales tienen gobierno propio.

país⁵² hasta transformar al sindicato en un verdadero *gobierno privado* (Lipset, 1963:347).

El *sistema electoral* de los ferroviarios era formalmente democrático. Basado en un sistema de elección directa de autoridades seccionales e indirecta de autoridades centrales, todas renuevan anualmente por mitades y el mandato dura dos años. Los afiliados elegían en su seccional a las *autoridades seccionales* en una doble instancia, en la primera se dirimen las candidaturas y en la segunda se elige entre los candidatos formales. Luego, una comisión ejecutiva realizaba una elección interna para establecer la distribución de cargos (Marcilece, 2013:269). Era facultad de *comisión ejecutiva* (máxima autoridad seccional) elegir a los delegados que participan de las *asambleas generales ordinarias*. Según el estatuto social del sindicato, esta asamblea se constituye en el “soberano” del gremio, en cuanto allí se aprueba el programa de acción mínimo para todo el año y se somete a aprobación por voto lo actuado por la Comisión Administrativa el año anterior. El gobierno central, la *Comisión Directiva* (C.D.) es elegida de forma directa por los afiliados según ferrocarril. Éstos varían en número según cantidad de afiliados en cada sección. Por último, la Comisión Directiva, compuesta por 17 miembros (16 hasta 1926 y luego de la incorporación de los Ferrocarriles del Estado, 17) luego de constituirse, vota a la Mesa Directiva (ejecutivo). La M.D. se compone de seis miembros (Presidente, Vice y vice 2°, tesorero y pro-tesorero y secretario de Actas). Además, existía la figura de Secretario Gerente, elegido por el cuerpo directivo y con funciones cercanas a la de un consejero (Fernández, 1947:24-25).

Una institución dentro del sindicato que es central para nuestro análisis, y que nace en clara contraposición a la proliferación de demandas que desestabilizaron el éxito de la huelga general ferroviaria, es la *comisión de reclamos*. Este cuerpo administrativo, se encarga de canalizar de manera diferencial las demandas. Si existe un dispositivo institucional que nos puede ilustrar la oposición entre la lógica equivalencial y la lógica institucional en los ferroviarios es este. A partir de 1925 queda establecido el modo que se deben canalizar los reclamos del personal, en

⁵² Para 1926 la U.F. contaba con 212 seccionales y 15 delegaciones (datos de *Revista de Economía*, 1927. Citados en Monserrat, 2011:111)

convenio entre las empresas y el sindicato. El procedimiento comienza con un reclamo a la superioridad en la empresa, y de no quedar conformes con lo que resuelve, un reclamo a la *Comisión Central de Reclamos* de la especialidad. Con este mecanismo, al “disciplinar los cuadros ferroviarios”, se logra la resolución de reclamos de forma diferencial, sin invocar el espectro de *la huelga general ferroviaria*. Los fundadores de la U.F. y la dirigencia de 1947 comparten el valor positivo de este aspecto:

“Los resultados están a la vista. Muchos millones de pesos (...) han tonificado los sueldos ferroviarios a partir de 1925; muchas mejoras de orden técnico y social se han incorporado al acervo del gremio; muy grande y de amplios alcances es la obra realizada por esta organización. Y ello, sin necesidad de recurrir a aquellos graves trastornos y movimientos huelguistas que se habían convertido ya en una pesadilla en épocas anteriores.” (Fernández, 1947:283).

Pero estos resultados, además, permiten el exponencial aumento de la gravitación de los ferroviarios en el mundo sindical. El orgullo y la disciplina ferroviaria se transforman en valores centrales de la autoimagen como *conductores del movimiento obrero*. En 1926 se crea la Central Obrera Argentina (C.O.A.) que se transforma en la central con mayor cantidad de socios (sólo por la participación en ella de la U.F.). Cuatro años más tarde, se constituye la C.G.T. y, el sindicato ferroviario -apoyado en el número mayoritario y la disciplina de sus delegados al votar, junto con la alianza con los gremios del transporte (L.F. y U.T.)-, se consolida como el gremio hegemónico en el espacio sindical.⁵³ Sin embargo, esta consolidación institucional y la prevalencia de un vínculo diferencial, sumado a la aguda crisis de la actividad a partir de la gran depresión, va a sumir al gremio en un

⁵³ Otros dos aspectos marcan la influencia determinante de la U.F. en el espacio sindical. Uno, el sindicato determina el vínculo con las centrales internacionales. Aún bajo un *imaginario geopolítico internacionalista*, que se transformará radicalmente con la experiencia peronista (Damin, Dawyd y Aldao, 2016), la U.F. se afilia a la Federación Internacional Sindical de Amsterdam. Luego se afiliará la C.O.A. en 1926 y la C.G.T. en 1930. Otra dimensión (no lingüística) de esta vocación de liderazgo, remite a la *especialidad de las prácticas*. El edificio de la sede central de la U.F., inaugurado en 1924 –en la Av. Independencia 2880, con vigencia hasta la actualidad- fue dónde se alojaron las dos centrales auspiciadas por la U.F. (tanto la C.O.A. como la C.G.T.). Desde la sede del sindicato, además de funcionar el espacio de reuniones y asambleas de los elencos directivos de estas, también se edita el periódico de la C.G.T. desde 1935. Del Campo, 2005[1983], Horowitz, 2004[1990].

letargo en su poder reivindicativo y en agudas crisis de liderazgos internos y, por último, en una crisis como conductor en el espacio sindical.

2.2. Una formación por descarrilar: las crisis ferroviarias

“La deferencia en tanto ‘fin de la aceptación de un lugar’ supone primero que hay lugares determinados en un orden hegemónico. Es decir, supone que uno de los efectos de una determinada hegemonía es atribuir lugares sociales. Segundo, que esa deferencia se quiebre supone la aparición de un nuevo sujeto que pretende ocupar un lugar que en el orden hegemónico vigente no le corresponde.

Pretende ocupar un lugar que no le es legítimo ocupar, postulando un nuevo criterio de legitimidad para el orden político.”

(Barros, 2011:16)

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

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

(López, 2007:118).⁵⁴ Además, no se incluyen en el pacto Roca-Runciman⁵⁵ las garantías operativas y los privilegios monopólicos que solicitaban las empresas ferroviarias y tranviarias en 1933, lo que demuestra una merma en el poder político de las mismas (sobre todo en Inglaterra, que no pone suficiente énfasis en este punto) y genera escasas perspectivas para recuperarse de la crisis de rentabilidad.

La creación de la Dirección Nacional de Vialidad en 1932 ⁵⁶ cristaliza un nuevo proyecto de transporte y marca el inicio de una disputa política, económica y cultural que atravesará, por lo menos, todo el siglo XX. Desde fines de la década del 20', se gesta un nuevo imaginario en la industria del transporte. Si el ferrocarril expresaba el progreso, la integración nacional y el desarrollo territorial en la llamada "generación del ochenta", el automóvil venía a disputar ese imaginario, presentando el desarrollo vial y automovilístico como los "motores del progreso y la modernización nacionales" (Piglia, 2011). La plaza automotriz y de camiones crece considerablemente⁵⁷ y las ventajas que ofrecía el flete en camión respecto al ferrocarril -un servicio "puerta a puerta" y una tarifa menor en hasta 300 km de distancia- otorgaron más ventajas competitivas, que se sumaban a la expectativa de desarrollo territorial abierta por la "ley de caminos".

⁵⁴ Entre 1929 y 1934 el rendimiento promedio de todas las líneas paso de 5,71% a 1,82%. Las ganancias disminuyeron de 156 millones de pesos en 1929 a 80 en 1933. Las acciones ordinarias, comparando sus valores entre 1929-1933-1949 descendieron hasta casi desvanecerse: Ferrocarril Sud pasó de cotizar sus acciones en 105 pesos, a 22 en 1933 y 8 en 1940. Ferrocarril Oeste de 97 a 15 y 6; Ferrocarril Central Argentino de 98 a 16 y 7. Y Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico de 98 a 9 y 3 (López, 2007:120). Para Scalabrini Ortiz (2006[1940]), estos números de la contabilidad de las empresas muestran una aguda crisis, pero también una brutal operación de "aguamiento" de capital de las mismas, que deriva en una transferencia de capitales a las sedes centrales y sociedades bancarias inglesas.

⁵⁵ Se conoce con este nombre al acuerdo comercial firmado el 1ro de mayo de 1933 por el vicepresidente de Argentina (Julio Argentino Roca [hijo]) y el encargado de negocios británico Walter Runciman. En el mismo se establecen pautas de intercambio comercial que garantiza una cuota de exportación de carnes al país europeo a cambio del recupero de fondos británicos bloqueados por el control de cambios, del aumento de los impuestos aduaneros a otros países que sostienen relaciones comerciales con Argentina privilegiando la relación comercial bilateral y el mantenimiento de la extensión de impuestos aduaneros al carbón y otros productos, así como el compromiso de compra exclusiva del carbón británico. Además, se establece la participación británica en la creación y manejo del Banco Central de la República Argentina, y se sientan las bases para la creación de la Corporación de Transportes, finalmente creada en 1936, que monopoliza los transportes urbanos de Buenos Aires.

⁵⁶ Ley de vialidad N° 11.658.

⁵⁷ Si en 1920 había 49 mil autos y 2 mil camiones, en 1930 eran 348 mil y 96 mil respectivamente.

Este imaginario del automóvil, además, estratégicamente se propone presentar los vehículos, caminos y combustibles (Y.P.F) como bienes *nacionales* (Ballent, 2005); en contraposición a la situación de la industria ferroviaria, en dónde los beneficios de la explotación, las vías y el material rodante eran ingleses y franceses. Los ferrocarriles comienzan a sufrir los embates retóricos del nacionalismo, tanto en el parlamento como en los medios escritos. Quizá sea el mayor exponente, la *Historia de los ferrocarriles argentinos* de Raúl Scalabrini Ortiz (publicado en fascículos en la revista *Servir* en 1938, y como libro en 1940). En conclusión, está en jaque la hegemonía del transporte ferroviario en general y el de las empresas inglesas en particular (Skupch, 1971).

Esta situación apremiante en la actividad tiene su correlato sindical. La U.F., se encuentra con serios problemas para lograr reivindicaciones consistentes para sus socios y con fuertes objeciones respecto al rol de conductor del movimiento obrero organizado. Luego de diez años de crecimiento y consolidación del gremio ferroviario, con grandes avances en materia de derechos laborales y sociales, la U.F. debía adoptar una *estrategia defensiva*. Luego de varios años de pedidos infructuosos de aumentos salariales, el sindicato se encuentra negociando una disminución de la jornada laboral para evitar 6 mil despidos y las empresas consiguen, además, implementar *retenciones de salarios* (una parte del salario se lo queda la empresa) hasta que la rentabilidad empresarial se normalice.⁵⁸ Los cimientos de la legitimidad de los dirigentes ferroviarios que conducen el gremio y la C.G.T., comienzan a socavarse.

Si bien, como dijimos, las empresas inglesas no logran plasmar sus intereses en el pacto Roca-Runciman, su poder de negociación política en el plano local no se desvanece, por el contrario, ante la amenaza de que el sistema ferroviario se encuentra en “quiebra”, logran poner la balanza gubernamental de su lado. Durante el gobierno de Agustín P. Justo (1932-1938) se imponen retenciones a los salarios de los obreros para salvar la rentabilidad de las empresas y, en 1937, se sanciona la denominada *Ley de coordinación de transporte*, que otorga ventajas impositivas sobre la circulación automotriz y el monopolio del transporte público urbano en la

⁵⁸ Una copia del laudo presidencial del 23 de octubre de 1934 en Fernandez, 1947:190-194.

Capital Federal (Skupch, 1971; García Heras, 1992). Sin embargo, a pesar de estas medidas, que mejoran algo las cuentas de las empresas ferroviarias, las retenciones a los empleados ferroviarios se sostienen durante una década, transformando el reclamo en una eterna demanda insatisfecha, recién resulta parcialmente resuelta a inicios de 1942 (Fernández, 1947:203).

Mientras tanto, en los primeros años de retrocesos laborales ante la depresión económica, la feroz interna entre los grupos liderados por Antonio Tramonti (sindicalistas moderados y radicales) y José Domenech (socialistas) se generaliza en el gremio y la central. El descontento reinante por las disminuciones de salarios y otras medidas tomadas por la C.D. que no habían sido aprobadas en la *asamblea general* de ese año, junto con la intervención de las seccionales que intentan negociar por fuera de este acuerdo, cristaliza en la victoria del grupo de Domenech en las elecciones a cargos en la C.D. en septiembre de 1934. Antonio Tramonti, que pierde en su propia seccional, se encuentra cada vez más sólo en el sindicato y en la central. Al año siguiente, en lo que -según testimonios- fue un golpe armado, el grupo de Domenech (apoyado desde dentro por el ferroviario Luis Cerruti y por otros gremios con direcciones socialistas, como la U.O.E.M. y F.E.C. y A.T.E.) toma posesión de la central de la U.F. (sede de la C.G.T.), desplazando a los sindicalistas (Del Campo, 2005[1983]:119-127).⁵⁹

Pero la interna de la U.F. continúa siendo el punto de acceso al dominio del movimiento obrero organizado. La cercanía de A. Tramonti con el Dr. Roberto M. Ortiz ⁶⁰ los lleva a planificar la vuelta del líder desplazado, pero sin éxito. El intento incluye la intervención de la U.F. por parte de la Inspección General de Justicia en 1936, con el cual el grupo de Tramonti reingresa al sindicato.⁶¹ Sin embargo, al no poder recuperar el liderazgo del mismo, y ante la asunción de R. M. Ortiz como presidente (1938-1942), modifican la estrategia e implementan la creación de un

⁵⁹ Este grupo, luego de formar la C.G.T. Catamarca (sede F.O.E.T.) constituye nuevamente la Unión Sindical Argentina (U.S.A.).

⁶⁰ El contacto comienza con la creación de la U.F. en 1922 (de la que Tramonti fue el primer y único presidente hasta 1934) cuando el Dr. Roberto M. Ortiz era Ministro de Obras Públicas (durante la presidencia de Marcelo T. de Alvear, 1922-1928) y abogado del Ferrocarril Oeste. Luego fue Ministro de Hacienda del presidente Agustín P. Justo (1932-1938), y presidente a partir de 1938.

⁶¹ El 30 de Enero de 1936 la C.D. de la U.F. había expulsado a Tramonti y a otros 12 socios (tres miembros de la C.D.) (Del Campo, 2005[1983]:132)

sindicato paralelo, la Federación de Obreros y Empleados Ferroviarios (F.O.E.F.). La denominación no es caprichosa, por el contrario, apela a dos aspectos que el experimentado grupo que había dirigido el gremio durante doce años conocían muy bien. Primero, al modo de organización federativo, que buscaba interpelar a los dirigentes de seccionales (sobre todo las más grandes) que siempre se mantuvieron en una relación conflictiva con el verticalismo y la falta de autonomía seccional. Segundo, la inclusión de la categoría de *empleados*, interpelaba al personal administrativo del ferrocarril, del cual la U.F. aún no había conseguido representación.

Pero cambiar el sello sindical, por más que exista presupuesto y apoyo gubernamental para hacerlo, no es tan sencillo cuando existe una fuerte identificación con el sindicato por parte de sus socios.⁶² Finalmente, ante el fracaso de la estrategia, un acuerdo entre las facciones parece tranquilizar el panorama. Antonio Tramonti es designado presidente de la Caja de Jubilaciones ferroviaria por el presidente R. M. Ortiz y José Domenech deja la Comisión Directiva de la U.F.⁶³ y se centra en el liderazgo de la C.G.T. (Del campo, 2005[19836]:132-135; Horowitz, 2004[1990]:200-209).

A la relativa estabilización del gremio en 1941, le precede otra crisis en la C.G.T., que encierra como trasfondo un fuerte cuestionamiento de varios sindicatos en crecimiento respecto a la mayoría representativa que tiene el sindicato ferroviario, a la concepción de la prescindencia política que éste defiende y, también, al estilo de liderazgo de J. Domenech. Esta crisis impacta en los socios de la U.F., que lejos de encontrarse a la vanguardia de las reivindicaciones obreras (como lo hacía veinte años atrás), al inicio del año 1943, si ya no les retienen parte del salario, igual no consiguen mejorarlos ante el aumento de precios que erosiona el poder adquisitivo.⁶⁴ Tanto la disminución del poder de negociación como las disputas internas y la crisis de liderazgo en la U.F., socaban la confianza de los

⁶² La nueva F.O.E.F., logra el 21% de asociados respecto a la U.F. (Del Campo, 2005[1983]:134).

⁶³ Desde 1941 el gremio ferroviario lo preside Luis Gonzales, representante del grupo que lidera J. Domenech.

⁶⁴ Respecto al pedido de aumento de salarios de la U.F. se pueden ver la pág. 4 de los números 452, 453, 454, 455, 456, 457 del periódico de la C.G.T., que corresponden a todos los viernes de enero y febrero de 1943.

socios, aumentando la distancia entre las demandas de estos y las decisiones de la C.D. Además, si la relación con el presidente R. M. Ortiz estuvo signada por el enfrentamiento en la interna sindical, el antiobrerismo de su sucesor Ramón S. Castillo (1942-1943) sólo empeora el cuadro. La legitimidad de un liderazgo que desplaza al anterior por su negociación defensiva, y que, varios años después, aún no ha conseguido ninguna mejora significativa, comienza a fisurarse. En la central, la promesa de mayor coordinación ente la C.G.T. y los partidos, a la que el líder ferroviario abonaba al momento de consolidar su liderazgo, parecía que mientras este perdurara no se iba a cumplir.

En paralelo, el secretario general de la Unión de Obreros y Empleados Municipales (U.O.E.M.), Francisco Pérez Leirós, se oponía abiertamente al liderazgo de Domenech, buscando consolidar el propio, bajo la tutela del Partido Socialista, al cual estaba ligado con un cargo de diputado. La alianza con el líder ferroviario duró mientras aquel sostuvo la promesa de mayor “coordinación” entre el partido y los sindicatos. Los términos en que se planteaba la inclusión de la C.G.T. en la Unión Democrática se transforma en el objeto de la disputa. El líder municipal busca capitalizar los beneficios (aunque devaluados dada la crisis de la institución política que genera una década de fraude, de la que estos partidos participan en disconformidad) del acercamiento de la C.G.T. a los partidos para septiembre de 1943.

Por último, había un líder emergente en la disputa, el secretario de la Federación de Empleados de Comercio (F.E.C.), Ángel Borlenghi. A diferencia de los ferroviarios, el dirigente de la federación de una actividad en crecimiento exponencial,⁶⁵ imponía una imagen de acción reivindicatoria concreta a la conducción de la federación, que le otorgaba una posición de protagonismo en la C.G.T. Por esos días de 1942, se reunía con el Ministro de gobierno de la provincia de Buenos Aires, solicitando aumento de sueldos a los empleados de los comercios de la provincia, y con el Gobernador, exigiendo una ley de apertura y cierre de

⁶⁵ El empleo en las actividades comerciales se incrementa un 114% entre 1933 y 1940 (Torre, 2011[1988]:63)

comercios, así como de tope horario para el trabajo femenino.⁶⁶ Además, la F.E.C. estaba cada vez más cerca de conseguir la ley para crear la Caja jubilaria para sus representados. Por último, el rol de Borlenghi promoviendo la participación política (aunque no subordinada)⁶⁷ y como aliado de los comunistas, lo ponía en una posición de creciente legitimidad para liderar la central.

Si la identidad de los ferroviarios en el mundo obrero se apoya, en gran medida, en el efecto de sentido que produce el rol de liderazgo en el movimiento obrero, este liderazgo, por primera vez en la historia del sindicato y las centrales que hegemonizaba, estaba claramente en crisis.

Al momento del golpe de estado del 4 junio de 1943, la C.G.T. se encuentra dividida en C.G.T. 1 y 2,⁶⁸ y parte del conflicto que precipitó la división tiene su origen en la crisis de liderazgo en la U.F. y la central. Dentro del sindicato, el *quiebre de la disciplina sindical* es un factor determinante en el conflicto. El 15 de diciembre de 1942, en el II Congreso Ordinario de la central, la alianza de socialistas y comunistas contra el liderazgo expresado en la figura del ferroviario José Domenech, logra quebrar el voto en el interior de la U.F. La presidencia del congreso, que como acto instituyente se dirime en la primera jornada, la gana Ángel Borlenghi. Doce delegados ferroviarios votan contra el líder de su propio gremio, y aunque los 25 restantes votan con el gremio, los ferroviarios pierden la conducción de la mayor y más importante asamblea sindical del país.⁶⁹ El líder de la F.E.C. se consolida como nexo entre comunistas y socialistas, y logra aliarse con los ferroviarios que quieren

⁶⁶ Ver C.G.T., 455:4; 456:5. Para mayores datos de la F.E.C. en el período ver Horowitz (2004[1990]), y sobre la vida de A. Borlenghi (Panella y Rein, 2013)

⁶⁷ El 3 de marzo de 1943, luego de la resolución del II Congreso Ordinario de la C.G.T. a fines del año anterior, tanto los Comunistas (representados por Pedro Chiaranti) como Ángel Borlenghi, solicitan explicaciones a José Domenech porque en los diarios de la fecha aparece la C.G.T. como, en palabras del líder del gremio de la construcción: "excluida de la dirección del movimiento". Acto seguido, afirma Borlenghi que la central "no aparece jugando un papel preponderante, sino como fuerza de segundo orden". A lo que el Secretario General contesta que se debe tener "prudencia", y que la C.G.T. expuso su colaboración "desinteresada" (Actas CGT: 3 de marzo de 1943, p.169). Es la *última* asamblea administrativa antes de la votación del Comité Central Confederal (C.C.C.) que precipita la división de la C.G.T.

⁶⁸ El nombre corresponde a las listas que se habían presentado a las elecciones que concluyen con la división. Para el seguimiento pormenorizado del conflicto ver Del Campo (2005[1983]). La perspectiva de la lista 1 (luego C.G.T. 1) y del gremio ferroviario aparece reflejada en el órgano de la central, C.G.T., desde diciembre de 1942 a mayo de 1943, (N°447-473).

⁶⁹ CGT, N°459, del 12 de mar. 1943, Contratapa.

terminar con los casi diez años de liderazgo de J. Domenech. La ruptura de la *prescindencia política* es un hecho, un tercio de los delegados ferroviarios deciden votar o en función de lealtades partidarias, o en contra del liderazgo ferroviario en la C.G.T.⁷⁰ En todo caso, los vínculos solidarios que los reunían como ferroviarios y conductores del movimiento obrero, se habían quebrado.

Luego del revés en la votación del II Congreso Ordinario, para contrarrestar “la sistemática maniobra que los comunistas venían cumpliendo”,⁷¹ la C.D. de la U.F. expulsa por dos años a los doce delegados que votan a Borlenghi, y establece una *nueva norma*: “en el futuro designará ella la representación en la C.G.T. reservándose el derecho de reemplazar a todos aquellos que no procedan de acuerdo con el mandato de la organización, que es la que debe hacer pesar su opinión y no la individual de ningún hombre.”⁷² El sentido de *disciplina sindical* tal como lo conocían los ferroviarios, sostén de la hegemonía del sindicato en la C.G.T., se transforma en *ley*, anunciando la crisis de su efectividad como vínculo equivalencial.

El 9 de Marzo de 1943, la crisis se agudiza durante la elección del Comité Central Confederal (C.C.C.) de la C.G.T. El hecho trascendental en la votación es

⁷⁰ La versión que circula con mayor fuerza en el periódico de la C.G.T. plantea que es en función del voto comunista que se inclinan estos doce delegados. Sin embargo, la influencia de F. Pérez Leiróz y A. Borlenghi, asociados al Partido Socialista, también es un factor que puede haber influido en los votos de simpatizantes socialistas. Sin dudas, la oposición a la conducción de J. Domenech era un aglutinante.

⁷¹ El *anticomunismo* del grupo de Domenech es denunciado explícitamente por Borlenghi en esos días: “Últimamente se han producido en la C.G.T. algunos acontecimientos de gran importancia y que pueden sintetizarse de la siguiente forma: Un fuerte sector del movimiento obrero está catalogado como de orientación comunista y otro sector de forma más o menos pareja es considerado por nuestros compañeros como anticomunistas. En la Comisión Administrativa de la Central Obrera hay una mayoría de los trabajadores anticomunistas”. Ante esta acusación, J. Domenech contesta tratando de despegarse de tal acusación, poco feliz para un dirigente obrero, pero lo hace profundizando sobre el peligro de la infiltración del Partido Comunista (en cuanto *rompe con la prescindencia*), y acusando a Borlenghi de “oportunista y ambicioso” por aliarse con aquellos: “no sería posible explicar por más esfuerzo dialéctico que se emplee la ‘tregua’ realizada en el Congreso Confederal con los comunistas por quienes piensan como Borlenghi, conducta que se observó a nuestro juicio con el único objeto de satisfacer una pasión morbosa al par que la ambición de Borlenghi de presidir un Congreso de la Central Obrera.” (C.G.T., 26 Feb.1943, 457:Tapa). La disputa con el P.C. se remonta a la incorporación de los sindicatos dirigidos por comunistas a la C.G.T. en 1936 (construcción, textil, gráficos) y está atravesada por la (cambiante) toma de posiciones en la guerra. El II congreso ordinario es escenario de acusaciones cruzadas dónde ferroviarios acusan al P.C. de hipócritas por su nuevo antifacismo, y los comunistas acusan a Domenech de dictador y corrupto (por su desempeño en la Caja de jubilaciones).

⁷² CGT, N°459, del 12 de mar. 1943, Contratapa.

que un delegado de la U.F. (Marcos Lastelle), ante el estupor de sus compañeros, “traiciona” nuevamente al gremio (había prometido *por escrito* votar a la lista 1) y vota a la lista 2. Los ferroviarios, llaman a cuarto intermedio y lo reemplazan (invocando la resolución adoptada un mes antes), luego reanudan la elección. En la nueva elección, resulta ganadora la lista 1, por *un* voto. Esta actitud resulta inaceptable para los integrantes de la lista 2 (y gran parte de la lista 1)⁷³ y la ruptura es inevitable. Las consecuencias para los ferroviarios son determinantes, por primera vez desde la creación de la C.G.T., pierden su posición hegemónica en el espacio sindical.⁷⁴

Ya dividida la C.G.T., y ante la crítica comunista al accionar de los ferroviarios, la editorial del periódico *C.G.T.* (ahora *C.G.T. 1* – o podríamos decir, *C.G.T. ferroviaria*-), responde que se trata de “una medida que la directiva de la Unión Ferroviaria tomó en cumplimiento de la disciplina, que es ley en las prácticas regulares de este sindicato prócer”. También allí, la U.F. publica su defensa, en una nota dedicada íntegramente a la *disciplina sindical* y titulada “la Unión Ferroviaria reafirma su derecho a estar representada en la Confederación General del Trabajo por delegados fieles a la disciplina sindical”. Allí reproduce el documento con firma de los delegados (incluido Marcos L. Lastelle) ratificando su votación con el gremio. Según la C.D. de la U.F., “para Lastelle, por lo visto, no existen vallas morales. Él había ido a desempeñar la función del traidor y se dispuso a cumplirla con toda alevosía.”⁷⁵

La *disciplina sindical*, un principio identitario forjado en la negociación entre las luchas obreras que había sedimentado con la formación de la U.F., implicaba tanto un principio institucional (expresado normativamente en el centralismo y la capacidad de intervención de seccionales) como un principio de *lealtad* de los ferroviarios a su organización sindical. Pero estos preceptos, que se habían

⁷³ Cinco dirigentes integraban las dos listas (ninguno era ferroviario), todos coinciden en repudiar el accionar de los ferroviarios y se van a la C.G.T. 2. Uno de ellos era Ángel Borlenghi.

⁷⁴ Si la U.F. siempre mantuvo privilegios numéricos en cuanto a delegados integrantes de la C.C.C., en la nueva C.G.T. 1 resulta impactante ver la distribución de delegados en el C.C.C. (13 de abril de 1943): U.F. 29 delegados, L.F. 6, U.T. 6, F.O.C.A. 2, U.O.T. 1 y S.O.C.A. 1. (Actas C.G.T., 1943:200-201)

⁷⁵ CGT, 459: Tapa.

articulado a partir de un *vínculo equivalencial* (de un principio solidario que transforma a múltiples demandas en una *demanda ferroviaria* que se expresa en la huelga general), inmediatamente después consolidan la conformación de un gremio unionista, centralizado, disciplinado, que intentó una sutura institucional que legitime la representación de un *nosotros* ferroviario. En este sentido, lo que el mito de la huelga general impulsó pero no pudo sostener, se estabiliza en un vínculo institucional.

En este proceso, el fundamento de legitimidad de la organización ferroviaria había cambiado. El ropaje institucional del gremio, su necesaria vinculación con una legitimación legal interna (estatutaria) y externa (personería gremial), junto con su crecimiento exponencial en los primeros años, propiciaron la expansión de una burocracia administrativa con una lógica de *resolución diferencial de las demandas*.

Sin dudas la *traición* era una categoría omnipresente en el momento en que la U.F. pierde su liderazgo en el movimiento obrero, pero no sólo en el sentido que le deban sus directivos. La *lealtad* a la *disciplina sindical* y la *prescindencia*, que se traducían en lealtad a toda la cadena significativa que define el *nosotros* ferroviario, había devenido en un precepto normativo, abandonando lo que el vocero de la U.F. intenta recuperar, aquello que “es ley en las prácticas regulares” del gremio. Porque la ley había ido más allá de las prácticas, había abandonado el *fundamento de legitimidad popular* que esas prácticas le conferían, para constituirse en ley *por encima* de aquellos sentidos que las prácticas articuladoras equivalenciales sedimentaban. La lógica institucional, ahora privilegiada como fundamento del grupo, imprime otros sentidos al vínculo. La *disciplina sindical* y la *prescindencia política*, devienen en principios *procedimentales* para sostener la hegemonía ferroviaria. Despojando al vínculo libidinal, la fría norma intenta apoderarse del vínculo. Sin embargo, la persistencia de aquel, que está en el origen de la consolidación del *nosotros* ferroviario, persiste, y en la instancia de “pura” institucionalidad (quizá más que nunca), retorna como un espectro amenazante.

2.3. Ferroviarios y ¿Peronistas? Dos momentos de identificación

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

(J.D. Perón)⁷⁶

La llegada de J. D. Perón a la S.T.yP. en diciembre de 1943 va a significar un impulso vital para el gremio ferroviario, para su sentido de disciplina sindical y la autoimagen de los ferroviarios como conductores del movimiento obrero. Las reivindicaciones que obtienen los ferroviarios durante los primeros meses de gestión de la S.T.yP., y como contrapartida, el apoyo que obtiene la gestión de la S.T.yP. por parte del gremio, consolidan el proceso de identificación de los ferroviarios con el naciente peronismo. El sindicato no sólo moviliza a sus socios, sino también propicia la unidad del movimiento obrero (bajo el liderazgo ferroviario) y facilita el contacto y adhesión de muchos gremios con la labor de la S.T.yP., impulsando además las figuras de J. D. Perón y D. A. Mercante⁷⁷.

En este contexto abordamos el efecto que la formación del peronismo produce en las identidades obrera y ferroviaria. Postularemos como efecto la transformación de la estima de sí de los ferroviarios, en cuanto la articulación restituye el rol de los trabajadores en la sociedad, pero también el liderazgo de la U.F. en el movimiento obrero y el prestigio de la actividad ferroviaria.⁷⁸ Esta reconfiguración imaginaria es una clave central para comprender la potenciación que se produce entre la identificación ferroviaria y el peronismo. La existencia de una marcada identidad ferroviaria fuertemente articulada con la institución gremial, ahora se enfrenta a una creciente institucionalización y legitimación sindical, que se articula en un discurso

⁷⁶ EOF, 588:8.

⁷⁷ Entre marzo de 1944 y junio de 1945 los ferroviarios realizan múltiples medidas de apoyo a la acción de la S.T.yP. (Monzalvo, 1974). A partir de julio de 1945 las movilizaciones más significativas se hacen en conjunto con la C.G.T., siendo tal vez la más importante la del 12 de julio, en donde el gremio, basado en datos policiales, calcula 200 mil trabajadores (EOF, 515, Tapa).

⁷⁸ Para poner sólo un ejemplo ilustrativo de la dimensión más llana de esta recuperación de la estima, en una entrevista a un maquinista, no sólo perteneciente a un gremio no identificado en los análisis clásicos con el peronismo (La Fraternidad), sino además afiliado al Partido Socialista y que nunca se consideró peronista, presenta como marca de época la vestimenta: *“si si, muchos beneficios, ... nos equipaban de ropa, de todo (...) que con los franceses nunca tuvimos...”* (Entrevista a Raúl Alberca, Maquinista, 2007).

-con pretensiones hegemónicas- que le otorga un nuevo lugar social y político a esta identidad.

La disciplina sindical se traduce en *lealtad* a la obra de la S.T.yP. Y esta lealtad es explicitada en un sentido moral⁷⁹. Como aclaraba la Mesa Directiva: “Ese reconocimiento, a juicio de la Mesa, debe ser de orden moral, y nada más oportuno, en ese sentido, que designar socios honorarios de nuestra entidad al General de Brigada Don Edelmiro J. Farrell, y el Coronel Don Juan Domingo Perón por el apoyo decisivo que presentaron al gremio desde sus elevados cargos públicos, como así también al Teniente Coronel Don Domingo A. Mercante por el cariño y eficiencia con que desempeñó su cargo de Interventor”⁸⁰. Como expresaba también el dirigente ferroviario Juan Rodríguez al momento de otorgar el título de socios honorarios: “a fuerza de leales tenemos que decir, con toda franqueza, que es la primera vez que hombres de gobierno se expresan como ahora con respecto a la clase trabajadora, y sobre todo, son tan fecundos en realizaciones beneficiosas para la misma”.⁸¹ Como veremos más adelante, el carácter moral de la relación (o, por lo menos, la enunciación del carácter moral) se vuelve una dimensión importante cuando se remarca el lugar central que tiene el significante de la *prescindencia política* en los ferroviarios, y el rol que éste jugará en el desarrollo del antagonismo entre peronismo y anti-peronismo dentro del gremio.

En este sentido, el peronismo no otorga sólo unidad, momento de *identificación*; implica además antagonismo, democratización beligerante, conformación de una comunidad de litigio. La lógica populista *produce* las fronteras del antagonismo que atraviesa las identidades preexistentes y las transforma.⁸² La U.F., al ponerse a la vanguardia del proceso de transformaciones institucionales y simbólicas en el espacio sindical, también encierra en su seno las contradicciones respecto a los significantes que se ponen en disputa y que son elementos centrales

⁷⁹ Balbi (2005:5) también encuentra entre “los sentidos asociados inicialmente al concepto de lealtad” el de ser “una virtud de carácter moral”.

⁸⁰ Actas UF-CA, 1944, n°2, pp.14-15.

⁸¹ Declaración del vicepresidente 2º, Juan Rodríguez, Acta UF-CA, 19 Sep. 1944, 2: 18.

⁸² Como aclara Laclau, “toda internalidad va a estar siempre amenazada por una heterogeneidad que nunca es una exterioridad pura porque habita en la propia lógica de constitución interna” (Laclau, 2005:192)

de la *resignificación de la identidad ferroviaria*, que no es más que otro modo de describir *la articulación de la misma con la naciente identidad popular*. Prescindencia política, autonomía sindical, disciplina, son antiguas marcas actualizadas que delinean una crisis de alcance general en la concepción acerca de *qué es ser ferroviario* y cuál es el rol social y político de su sindicato.

El proceso de identificación también se apoya en el reconocimiento mutuo del rol de los ferroviarios como *conductores del movimiento obrero organizado*. Desde los primeros contactos entre el Cnel. J. D. Perón y los ferroviarios, éstos, identificados como una organización modelo y conductora del movimiento obrero, se encontraron con un discurso que los situó en el lugar de ejemplo y puntal del sindicalismo nacional: “Quiero terminar agradeciendo a esta benemérita institución gremial del país, la Unión Ferroviaria, que es para nosotros el apoyo más firme en estos momentos y de lo cual ha dado pruebas absolutamente fehacientes. Y desearía que todos los sindicatos gremiales del país, pudieran en el momento actual alcanzar el nivel que ha logrado la Unión Ferroviaria.”⁸³ Lejos de ser palabras vacías, los ferroviarios se movilizan de una forma y con una intensidad que nunca lo habían hecho, además incitaran a la movilización a otros gremios y constituyen la Comisión Pro Unidad Sindical, que da origen al proceso de unificación de la C.G.T., cuya primera secretaría general, conformada el 24 de julio de 1945, ocupará el ferroviario Juan Rodríguez.

Luego de la llegada de J. Perón a la Dirección Nacional de Trabajo (D.N.T.) y de la intervención de D. Mercante en los gremios ferroviarios (23 de Octubre de 1943), se producen dos momentos de identificación que nos interesa distinguir. El primero, desde la llegada de J. Perón a la D.N.T. hasta las jornadas de Octubre de 1945, lo describiremos como el pasaje de *demandas ferroviarias* a *demandas populares*.⁸⁴ Demandas de los ferroviarios y otras que eran parte de la agenda de la C.G.T. (previa al peronismo), se articularán con objetivos que trascienden los

⁸³ Discurso de J. Perón en el acto del 9 de diciembre de 1943 en Rosario, reproducido en el EOF, 1 Ene.1944, 495:6-7.

⁸⁴ “A una demanda que, satisfecha o no, permanece aislada, la denominaremos demanda democrática. A la pluralidad de demandas que, a través de una articulación equivalencial, constituyen una subjetividad social más amplia, la denominaremos demandas populares...” (Laclau, 2005:99)

intereses corporativos del sindicato y de la central. Los ferroviarios articularán como propias demandas por un *nuevo orden* en las relaciones laborales, por *nuevas instituciones* y, como consecuencia de aquella, un *nuevo orden político*.

En el *segundo momento de identificación*, a partir del 17 de octubre, se produce la *investidura radical* del signifiante, el *acto de identificación*.⁸⁵ Perón como nomenclatura, como signifiante flotante, sintetiza los sentidos que se articulan en la cadena y los integra a un *sistema estable de significación* (Laclau, 2005:99).⁸⁶ Ante la aparición de un signifiante que permite consolidar el proceso de articulación equivalencial de las demandas, se establece de forma durable la frontera que permite tanto la homogeneización de los peronistas como la división en dos campos antagónicos. Este antagonismo, atraviesa a los ferroviarios.

La relación entre el grupo de promotores del peronismo en el gobierno con la dirigencia y las bases de la U.F., fue buena desde un principio. La llegada de J. Perón a la D.N.T. y el nombramiento del Coronel D. Mercante como interventor de los sindicatos ferroviarios se presentó como un alivio para las autoridades del sindicato, que habían sido desplazadas por la breve intervención del Capitán de Fragata R. Puyol.⁸⁷ En los dos meses que estuvo en el cargo, R. Puyol se rodeó de asesores obreros que eran los más férreos opositores a la C.D. depuesta e implementó medidas sumamente conflictivas como la exclusión del gremio de la C.G.T., la expulsión de dirigentes de prestigio, y hasta retornó al gremio el antiguo temor de la división del sindicato en cuatro sindicatos según oficios dentro de la

⁸⁵ La articulación del peronismo con la identidad ferroviaria se constituye en un *acto de identificación* en el siguiente sentido: “La identidad aparece como el producto de sucesivas identificaciones imaginarias. El acto de identificación, por su parte, es la fundamentación de una nueva significación y, como tal, la posibilidad de desestabilización de toda identidad objetivada. El acto de identificación es la institución de nuevos sentidos más allá de la simple repetición y que, como tal, puede materializarse en la aparición de una nueva nominación que articulará discursos dispersos atribuyéndolos a una nueva unidad de referencia.” (Schuttenberg, 2014:62)

⁸⁶ Aquí una pequeña digresión teórica que es central, lo que estabiliza al sistema es *la existencia de la investidura*, la consolidación de una operación formal (ontológica), que permite establecer un terreno de inscripción signifiante. Pero de ningún modo esto implica que los sentidos se vuelven estables o fijos. Las identificaciones negocian constantemente su contenido.

⁸⁷ El Capitán de Fragata R. Puyol se hizo cargo de la intervención entre el 24 de Agosto y el 26 de Octubre de 1943, el Coronel D. Mercante entre el 26 de octubre de 1943 y el 18 de Septiembre de 1944. (E.O.F, 503-504).

actividad, lo que disminuiría sensiblemente su poder de negociación.⁸⁸ Estas medidas rubricaron la salida del polémico interventor, que cayó en desgracia junto con su grupo de pertenencia en las Fuerzas Armadas liderado por el, hasta entonces, Presidente General P. Ramírez.

La relación entre los ferroviarios y Perón y su equipo de trabajo, entonces, inicia de la mejor manera posible, dada las circunstancias desfavorables que le precedieron. Pero además de discursos promisorios y halagos a la organización ferroviaria, durante la intervención de Mercante (que duró poco más de un año), los ferroviarios consiguieron la mayor cantidad de reivindicaciones que cualquier sindicato logró en esta etapa. No sólo en el aspecto salarial o de derechos laborales, sino que se implementaron reformas que implicaron una transformación organizacional tanto en la extensión como en el alcance de las tareas del gremio. Para fines de 1944 (luego de algunos meses de normalidad institucional) los ferroviarios habían logrado más reivindicaciones que a lo largo de toda su historia;⁸⁹ y así lo expresaba su presidente Luis Gonzales, un experimentado dirigente ferroviario, en la asamblea de cierre de año del gremio:

"...en el lapso de 15 meses aproximadamente, incluyendo la época de la intervención, podemos decir que la organización ha hecho, en dos etapas, lo que no se pudo realizar en más de 20 años."⁹⁰

La identificación de los ferroviarios con el grupo en el gobierno estuvo marcada, desde el inicio, por el proceso de creciente institucionalización de las

⁸⁸ Poco antes de la Intervención, un informe del 24 de Julio de 1943, que el Jefe de la División de Control y Administrativa de la Dirección General de Ferrocarriles (D.G.Ffcc.) eleva al Director de este organismo, pone explícitamente en consideración esta división, proponiendo crear cuatro gremios según actividades (Conducción; Tráfico; Talleres, Vías y Obras; y Administrativos). El decreto de intervención del Ejecutivo, del 23 de Agosto de 1943, en sus fundamentos, se apoya en estas opiniones y diagnósticos. (Ver EOF, Sept-Oct.1944, 503-504:15)

⁸⁹ Entre las reivindicaciones más importantes se pueden mencionar brevemente: Representación de los trabajadores del puerto de Rosario y del personal administrativo de todos los ferrocarriles, aumento general de salarios, devolución de las retenciones de sueldos que venía desde la década anterior, escalafón para los trabajadores de los Ferrocarriles del Estado, inicio de la construcción del Hospital Ferroviario e inauguración del policlínico en Bahía Blanca y varios consultorios externos, obligatoriedad del aporte jubilatorio y para la construcción del Hospital por parte de todos los trabajadores ferroviarios, lo que aumenta exponencialmente los ingresos previsionales y la capacidad económica del gremio. (Fernández, 1947; Horowitz, 2004[1990]; Del Campo, 2005; Doyón, 2006[1978])

⁹⁰ Luis Gonzales, Actas UF-CA, 1944, 7:10.

relaciones político-sindicales. Los ferroviarios no sólo logran crecer en cantidad de afiliados y en el alcance de su representación, sino que también forman parte de las comisiones asesoras y obreras de distintos organismos estatales. Además, como ya mencionamos, desde el 17 de Noviembre de 1943 (durante la intervención) lideraban el proceso de unificación de la C.G.T., afirmando nuevamente el rol de conductores que se había visto amenazado sólo unos meses antes.

Como anticipábamos, la articulación de la identidad ferroviaria con una naciente identidad popular implica necesariamente la transformación de la primera. Como elite sindical a la vanguardia de las transformaciones institucionales y políticas, los ferroviarios jugarán el papel de *intérpretes* del sentido de las nuevas transformaciones que parten de la S.T.P. y estarán entre los primeros que van a establecer lazos equivalenciales, que habiliten la asociación, todavía difusa, de J. Perón y su equipo con la defensa de las reivindicaciones obreras.

Existen algunos acontecimientos (algunos ampliamente mencionados en la historiografía y otros no tanto) que nos interesa resaltar para ilustrar esta situación. En primer lugar, la denominación de *primer trabajador* otorgada al Tte. Gral. J. D. Perón de parte de J. Domenech. El 9 de diciembre de 1943 J. Perón concurre a una asamblea ferroviaria en la seccional de Rosario. Luego de que hablen las autoridades del gremio, se le concede la palabra a J. Domeench, en la seccional que lo vio nacer como dirigente durante la *huelga general ferroviaria*, en razón de personalidad distinguida del sindicato. Luego de felicitar a J. Perón por la reciente creación de la S.T.yP. asegura que: “un militar, el coronel Perón, tiene el honor de ser el *primer trabajador argentino*; pero tiene también la grave responsabilidad por ser el primer trabajador argentino. Y a ese compañero nuestro, a ese primer trabajador, van dirigidas estas pocas palabras.”⁹¹

Esta es tal vez la primera marca que fusiona a J. Perón y los trabajadores en un mismo complejo significante. Esta nominación se propaga, cobra vida propia y excede largamente al sindicato ferroviario, transformándose en uno de los nombres del líder que se cristaliza en una de las frases de la *marcha peronista*.⁹² Seis meses

⁹¹ EOF, 495:8, las *cursivas* no están en el original.

⁹² La marcha, de origen polémico y difuso, es popularizada por Hugo del Carril en 1949.

después del acontecimiento, J. Perón vuelve a la ciudad para el acto de inauguración del Hospital Regional Ferroviario de Rosario y hace propia esta nominación:

“La inauguración del Hospital Regional para los Ferroviarios me proporciona el placer de este nuevo contacto con los trabajadores de Rosario, que en diciembre del ´43 me otorgaban ese título de *Primer Trabajador Argentino*”⁹³

Otro acontecimiento de gran relevancia para comprender el proceso de negociación de los sentidos que habilitan la identificación, se da durante el proceso de normalización del gremio ferroviario. Si el primer trabajador es un equivalente difuso, con potencial generalización, la estrecha relación de los ferroviarios con su institución sindical otorga otro color al vínculo.

En septiembre de 1944, luego de que se intensificara el consenso democrático por la inminente finalización de la guerra y la victoria de los aliados, lo que le imprime mayor presión al régimen militar en pos de la democratización de las instituciones, el pedido de normalización del gremio es contestado. Luego de la elección de la C.D. en la U.F., el 14 de ese mes, se realiza la asamblea de la Comisión Administrativa (C.A.) para elegir la Mesa Directiva y poner a la Comisión en funciones.⁹⁴ El 19 del mismo mes, en la segunda reunión de la C.A., con la M.D. en funciones, comienza el trabajo específicamente sindical. En esta primera asamblea, luego de una larga exposición de los beneficios obtenidos por el gremio durante la intervención de D. Mercante, el flamante presidente Luis Gonzales pone de manifiesto que:

"La Mesa ha considerado que esos distinguidos jefes del ejército, que han hecho por nuestro gremio tantas cosas buenas, dando soluciones justas a viejos problemas, son acreedores a un reconocimiento especial. Ese reconocimiento, a juicio de la Mesa, debe ser de orden moral, y nada más oportuno, en ese sentido,

⁹³ Discurso de J. Perón, 23/06/1944, inauguración del Hospital Regional Ferroviario en Rosario.

⁹⁴ Se pone en funciones como Presidente a Luis Gonzales, vicepresidente 1° a Telmo Luna, Vicepresidente 2° Juan Rodríguez, Tesorero: Plácido Polo. En este acto, se elige nuevamente a Rafael Kogan como Secretario Gerente (puesto que ocupaba desde la creación del sindicato y del que había sido ofensivamente apartado por la intervención R. Puyol). Además, se ratifica en el cargo de asesor letrado al Dr. A. Bramuglia, también despojado de su cargo en la primera intervención del gremio. Este último pedirá licencia en el cargo ya que desempeña funciones en la S.T.yP.

que designar socios honorarios de nuestra entidad al General de Brigada Don Edelmiro J. Farrell, y el Coronel Don Juan Domingo Perón por el apoyo decisivo que presentaron al gremio desde sus elevados cargos públicos, como así también al Teniente Coronel Don Domingo A. Mercante por el cariño y eficiencia con que desempeñó su cargo de Interventor”⁹⁵

La figura de socio honorario *no existe* en el estatuto de la U.F., lo cual generaba un problema administrativo y, más importante aún, político. La polémica se suscita en torno a si este acto sin precedentes ponía en riesgo el *artículo 4º del estatuto social* del gremio que consagra el principio de *prescindencia política*:

“El movimiento obrero mejor inspirado y particularmente el que se encarna la Unión Ferroviaria, siempre ha procurado mantenerse equidistante de las cuestiones políticas, es decir, de dar o no su apoyo a los distintos gobiernos, debido, en primer término, a expresas disposiciones estatutarias, y luego en previsión de que cualquier compromiso de ese orden malograra el futuro de la organización. Siempre hemos tratado con los distintos gobiernos planteándoles nuestros problemas y tratando de obtener resultados favorables, pero nunca ha tenido lugar ninguna adhesión de ese carácter ni fueron designados socios honorarios hombres que ejercen funciones públicas, salvaguardándose así nuestra recta línea de conducta. Los gobiernos son transitorios, como nosotros aquí, y el hecho de que se satisfagan justas demandas del gremio no debe obligar a éste a otros compromisos al margen del estatuto.”⁹⁶

Ante esta opinión, el sector más cercano a la intervención y la S.T.yP. fundamenta su decisión advirtiendo el peligro que conlleva entender la prescindencia como indiferencia, y las desfavorables consecuencias que puede acarrear esta indiferencia para los intereses del gremio. Lo novedoso no es la adscripción a un dialogo con el gobierno, sino que se apela a la prescindencia aclarando que se reivindica a las figuras que actúan en él:

“A fuerza de leales tenemos que decir, con toda franqueza, que es la primera vez que hombres de gobierno se expresan como ahora con respecto a la clase

⁹⁵ Actas UF-CA, 19 Sep.1944, 2:14-15.

⁹⁶ Declaración del Vocal Ignacio Rosendo, Acta UF-CA, 19 Sep.1944, 2:16.

trabajadora, y sobre todo, son tan fecundos en realizaciones beneficiosas para la misma. Eso debe merecer no sólo nuestro reconocimiento sino también el estímulo más entusiasta para que se haga carne esa escuela en todos los gobiernos que tenga el país. Si ahora nos mostráramos fríos o recelosos ante cosas tangibles que tanto han mejorado la situación de los ferroviarios, no seríamos acreedores de nuevas consideraciones. La distinción que propone acordar la mesa no es con respecto al gobierno en sí, sino en cuanto a la acción beneficiosa cumplida por sus figuras más representativas..."⁹⁷

Finalmente, gana la paradójica posición de la M.D. Sin embargo, para consolidar la articulación del precepto de *prescindencia* con el apoyo a la labor de estas figuras en el gobierno, sólo es posible mediando una resignificación del sentido de aquel. En este aspecto, el pleno reconocimiento del Estado como garante *legítimo* del lugar del gremio en la actividad, y la participación efectiva de ferroviarios en los nuevos organismos estatales, requería una contrapartida, un *acto de lealtad*: Lejos de implicar, en esta instancia, subsumir la particularidad ferroviaria a una universalidad, se *incluye* como ferroviarios a los actores que impulsaron y sostuvieron estas transformaciones. El liderazgo se instituye como relación, pero ante el grado de institucionalización del actor en cuestión, la identificación tiene como efecto la consolidación de un *primus inter pares*, antes que un ideal inalcanzable. Las consecuencias de esta relación no son menores para comprender la intensidad del vínculo equivalencial, la particularidad de ese vínculo entre ferroviarios y peronismo, generalmente subsumida en los análisis a líder-masa o, inclusive, líder-movimiento obrero.

Otro aspecto vale resaltar de la resignificación, la equivalencia se apoya en un elemento valorativo que se erige como trascendente, es decir, en un *principio moral*. Si las transformaciones que impulsan la acción de la S.T.yP. se apoyan en un principio moral y son entendidas como justicia, el reconocimiento del presidente y el equipo de la S.T.yP. como ferroviarios es un gesto de la misma índole: "*un deber de lealtad nos obliga a expresar nuestro reconocimiento por las mejoras obtenidas*".⁹⁸

⁹⁷ Declaración del vicepresidente 2º, Juan Rodríguez, Acta UF-CA, 19 Sep. 1944, 2: 18.

⁹⁸ Declaración del Vocal Ernesto Franquelin, Acta UF-CA, 19 Sep.1944, 2:18.

Plácido Polo, un dirigente reconocido del gremio que ofició de asesor de la intervención se expresa en el mismo sentido: “Cabe a [mí] lealtad dejar constancia de que hubiese sido completamente inútil la labor de esos compañeros [asesores de la intervención] de no haber mediado la colaboración del teniente coronel Mercante, en primer término, y luego del general Farrel y del coronel Perón”⁹⁹

La designación de socios honorarios permite que la prescindencia se resignifique y continúe operando como un principio rector del sindicato. La *moralidad* que embiste la acción de gobierno, orientada por la justicia social, habilita este distanciamiento entre moralidad o politicidad de los actos.¹⁰⁰ Se gesta el sentido de una “máxima peronista” que se anclará fuertemente en el imaginario sindical: “Yo nunca anduve en política, siempre fui peronista”.¹⁰¹ Lejos de ser una articulación estable, los sentidos de *prescindencia* y de *lealtad* se encuentran constantemente asediados por la tensión lógica que los constituye.

Hay otro punto de identificación que ya desarrollamos ampliamente, pero aquí es relevante destacar. La organización sindical ferroviaria, como fue resaltado en muchos análisis precedentes, posee similitudes con el ejército (y con cualquier organización burocrática moderna en el sentido *weberiano*, de consolidación de una autoridad racional-legal). Las principales características que ponen de manifiesto estas coincidencias, entonces, son de orden burocrático: la autoridad jerárquica, el verticalismo procedimental y el centralismo administrativo. Lo que nos interesa destacar aquí es que esta *dominación burocrática* del gremio se sustenta en principios de legitimidad que no son puramente racional-legales. En los ferroviarios, un valor fundamental para legitimar el tipo de organización es la *disciplina sindical*. Lejos de ser un fundamento tautológico, en dónde la disciplina se sustenta en la necesidad de disciplina, la experiencia sindical de los ferroviarios desde inicios del

⁹⁹ Acta UF-CA, 19 Sep.1944, 2:17.

¹⁰⁰ Desde un análisis político basado sólo en un escenario que privilegia el interés racional de los actores (presente tanto en el discurso de la oposición al peronismo de la época como en los análisis académicos posteriores) estos elementos morales (justicia social y lealtad) son sólo estrategias retóricas que forman parte de un plan de acumulación de capital político, con un éxito sin precedentes. Nuestro objetivo, sin desconocer esta visión, fue intentar comprender ese éxito, sin dar por sentado que esos elementos retóricos funcionan por el simple hecho de utilizarlos.

¹⁰¹ La frase se populariza en la película “No habrá más penas ni olvidos” (Dir. Héctor Olviera, 1983), basada en la novela homónima de Osvaldo Soriano, publicada en 1978.

siglo fue otorgando diversos sentidos a ese principio. Como ya desarrollamos, a veces como elemento central del vínculo equivalencial que se sublima en el mito de la *huelga general* y, otras, como principio *reificado*, puramente institucional normativo, que deja en evidencia la relación de dominación que encierra todo orden institucional.

Sin dudas la U.F., como conductor e intérprete del movimiento obrero, la prescindencia política que habilita la lealtad a quienes posibilitan las obras de justicia social y la disciplina, apoyada en una doble legitimidad; son elementos articulantes que van a otorgar continuidad a sentidos ya presentes en el complejo simbólico ferroviario. Pero, su articulación ahora excede el espacio sindical propiamente dicho. Hasta aquí, los elementos nos permiten describir el proceso desde una perspectiva particularista. Pero además, hace falta describir el proceso por el cual esta articulación trasciende el corporativismo ferroviario, analizar su dimensión *universalizante*, el plano en el que los ferroviarios se identifican con un sujeto político que los trasciende.

El proceso que describimos como el pasaje de *demandas democráticas* a *demandas populares* se produce en paralelo con el proceso de articulación de sentidos arriba descripto. Si bien intentamos una dificultosa disección analítica, la articulación de la identidad ferroviaria con la naciente identidad peronista es otra cara de una ampliación de los horizontes de las demandas, que pasan de ser demandas democráticas, de carácter corporativo, a demandas populares.

En los primeros meses del año 1944 el apoyo de los ferroviarios a la gestión efectiva de la S.T.yP. se traducía en aceptación y participación, pero más importante aún, en movilización efectiva que otorgaba un carácter político a la relación. Ya el 20 de marzo, los ferroviarios organizan un acto en Plaza de Mayo para solicitar lo que se conocerá como los *16 puntos ferroviarios*, acto al que asisten decenas de miles de trabajadores del riel (Monzalvo, 1974:119). Si bien la movilización de los ferroviarios no es del todo novedosa, tampoco es un hecho cotidiano. Un acto para presentar un pliego de demandas que convoque a *todos* los ferroviarios, sin mediar un acto institucional o una fecha como el día del trabajo, era poco usual. La primera y última *huelga general ferroviaria* fue antes de que el gremio exista, y a pesar de

las amenazas que desde 1936 a 1943 efectuó el gremio de realizar otra nunca se concretó.

El debate y la negociación en torno a los puntos a presentar tuvieron como protagonistas al Interventor de los gremios (Tte. Coronel D. Mercante) junto a los asesores gremiales de la intervención¹⁰² y una comisión ferroviaria “especial”, armada en torno a la confección del memorial. Además, existía previamente el beneplácito y aliento para realizar esta movilización por parte del presidente E. Farrel (quién había otorgado la audiencia) y de J. Perón, confiriendo a la movilización un *plus* de legitimidad inédito. Si no era extraña la relación del sindicato con los gobernantes, sí era nueva la movilización de los ferroviarios para la reunión.

El sindicato ferroviario realiza un reclamo que incluye, además de las principales demandas acumuladas (algunas desde la creación misma del sindicato y otras desde la *gran depresión*), otras elaboradas en la última etapa de la C.G.T. referidas a la transformación institucional de las relaciones político-sindicales. El primer punto del petitorio (creación del Ministerio de Trabajo) es una demanda insatisfecha que exceden el carácter corporativo del gremio y consolidan el vínculo equivalencial con toda la clase trabajadora. Junto con ese punto, otras dos demandas apuntan a la acción exclusiva del gobierno, la intervención de la Administración General de los FF.CC. del Estado y la intervención de la D.G.Ffcc. Estas demandas se relacionan con la actuación de estos organismos en relación al escaso cumplimiento del reglamento de trabajo ferroviario (plenamente vigente desde 1919) y a la complicidad en torno a los diagnósticos que se dieron para establecer y hacer perdurar las retenciones salariales a los trabajadores. Por último, los puntos referidos a asistencia previsional, aumento de salarios, cumplimiento de las leyes y de los convenios laborales por parte de las empresas, o la construcción de viviendas y hospitales para el gremio, también afectan particularmente a los ferroviarios. Sin embargo, un punto a destacar es que, la visibilidad pública de esta demanda, en parte ferroviaria y en parte solidaria con toda la clase trabajadora, es un modelo a seguir por el resto de los trabajadores organizados. La visibilidad

¹⁰² Los asesores obreros de la intervención de Mercante fueron: Luis Monzalvo, Florencio Soto, Placido S. Polo y Juan A. Carugo, todos socios de la U.F.

pública que adquiere el petitorio con la movilización, da pautas del modo de acción y del horizonte de expectativas de las demandas de todos los trabajadores.

Luego de esta demostración, las acciones colectivas de los ferroviarios en apoyo a posiciones del gobierno y a medidas de la S.T.yP. se harán cada vez más recurrentes. En paralelo, la acción de los ferroviarios como *conductores* de la unidad del movimiento obrero se consolidará. El 3 de junio, se realiza una cena con más de cinco mil ferroviarios en Parque Retiro, con motivo de la devolución de las retenciones a los salarios (vigente desde el laudo presidencial en 1934). Asisten prácticamente todos los titulares de los ministerios del Poder Ejecutivo de la Nación. El presidente E. Farrell en su discurso insiste sobre la relevancia de este gesto:

“La presencia de los señores ministros de Justicia e Instrucción Pública, de Obras Públicas y de Marina, fuera del señor Secretario de Trabajo y Previsión, que es común en vosotros, y de numerosos jefes y oficiales, son una certificación palpable y absoluta de cuáles pueden ser las ideas del P. E. respecto de lo que representáis vosotros como todos los trabajadores en el consenso del gobierno actual”¹⁰³

El 5 de julio, los ferroviarios realizan un paro simbólico de media hora, sumado a una movilización a la plaza San Martín, en respuesta a las críticas a J. Perón por su discurso en la Universidad Nacional de La Plata el mes anterior.¹⁰⁴ Días después, asume el Cnel. J. Perón la Vicepresidencia de la Nación, y el gremio realiza otro paro de treinta minutos en celebración. Además, asiste un grupo de ferroviarios a Plaza de Mayo y están presentes en el acto de asunción -en Casa de Gobierno- los cuatro dirigentes que actuaban como asesores de la intervención (Monzalvo, 1974:163-164). A fin de este mes, nuevamente en Rosario, J. Perón reconoce el apoyo ferroviario y el crecimiento exponencial de la masa laboriosa a partir del apoyo ferroviario:

“Pero hay algo más que vincula la masa laboriosa rosarina a la obra de la Secretaría de Trabajo, que inició entre vosotros el cumplimiento de su cometido con

¹⁰³ EOF, Jun.1944, 500:3.

¹⁰⁴ El 10 de Junio de 1944 J. Perón realiza un discurso inaugural de la cátedra de Defensa Nacional en la Universidad Nacional de La Plata luego del cual es acusado de tener un discurso “expansionista”. El hecho toma alcance internacional. (Monzalvo, 1974 :159)

la primera reivindicación ferroviaria. Aquel fue nuestro bautismo social y el punto de partida de esa lucha (...) Aquel grupo de entusiastas ferroviarios rosarinos, que proclamaba su apoyo al estado revolucionario en diciembre del '43, se ha convertido en millones de voluntades erguidas que apuntalan con su energía tremenda”¹⁰⁵

Las *demandas ferroviarias* trascendieron rápidamente intereses inmediatos del gremio (las fronteras corporativas) y el espacio en donde esto se expresó más nítidamente fue en el Comité de Unidad Sindical (C.U.S.) de la C.G.T. Liderado por los ferroviarios,¹⁰⁶ el C.U.S. se transforma en el principal agente promotor de la unidad del movimiento obrero y de la articulación entre los sindicatos y la S.T.yP. No sólo la rápida respuesta del gobierno para exigir a las empresas las reivindicaciones materiales de los ferroviarios y otros gremios que se suman tempranamente, sino también las demandas sobre las reformas en las relaciones político-sindicales. Estos factores abonan a la hipótesis de la *crisis de deferencia*,¹⁰⁷ esto es, el llamado al abandono del lugar que tenían los trabajadores en el orden institucional que se desmembraba. La crisis de deferencia se imponía en el espacio sindical ante la legitimidad que el gobierno le otorgaba a la organización gremial y a las demandas históricas de los trabajadores. Este, es un elemento central para comprender la adhesión de otras organizaciones al trabajo de la S.T.yP. La nueva posición que el P.E. otorgaba a la organización gremial en el orden social y político, se articulaba con el proceso de crisis del espacio sindical anterior al golpe de estado. En otras palabras, la conformación del sujeto popular en el ámbito sindical *daba curso* a la crisis de deferencia, rastreable con anterioridad (lo desarrollamos en la fractura de la C.G.T. en 1 y 2), pero que ahora se inscribe en una superficie significativa que le otorga un sentido específico. Este aspecto, tan lingüístico como extralingüístico (es un ciclo de movilización, una reforma del orden institucional, la

¹⁰⁵ Discurso de J. Perón, 23/06/1944, inauguración del Hospital Regional Ferroviario en Rosario.

¹⁰⁶ Desde Octubre de 1944 que se crea la Comisión Pro unidad de la C.G.T. hasta el 21 de Septiembre de 1945 que se establece la C.C.C. de la C.G.T., el presidente de la comisión será Juan Rodríguez (U.F.). De igual forma, el primer secretariado de la C.G.T. en septiembre de 1945 estará presidido por Silverio Pontieri (U.F.).

¹⁰⁷ “... a pesar de la multiplicidad de identificaciones que se encuentran en los orígenes del peronismo, hay una lógica que las unifica más allá de la evidente diversidad de quienes la componen. Dicha lógica se refiere a la crisis identitaria, que Torre señala en la deferencia, sufrida por un sujeto que se corre del lugar que legítimamente le correspondía en el orden hegemónico anterior al peronismo.” (Barros, 2011:22).

transformación de la experiencia cotidiana de dirigentes y bases del gremio ferroviario), permitía modificar el horizonte de expectativa del grupo y otorgaba un nuevo norte a la crisis en curso.

Un mes después de la movilización de los “16 puntos ferroviarios”, el 24 de abril, la Unión Tranviarios (U.T.) adhiere al gobierno de la revolución y presenta sus “16 puntos”, en un ritual que emulaba el de los ferroviarios. El 17 de mayo, la Asociación de Obreros y Empleados del Estado (A.O.yE.E.) hace lo propio en un acto en Plaza de Mayo, con características similares, y todas las personalidades del gobierno recibirán en el Palacio de Invierno al Secretario General del gremio, Vicente Tesorieri.¹⁰⁸ El 2 de julio, es el turno del personal de hospitales y sanatorios privados (Monzalvo, 1974:138).

El crecimiento de la C.G.T. durante la segunda mitad del año 1944, va de la mano con las movilizaciones particulares de los gremios (con sus demandas de carácter corporativo); pero también, paralelamente, con la marcada politización que desde la central en proceso de formación se le imprime a las demandas obreras. Cuando aumentan las presiones para terminar con la neutralidad argentina en la guerra, la C.G.T. adquiere nuevamente corporeidad en la escena pública. Primero, el 27 de julio, varios gremios de la Capital Federal (reunidos en la U.F.) sacan un comunicado apoyando al gobierno en su política internacional. Dos días más tarde, en la Plaza San Martín, se realiza el acto de la C.G.T. en apoyo a la política internacional.¹⁰⁹

El año 1945 iniciaba con la convicción plena de la necesidad de reforzar la institución sindical para conservar el peso gravitatorio que el movimiento obrero estaba adquiriendo en la política:

“Hemos de convencernos, sin lugar a dudas, de algo que es fundamental: De que si nosotros no somos capaces de crear y mantener organizaciones fuertes y responsables, dotadas de capacidad de trabajo y de un firme espíritu creador,

¹⁰⁸ EOF, Jun.1944, 500:8.

¹⁰⁹ Firman los sindicatos del Transporte (U.F., L.F. y U.T.), comercio, telefónicos, municipales, personal de hospitales y sanatorios privados, enfermeros y anexos, obreros de la industria de la carne, del vidrio, telegrafistas, sastres y costureras, una comisión pro unidad obreros portuarios, entre otros (Monsalvo, 1974:168).

ningún gobierno, así esté animado por la más noble de las voluntades, podrá satisfacer nuestros legítimos derechos y aspiraciones.”¹¹⁰

El 12 de julio de 1945, poco más de un año después de los “16 puntos ferroviarios”, la C.U.S. de la C.G.T. realizaba un acto que se constituye en una verdadera demostración del poder sindical. Se estimó en cientos de miles de trabajadores la concurrencia, y más allá de la escasa confiabilidad de los números, el impacto simbólico fue contundente. Las *demandas populares* son, por definición, una pluralidad de demandas que a través de una articulación equivalencial constituyen una subjetividad social más amplia (Laclau, 2005:99). En este sentido, la manifestación de la C.G.T. cristaliza en un pliego de demandas obreras que da cuerpo a la experiencia de un nuevo orden social. El lugar de los sindicatos, quienes hasta hacía poco negociaban una incorporación subordinada a la coalición de la Unión Democrática, ahora reclama centralidad. Además, este lugar se legitima en la *justicia social*, garante último del nuevo orden político-institucional:

“...queremos democracia, queremos libertad, queremos normalidad institucional, pero queremos también, por encima de todas las cosas, un mínimo de justicia social que asegure a las clases laboriosas el nivel de vida digno y humano que legítimamente tiene derecho a aspirar”¹¹¹.

La ampliación de las bases de legitimación del orden político es irreversible, más allá de las posturas favorables o contrarias de las organizaciones sindicales respecto al naciente peronismo, la gravitación de los sindicatos y de la central obrera para legitimar el proceso político en ciernes se impone. La segunda cuestión central, en este *primer momento de identificación*, es la contracara de la consolidación del pasaje de demandas ferroviarias a demandas populares. Esto es, la prefiguración de un enemigo en común, lo que Laclau (2005) denomina la formación una *frontera externa*.

Como ya mencionamos, nuestra hipótesis es que la identidad peronista atraviesa a la ferroviaria y transforma su dinámica identitaria. En este sentido, el proceso de identificación de los ferroviarios con el peronismo está marcado por una

¹¹⁰ Fragmento de la nota editorial “Ideal y doctrina de la clase obrera”, EOF, Ene.1945, 508:11.

¹¹¹ Discurso de Telmo Luna, presidente U.F., en EOF, 1 Ago.1945, 515,

prefiguración de un otro que, en su origen, es parte de los ferroviarios. La corta administración del Capitán de Fragata Puyol nos permite delinear a los *enemigos* de la U.F. Cuando a fines de agosto de 1943 asume la intervención, Puyol se rodea de los ferroviarios que habían sido expulsados del gremio luego del conflicto que derivó en la creación del gremio paralelo a la U.F., la F.O.E.F.

Si bien, luego de la disolución del sindicato paralelo apadrinado por el presidente Ortiz, la mayoría de los afiliados retornaron a la U.F. en 1940: “permaneció fuera de ella solamente un pequeño grupo de hombres que no representaban ni a un cinco por ciento de los que se habían retirado”. Algunos de éstos crearon agrupaciones o sindicatos paralelos en sus seccionales, que se contraponían a la inactividad de la U.F. durante la etapa defensiva del gremio (identificados con la autonomía seccional y con la acción directa) o representando al personal administrativo, carente de representación hasta el momento, pero un sector de trabajadores que la U.F. pretendía incorporar. La intervención Puyol, además de la C.D. central, intervino seccionales “que representan a más de cincuenta mil asociados y la tarea de su reorganización ha sido encomendada en casi todas ellas a no asociados de la Unión Ferroviaria”.¹¹² La carencia de representación del gremio en el personal administrativo, sumado a la fugaz experiencia de la F.O.E.F., dio como resultado una naciente estructura sindical informal, la Liga de Empleados Ferroviarios (sin personería jurídica, pero apoyada por la Administración General de Ferrocarriles)¹¹³, y la intervención Puyol se valió de sus dirigentes, entre otros viejos opositores al gremio.¹¹⁴ En suma, la intervención Puyol implicaba para la C.D. de la U.F. el desembarco de los viejos dirigentes postergados, junto con los que buscaban representar al personal administrativo, y

¹¹² Carta enviada al presidente Ramírez por la C.D. depuesta luego de la renuncia de Puyol (octubre 1943). Reproducida en Fernandez, 1947:305-310.

¹¹³ En septiembre de 1943, ya intervenidos los sindicatos, el Director General de Ferrocarriles (Ing. Arturo Noni) eleva al Ministerio de Obras Públicas el informe sugiriendo que hasta que se realice la división en cuatro sindicatos, se mantenga a L.F., U.F. y a la *Liga de Empleados Ferroviarios* como legítimos representantes.

¹¹⁴ Entre los desplazados en 1940, luego de la disolución de la F.O.E.F., se encuentra Santiago Diz, que oficia de secretario gerente durante la intervención y Bernardo Zugasti (tesorero). El primero, según rastreamos, pertenece al ferrocarril francés Compañía General Buenos Aires y formó parte de la C.D. de la U.F. desde su creación hasta 1926, como vocal y como tesorero (Fernandez, 1947:153).

con una buena relación con la Dirección General de Ferrocarriles, que pretendía concretar la división del sindicato más grande del país en cuatro.

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

“Pedir a todos los trabajadores que aún no se han alistado en sus entidades sindicales, que se adhieran cuanto antes, ya que si estas tienen la obligación moral de defenderlos ante el patrono, a ellas les asiste el derecho de exigirles que se incorporen a sus filas con el fin de aumentar su fuerza propulsora, para que alcancen y sean en el ejercicio de los derechos la expresión total del gremio. A aquellos que no atienden el pedido que les formulo en tal sentido, los considero embanderados en una actitud que califico de antiobrera y antiargentina y los censuro abiertamente por faltar a los más elementales principios de solidaridad que deben a sus compañeros de trabajo, con la carencia absoluta de mentalidad obrera para la lucha proletaria.”¹¹⁵

Meses más tarde, a mediados de 1944, J. D. Perón, en su vuelta a Rosario y en contexto de cumplir con otra de las demandas más importantes presentadas por los ferroviarios, prefiguraba el otro enemigo de los trabajadores, pero no lo presentaba como enemigo de los trabajadores, mucho menos de los ferroviarios, sino como el *enemigo social*:

“La fábrica, el obraje, la mina, el molino, o el establecimiento que se encuentre fuera de las leyes de Trabajo, no pueden gozar de ninguno de los beneficios que concede el Estado. Hay que tratarlos como enemigos sociales”¹¹⁶

¹¹⁵ EOF, 495:9.

¹¹⁶ Discurso de Perón, 23/06/1944.

Como relatamos en el apartado anterior, el vínculo equivalencial crece al calor de las movilizaciones de los ferroviarios y de su participación como promotores de la unidad en el campo sindical. Como contracara, la definición del *otro*, del exterior constitutivo, se perfila con creciente claridad. Luego del acto de la C.U.S. de la C.G.T. el 12 de julio de 1945, una carta de “socios de la U.F. en disidencia” se publica en el diario La Nación, el 30 de julio, acusando al sindicato de “colaboracionista”.¹¹⁷ A la caída en desgracia del grupo que supo acompañar a Puyol, se suma la consolidación de la Unión Democrática, que otorga peso de presión a los socialistas en el medio sindical.

El fin de la guerra consolida en la oposición la imagen del peronismo como un fascismo vernáculo (Bohovslaski e Iglesias, 2014:117). La libertad y la democracia se vuelven significantes claves para consolidar una cadena significativa que se oponga al naciente peronismo. El rol central del gremio ferroviario en la articulación de la cadena equivalencial que comprende la relación entre el gobierno militar y los sindicatos, permite trasladar los males del gobierno a la U.F. Según la interpretación de los ferroviarios opositores, libertad y democracia sindical son elementos de los que carece el gremio. Se acusa de proselitismo a favor de J. Perón (lo que implica abandono de la prescindencia y desviación de fondos) y de anulación de los mecanismos democráticos (por no convocar a la *asamblea general* en 1945),¹¹⁸ a lo que se suma la sospecha de fraude electoral que se instala luego de la normalización del gremio.¹¹⁹

En respuesta, el 3 de agosto, delegados de las seccionales de la U.F. de la Capital Federal y alrededores se congregan en la sede central, en apoyo al accionar de la C.D. Tres días más tarde, convocan también a las bases y emiten un

¹¹⁷ EOF, 1945, N° 515, 1 de Agosto.

¹¹⁸ Respecto a la respuesta del gremio a estas acusaciones, en dónde se niega cualquier apoyo a candidaturas (y utilización de dinero con ese fin) y se aclara que el llamado a la asamblea no se realizó porque el gremio se normalizó sólo tres meses antes de que termine el año 1944. EOF, 517:Tapa.

¹¹⁹ Respecto al conflicto antes de las elecciones de 1944 ver OF, May.1944, 499:3. En resumen, socios de la U.F. que ingresan durante la intervención de R. Puyol (opositores a la C.D., probablemente sean quienes fueron expulsados en 1943 por votar a A. Borlenghi como presidente al II Congreso Ordinario de la C.G.T.) se les niega candidatearse por falta de antigüedad (art. 37 del estatuto social). Otros son apartados por no tener la cuota social al día, entre ellos tres de los ex integrantes de la C.D. de 1943 (Horowitz, 2004[1990]).

comunicado conjunto. El origen seccional y no centralista de la acción, expresa la intención de contrarrestar los comunicados de los “disidentes” que intentan interpelar a las bases sindicales por medio de la reedición de la disputa por la autonomía seccional, transformando a ésta en un equivalente de la libertad y democracia. El comunicado de las seccionales en apoyo a la C.D. es enviado a todos los periódicos (incluido La Nación), pero no logra difusión. El conflicto ferroviario trasciende las fronteras del gremio.

La C.D. y las seccionales interpretan la sobredeterminación del conflicto sindical, ahora parte de un conflicto político general que traduce a nivel nacional los acontecimientos mundiales. La democracia se torna un significante en disputa también dentro del conflicto ferroviario:

“Tanto los acontecimientos externos como los internos hacen propicia la circunstancia para sembrar la cizaña y la desconfianza en el campo obrero; y así es como los voceros capitalistas que ahora se meten de consejeros gratuitos de los trabajadores, cuando no hace mucho tiempo pedían la cabeza de los líderes sindicales, en franco maridaje con los campeones de la independencia aspiran a empuñar los hilos que han de mover masas enormes de opinión (...) Exhortamos a nuestros compañeros ferroviarios a permanecer firmes y serenos frente a todas las arremetidas que se ensayan contra la unión ferroviaria. En la democracia sindical que caracteriza su estructura, tiene ella los medios normales y reglamentarios de encauzar su acción, de definir su obra, de darle autoridades y representantes.”¹²⁰

Pero el soporte de los ferroviarios en disidencia excede también a los ferroviarios de la U.F. El espacio político nacional se estructura en dos campos antagónicos. El 6 de septiembre, ante una directiva de la Comisión Gremial del Partido Socialista,¹²¹ el gremio de maquinistas ferroviarios, junto con la Unión Obrera Textil (U.O.T.) y el Sindicato de la Industria del Calzado, se retiran de la C.G.T. Unos días más tarde, el 19 de septiembre, los ferroviarios en disidencia, junto a otros sindicatos dirigidos por socialistas y comunistas, junto a todos los partidos políticos existentes hasta el momento y a ciudadanos de la Capital Federal; y con el

¹²⁰ EOF, 516:Tapa.

¹²¹ Diario *La Prensa*, 10 de septiembre de 1945.

beneplácito de los principales medios de comunicación, de la Corte Suprema de Justicia, y de una parte importante de las fuerzas armadas, marcharan “por la constitución y la libertad”. Cristaliza la articulación del discurso de la victoria en la guerra mundial, victoria de la libertad y la democracia (representada por los aliados, con EEUU a la cabeza), con la definición del gobierno de E. Farrell (y la figura de J. Perón) como fascismo vernáculo.

Son inabarcables las numerosas interpretaciones sobre el 17 de octubre. Nuestro interés se va a centrar en el impacto que este episodio tiene para los ferroviarios y, colateralmente, en la C.G.T. Diremos a modo general que la crisis del 17 de octubre es el momento de consolidación de una representación social, de fijación de una identidad que era provisoria, que se encontraba en gestación. Es un momento de condensación de sentidos en un símbolo que, al sublimarse (Grosso, 2004), produce en el nivel de la representación el cierre de una totalidad, la estabilidad de un sistema signifiante, la posibilidad de una identidad popular y de una hegemonía.

El 17 de octubre, es una multiplicidad de demandas que se inscriben en una *demanda popular* específica: la liberación de Perón. Pero además, el 17 de octubre es el primer destello que da una silueta al pueblo peronista. En este sentido, el primer pueblo peronista es eminentemente el pueblo trabajador. Es un acontecimiento que tiene, en el centro, a la clase trabajadora y a las organizaciones –más o menos institucionalizadas- que le dan forma, corporizadas el mismo 17 en el comité de huelga.¹²² En este sentido, la *demanda popular* en la que se inscribe la movilización, al igual que la demanda ferroviaria en 1917, encarna el *mito de la huelga general*. Este es un aspecto central en la significación de la huelga para todos los ferroviarios, sus dirigentes centrales, seccionales, y para las bases.

Otra dimensión relevante para analizar la reacción de los dirigentes sindicales, y para ponderar en su justa medida las diferencias con la reacción de las bases ferroviarias es la *tensión* del vínculo identificador al estar mediado institucionalmente. Como desarrollamos en el primer capítulo, la identificación con el líder plantea un vínculo complejo, que varía dependiendo del grado de

¹²² Compuesto por S. Pontieri (CGT), L. Gay (USA) y A. Borlenghi (autónomos) (Torre, 1974)

institucionalización de las demandas. En este sentido, el vínculo libidinal (lazo afectivo con el líder) es más *débil* en un contexto de alta institucionalización. Ante una demanda institucionalizada, la relación con el líder es más cercana a una relación *primus inter pares*, menos idealizada. Por el contrario, cuando la demanda emerge en un contexto social poco institucionalizado, la relación es de pura *identificación*, se ubica al objeto en el *ideal del yo*. Esta distinción nos parece central para abordar la problemática de la articulación del vínculo equivalencial con la institución sindical en el momento de sublimación del peronismo. En este sentido, Groppo (2004:53) reconoce en el 17 de octubre que es “el factor sorpresa encarnado en proyecto político lo que genera un estado de movilización social no fácilmente encausable por las instituciones existentes” En su análisis, se apoya en los discursos de la asamblea del 16 de octubre en la C.G.T. en los que los sujetos representan la irrupción de la heterogeneidad, “la articulación sublime”. Sin embargo, en la misma asamblea hay sujetos que apoyados en la identificación peronista negocian un sentido de responsabilidad institucional, mediado por sentidos previos sedimentados en la central obrera para hablar “en nombre de Perón”. Esta clave de *tensión* entre mediación institucional y articulación sublime va a ser el punto tangencial de nuestro análisis del 17 de octubre.

Entonces, tenemos dos formas distintas de gestionar el momento de sublimación. Por una parte, una demanda *mediada* por la institucionalidad del gremio. La dificultad para enunciar la irrupción del peronismo desde las instituciones existentes: el nuevo orden de relaciones político-sindicales, la posición del sindicato ferroviario en el espacio sindical y la legitimidad de todas las reivindicaciones obtenidas por el gremio, se apoyaban en decretos que tambaleaban junto con el gobierno militar y la figura de Perón.¹²³ Sin embargo, la impostura institucional de los representantes sindicales, incluso de aquellos que daban “la vida por Perón”,

¹²³ En este aspecto, coincidimos con la afirmación de Barros (2011:28) de que “Perón era el punto que anudaba la multiplicidad de identificaciones diversas de las que se componía esa identidad popular que implica un sujeto cuya estima de sí es transformada radicalmente”. Agregaríamos que J. Perón también era el punto que anudaba la multiplicidad de identificaciones diversas que componían la particular identidad anti-fascista (luego anti-peronista) que se articula como efecto de esa identidad popular.

produce una tensión que se gestiona de modo distinto, problemático, el momento de sublimación.

Por otra, una movilización que excede la mediación de esta institucionalidad, demandas particulares que se vinculan de forma directa con la *demanda popular*, un vínculo equivalencial en estado más “puro”, que permite una gestión menos problemática del efecto dislocador (de los marcos simbólicos preexistentes) y reconstitutivo (en un nuevo marco discursivo). Los ferroviarios también participan de esta articulación, no sólo en las seccionales, los barrios y pueblos ferroviarios se transforma la liberación de Perón en el equivalente de un nuevo horizonte de expectativas, que exceden a las inquietudes político-sindicales de la dirigencia del gremio, sino que también dentro de la C.G.T. emerge este discurso de consolidación de un lazo afectivo que irrumpe sin mediaciones.¹²⁴ Más allá de esta distinción que veremos como se desarrolla dentro de la CG.T. en la asamblea del 16 de octubre, de cualquier modo se consolida la figura de Perón como elemento que *sutura* un sistema estable de significación en dónde se inscriben *todas* estas demandas.

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

¹²⁴ Alejandro Groppo, caracteriza el momento de sublimación citando discursos de delegados en la asamblea de la C.G.T. del 16 de octubre. Dice respecto al efecto de sublimación: “Ese es el efecto dislocador y reconstitutivo a la vez de la oferta de Perón, que desidentifica a los sujetos de sus previos marcos ideológicos y los relocaliza en un marco discursivo nuevo.” (Groppo, 2004:53)

A partir del levantamiento militar de Campo de Mayo el 9 de octubre (liderado por un hombre muy cercano a J. Perón, el Coronel E. Avalos) y la renuncia de J. Perón a todos sus cargos, y el posterior confinamiento a la isla Martín García el día 13, la jerarquía sindical en general y los ferroviarios en particular se encuentran en una encrucijada. Hasta aquí fueron los ferroviarios quienes actuaron como principales intérpretes en la articulación de las reivindicaciones logradas por los obreros con la acción de la S.T.yP. y con la figura de Perón, imprimiendo su particular modo de gestionar esta articulación.

La movilización de la C.G.T. a la S.T.yP. el día 10, como muestra de apoyo ante las renuncias a los cargos del día anterior, aún sostenía la modalidad que inauguraran los ferroviarios en marzo del año anterior (al presentar los “16 puntos”). La movilización es resultado de una convocatoria formal desde el sindicato y la central. Ese día, Perón se despide por cadena nacional radiofónica ante una multitud en las afueras de la secretaría (Luna, 1969) Sin embargo, los confusos episodios del 13 en la Plaza San Martín -que concluyen con la detención de Perón- generan un nuevo cuadro. La ausencia del líder y la efervescencia social, pone a los dirigentes ferroviarios en una situación tan incómoda como contingente.

Luego de la última reunión de J. Perón en la S.T.yP. el 10 de octubre, los miembros de la U.F. (tanto de la C.D. como los que ocupan cargos en la S.T.yP. y en la C.G.T.) buscan acercarse a él sin éxito. Hasta el 16 de octubre a la tarde, sólo consiguen hablar con el presidente E. Farrell y el Crel. E. Ávalos.¹²⁵ Ante este panorama, la C.G.T. decreta la *huelga general* para el día 18. El 17 a la mañana, la C.D. de la U.F. comienza a comunicar “boca en boca” y telefónicamente (evitando el telégrafo para no hacer pública la comunicación) a las principales seccionales del país la resolución de *huelga general* para el día siguiente.

En las seccionales ferroviarias, los días de confusión, incertidumbre y noticias cruzadas sobre el paradero de Perón y las medidas que el gremio y la central

¹²⁵ Respecto a las reuniones de los ferroviarios se puede consultar (Monzalvo, 1974) y el discurso de inicio de la reunión de la C.C.C. de la C.G.T. del 16 de octubre dado por su secretario general Augusto Pontieri (U.F.). El acta de la reunión del C.C.C. de la C.G.T. se puede encontrar transcripta completa en Pont (1984:91-112).

tomarían al respecto, hacen crecer la tensión.¹²⁶ El día 15 de Octubre, luego de una reunión en la C.G.T., la C.D. de la U.F. emite la circular de Prensa N°21, dónde “se recomendaba a los asociados que se mantuvieran serenos, absteniéndose de adoptar aptitudes que respondieran a inquietudes y orientaciones ajenas a las de la comisión directiva”.¹²⁷ El espectro de la *huelga general* retorna a los dirigentes del sindicato del riel. La falta de control sobre una acción de tal magnitud se conjuga con la influencia de sentidos ajenos a los intereses del gremio, que se construyen con mayor facilidad en las comunidades ocupacionales. En caso de violencia, la *deslegitimación* de la autoridad y del alcance de la representación del gremio, la pérdida de la disciplina sindical en las bases, eran riesgos que la dirigencia aún no se permitía correr.

Pero el discurso institucional, es desbordado por la inscripción equivalencial de las demandas que anudan en un símbolo que excede el orden y la legitimidad de aquella. Las acciones conjuntas entre seccionales de diversos gremios es una realidad que supera el alcance decisorio de la C.D. Al día siguiente, el 16 de octubre, a pesar del comunicado exhortando a la calma el día anterior, “la Comisión directiva comprobó, por el creciente número de delegaciones que la entrevistaban, como así también por comunicaciones telegráficas y telefónicas provenientes de todos los lugares del país, incluso los más alejados, que el descontento de los trabajadores era general. En efecto: espontáneamente abandonaban el trabajo y las actividades progresivamente quedaban paralizadas.”¹²⁸ El espectro de la *huelga general* comenzaba a cobrar corporeidad. La experiencia de 1917 se vuelve cada vez más presente para los ferroviarios.

Según el dirigente ferroviario Luis Monzalvo, en Tafí Viejo “los ferroviarios habían abandonado al medio día los talleres y que habían iniciado una marcha de

¹²⁶ Para sumar a la confusión, el mismo 17 aparece en la prensa escrita de mayor difusión un comunicado, firmado por el “Comando Único Ferroviario”, dónde ordenan a los ferroviarios de todo el país *no adherir* al paro del 18.¹²⁶ Los “comandos ferroviarios” nacen al calor de la movilización de la C.G.T en el mes de julio, en dónde se acusa a la C.D. del gremio de proselitismo en favor de J.D. Perón. En agosto emiten algunos comunicados y en septiembre realizan un congreso constitutivo del Comando Único. En octubre, ante la movilización, lanzan sus directivas. La vanguardia (socialista) y los periódicos de tirada nacional difunden sus actividades. Ver EOF, 515:9; 516:T;517:T;518:10 y *La Nación*, 30 de julio de 1945.

¹²⁷ E.O.F, 519:T.

¹²⁸ Circular General de la U.F. N°40, del 19 de octubre de 1945. En E.O.F. 519:9.

protesta, de Tafí Viejo a Tucumán” (Monzalvo, 1974:188). Si la huelga no fue alentada por la U.F., la noticia de la huelga general de toda la C.G.T. para el 18, se expandió por todo el país, coordinando las manifestaciones (Torre, 2011[1988]). Según un estudio sobre los ferroviarios de la localidad tucumana (Olea, 2012:20), la seccional de San Miguel de Tucumán declara la huelga general el día 17 a las 12hs (veinte minutos después de que llega el tren obrero de Tafí Viejo cargado de manifestantes, y presumiblemente, luego de recibir el llamado de la central de la U.F. confirmando la huelga general del 18). Esta seccional tucumana, se encarga de comunicar el inicio de la huelga a todas las seccionales de la provincia y a las seccionales de las provincias de Salta y Jujuy.

Según el dirigente ferroviario sanjuanino Ramón Tejada, miembro del C.C.C. de la C.G.T., en esa provincia los ferroviarios ya se encuentran movilizados cuando él asiste a la asamblea del 16. En la capital y el conurbano, el transporte funciona con problemas desde el 15. El 17, el tren que va de La Plata a Capital Federal vía Quilmes, es interrumpido por ferroviarios que, según Cipriano Reyes, “desoyen” las directivas de su gremio (1985:218), aunque desde la tarde anterior saben que se resolvió la huelga general. En La Plata, no hay transporte ferroviario ni tranviario, en los talleres de Junín, Remedios de Escalada, Cruz del Eje, Rosario y Pérez, los ferroviarios son protagonistas el día 17. Ante la noticia de que la C.G.T. decretó la *huelga general*, se da rienda suelta a la ansiedad reinante en las comunidades ferroviarias.

Vamos a centrarnos en la reunión del C.C.C. de la C.G.T. del 16 de octubre (Pont, 1984[1978]; Del Campo, 2005[1983]; Doyon, 2006[1978]; Torre, 2011). Existe un consenso historiográfico en que, debido a su tradicional “dialogismo”, la U.F. proponía “encontrar una solución de compromiso con las facciones militares dominantes luego del desplazamiento de Perón” (Pont, 1984[1978]:89). Sin dudas el acta del día arroja que la U.F. en bloque vota contra la declaración de huelga general,¹²⁹ sin embargo, interpretamos que la posición del gremio respecto a la

¹²⁹ De los 11 votos en contra 10 son de ferroviarios, el restante es de Bruno Alpuy, representante de A.T.E. Sólo como dato, en su libro Pont no puede reconocer la pertenencia sindical de cuatro miembros del C.C.C. presentes en la reunión: Juan Céspedes, Anuncio S. Parrilli, Bartolomé Pautasso y Antonio Platas. Corroboramos que son miembros de la U.F. (E.O.F., 1 Oct.1945, 518:5).

libertad de J. Perón tiene connotaciones distintas a las que aseveran la interpretación citada.

En primer lugar, si bien prevalece la *disciplina sindical* al votar, las diferencias de opinión atraviesan al sindicato ferroviario.¹³⁰ Hay ferroviarios que sostienen la necesidad de pedir por la liberación de J. Perón y otros que sostenían esto y luego, al conocer la posición institucional del gremio, cambian de opinión.¹³¹ Por su parte, la posición de la U.F. es que una *huelga general* puede derivar en un conflicto social de grandes proporciones, en ese sentido, es un riesgo para la legitimidad de la C.G.T. y para el futuro del propio Coronel Perón.

La figura de Perón es central en el debate. Entre los que proponen la *huelga general*, la divisoria gira en torno al principio de *prescindencia política*. Ante quienes sostiene que se debe pedir (junto con el “pueblo”, que ya está en las calles) por la liberación de Perón, otros advierten que se debe respetar la prescindencia, distinguiendo entre sostener las conquistas obreras y el reclamo por que liberen al Coronel J. Perón (un militar investido de funciones políticas). El secretario general de la U.T. y vicepresidente de la C.G.T., Néstor Álvarez, es quién *sostiene la huelga general con prescindencia política*:

“Hay que dejar bien establecido que la Confederación General del Trabajo, por razones de principios no puede declarar la huelga general solicitando la libertad del Coronel Perón. Tenemos una gran deuda de gratitud con él pero nuestros principios son los que orientan al movimiento obrero.”¹³²

Por el contrario, la posición que sostiene la U.F. es de intermediaria entre el movimiento obrero y el gobierno. Tanto el Secretario General de la C.G.T., Silverio Pontieri, como los ferroviarios que actúan en la C.D. y los que estaban en la S.T.yP., luego del contacto con el presidente y el Gral. Avalos, alegan que puede ser contraproducente la violencia en las calles y que se debería esperar el contacto con el propio J. Perón. El propio presidente Gral. E. Farrell, en la reunión de ese mismo

¹³⁰ También la diversidad de opiniones de los delegados miembros de la C.C.C. atraviesa a la Unión Tranviarios, sindicato históricamente aliado de la U.F. De forma inédita, los tranviarios sostienen finalmente la posición contraria a la U.F, apoyando la huelga general.

¹³¹ Este es el caso de Nuncio Parrilli y el de Francisco Perazzollo. (Pont, 1984[1978]:105,109).

¹³² Acta C.G.T.-C.C.C., 16 Oct.1945, declaración de Néstor Álvarez (U.T.) en Pont, 1984[1978]:98.

día a la mañana les había garantizado, además de la continuidad de las políticas laborales, una reunión con J. Perón para el día siguiente:

“Le planteamos también al General Farrell nuestras serias preocupaciones que eran las de todos los trabajadores por la detención del Coronel Perón y por el estado de su salud que sabíamos afectada. Le dijimos que ya algunos gremios en forma total o parcial habían salido a la calle pidiendo su inmediata libertad, y que si no se accedía a este reclamo popular podrían venir momentos muy difíciles para el país. La clase obrera, dijimos, tiene el temor de que se haga víctima al Coronel Perón de algún mal juego. Nos reafirmaron tanto el General Farrell como Avalos y Sustaita que ellos eran los mejores amigos del Coronel Perón y que se preocupaban por su suerte tanto como nosotros”¹³³

“Tenemos que pensar diez veces antes de tomar alguna resolución como la que aquí se propugna. ¿Alguno de Uds. Sabe a ciencia cierta qué es lo que pasa en las altas esferas? Por un lado nos dicen todos que son amigos de Perón y que éste no está detenido (...) a la vez, se nos asegura que las conquistas sociales serán respetadas (...) Me parece que bajo ningún concepto podemos declarar la huelga general (...) y no vaya a ser que atropellando a degüello como queremos hacer con la declaración de huelga, en vez de favorecer, perjudiquemos al Coronel Perón.”¹³⁴

“El Coronel Perón sabe que hay detrás de todo esto y por eso es que nos ha aconsejado que evitemos la provocación de incidentes (...) Nuestra organización, la Unión Ferroviaria, tiene conocimiento oficial de que el Coronel Perón está internado ya en el Hospital Militar Central (...) Cuando vine a la organización que pertenezco y tomé contacto con mis compañeros y estos me informaron cual era la situación real, empecé a reflexionar que no era conveniente adoptar actitudes apresuradas (...) En concreto mi posición es que la C.G.T. por ahora no debe declarar la huelga general.”¹³⁵

Nos interesa resaltar, entonces, que la posición del gremio se basa en una estrategia apoyada en el sentido de *disciplina sindical*, rasgo central de la

¹³³ Acta C.G.T.-C.C.C., 16 Oct.1945, declaración de Pontieri (U.F.) en Pont, 1984: 95.

¹³⁴ Acta C.G.T.-C.C.C., 16 Oct.1945, declaración de Manso (U.F.) en Pont, 1984:102-103.

¹³⁵ Acta C.G.T.-C.C.C., 16 Oct.1945, declaración de Perazzolo (U.F.) en Pont, 1984:104-106.

articulación de la identidad ferroviaria con el peronismo. El sindicato conductor de la C.G.T. y de mayor relación con J. Perón, ante la ausencia de éste, se atiene a los preceptos procedimentales que articularon la relación y que llevaron al gremio a la posición en la que estaba. La ausencia llamaba a la medida de quienes operaban como intérpretes de un líder sin voz, ateniéndose a sus últimas consignas y a la espera de una nueva comunicación. La huelga debía retrasarse *hasta* poder hablar con J. Perón.

Pero también existen ferroviarios que sostienen la necesidad de hacer explícita la defensa del Coronel confinado. Lejos de implicar un acto político, era una demanda por la liberación de un *primus inter pares*:

“Si la C.G.T. pide y gestiona la libertad del Coronel Perón, no vulnerará los principios sindicales porque podemos decir ahora que el Coronel Perón es uno de los nuestros (...) Nada perderá el movimiento obrero al encarar en forma enérgica las gestiones por la inmediata libertad del Coronel Perón y al contrario creo que ello lo prestigiará ante la inmensa mayoría del pueblo.”¹³⁶

Aquí aparece otro de los elementos articuladores que describimos. El contrato moral deviene en *lealtad* hacia quién es, además de *socio honorario* de la U.F., *el primer trabajador*. La diferencia, entonces, entre los ferroviarios en las calles y las posiciones institucionales, se da en términos de una oposición entre dos elementos centrales de la articulación entre los ferroviarios y el peronismo. Una propio de la articulación equivalencial más “pura”, la *lealtad* y otro específico de la vinculación con la institución ferroviaria, la *disciplina sindical*.

La U.F., además, intenta consolidar su posición de conductor del movimiento obrero, atada desde su origen a la suerte de la C.G.T., e impulsada explícitamente por Perón y Mercante desde fines de 1943. En este sentido, la efervescencia social, tan espontánea cómo alentada por sindicatos autónomos, entre los que sobresalía

¹³⁶ Acta C.G.T.-C.C.C., 16 Oct.1945, declaración de Tejada (U.F.), en Pont, 1984, 99-100. Del mismo modo, en la U.T. también aparecen discursos que objetan la posición de huelga general prescindente sostenida por su sindicato: “La clase obrera muchas veces se ha jugado por la libertad de sus hombres detenidos y la posición del Coronel Perón es la de un trabajador que dio a sus compañeros todo lo que pudo y todo lo sacrificó. Perón solo, ganó más conquistas para los trabajadores que éstos en cien años de lucha.” Acta C.G.T.-C.C.C., 16 Oct.1945, declaración de Arpesella (U.T.) en Pont, 1984:102.

el liderazgo del secretario general de la federación de comercio, Ángel Borlenghi, entendían los ferroviarios que no debía arrastrar a la central. Como decía el ferroviario Juan José Perazzolo, la postura de los conductores del movimiento obrero no podía ser la de correr a la saga de los autónomos:

“En los referente a los sindicatos autónomos y a lo que ellos piensan en estos momentos, debo decir con toda claridad que ellos no pueden ser materia de juicio para nosotros. Esta afirmación la hago por experiencia sindical que tengo, vivida también en la C.G.T. No es la primera vez que los sindicatos autónomos se acercan a la Confederación General. Siempre sucede así cuando necesitan nuestra ayuda o cuando están en un grave aprieto del que no pueden salir, entonces recurren a la C.G.T. y esto debe terminar de una buena vez. Si ellos están con la C.G.T. que se afilien y cumplan con todos los deberes y así tendrán todos los derechos, porque no es posible que como ahora, quieran imponernos actitudes y posiciones, cuyas consecuencias sólo cargaremos nosotros” (Pont, 1984[1978]:104)

Más allá de las posiciones planteadas en la reunión, existía un consenso que consideramos central de resaltar para comprender en pleno la significación de esta jornada. La C.G.T. debe consolidar su posición hegemónica en el espacio sindical para asegurar la legitimidad en el nuevo (des)orden social y político emergente. El momento de sublimación, de ruptura y regeneración por excelencia, amenazaba con tirar por la borda también lo conseguido por la C.G.T. en los meses previos. La facción que sostiene la necesidad de la huelga general, también tiene esta premisa clara:

“Propongo (...) se declare un paro general en todo el país (...) para demostrar a la clase capitalista nuestra fuerza, de esta manera también cuando en el futuro se quiera formar gobierno, se consultará a la C.G.T. respecto a si está de acuerdo o no, porque corresponde que la C.G.T. sea consultada.”¹³⁷

La diferencia radica en que los ferroviarios, nuevamente en una posición institucional privilegiada, consideran que esa defensa debe realizarse de forma disciplinada, que la liberación de Perón es una cuestión negociable, que esas

¹³⁷ Acta C.G.T.-C.C.C., 16 Oct.1945, declaración de Méndez (Federación Obrera del Vestido) en Pont, 1984[1978]:106-107

negociaciones legitiman la postura de los ferroviarios y, por último, que acoplarse a una *huelga general* que nace de manera espontánea es una medida imprevisible, que atenta contra *toda* institucionalidad. La tensión entre el *mito de la huelga general* como horizonte, como nacimiento de un nuevo orden, y la necesidad de sostén del orden racional-burocrático, de privilegiar las prácticas sedimentadas en las instituciones, llega a su punto máximo.

Al final de la reunión, los ferroviarios votan con su gremio, en contra de la huelga general, y esperando comunicarse al otro día con J. Perón para resolver el plan de acción.¹³⁸ Pero pierden la votación, 16 votos a 11. A diferencia de lo que sucediera en la ruptura de la C.G.T. a inicios de 1943, los ferroviarios esta vez se atienen a la disciplina y apoyan la medida. El comunicado de la C.G.T. parece presentar una sentencia salomónica respecto a las posiciones internas de quienes quieren pedir la liberación de J. Perón y quienes sostienen que eso sería violar la prescindencia. Se pide la liberación de “todos los presos civiles y militares que se hayan distinguido por sus claras y firmes convicciones democráticas y por su identificación con la causa obrera” (Del Campo, 2005[1983]:320).

Los criterios que prevalecen son, la *huelga general* como medida para legitimar la posición de la C.G.T. en el nuevo orden institucional (y ante los sindicatos autónomos) y la *prescindencia política* como principio estructurante de la unidad sindical. Como advierte Torre (1974) en el periódico de la C.G.T. posterior a la huelga, queda plasmada esta posición. Se centra la atención en el momento institucionalista, en la huelga general del 18, sin hacer alusión al momento equivalencial encarnado en el mito de la huelga general, que condensaba la demanda por la liberación de Perón.

En el periódico ferroviario, el titular refuerza la idea de que “la clase trabajadora organizada en la Confederación General del Trabajo ha sabido defender las

¹³⁸ Según Monzalvo esa reunión finalmente sucedió: “El día miércoles 17 de octubre de 1945 montaron guardia desde las 8hs de la mañana en las adyacencias del Hospital Militar, los compañeros Florencio Soto y Juan A. Carugo, quiénes tenían la misión de ‘constatar la presencia física del Coronel Perón y de hablar con él’. Así ocurrió, a las 10.30hs del mencionado día los compañeros pudieron ver al Coronel Perón en una habitación de dicho hospital. La entrevista no duró más de dos minutos, según tuve conocimiento por los compañeros citados. Era evidente que el Coronel Perón seguía privado de su libertad” (Monzalvo, 1974: 190)

conquistas sociales y evidenciado que su unidad es indestructible”. En el epígrafe aclara que en las jornadas del 17 y 18, que lleva adelante el “movimiento obrero auténtico” fue “activísima la participación del gremio ferroviario”. Afirmando el sentido de conductores del movimiento obrero organizado, y la invocación ineludible de la memoria de las luchas que sostienen los sentidos del orgullo ferroviario, en las primeras líneas del artículo de tapa el Obrero Ferroviario asegura que “para recordar otro [acontecimiento] análogo debemos remontarnos a septiembre de 1917”.¹³⁹

Con la huelga general la C.G.T. afirma su posición dominante en el campo sindical. Sin embargo, el principio de prescindencia política se afirma como principio estructurante de esa hegemonía. Pero, ¿cómo conciliar esta prescindencia con la necesidad de afirmar el orden defendido en las calles en las urnas, consolidando la definitiva institucionalización del mismo? La formación del Partido Laborista fue la solución inmediata.

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

En este contexto, se torna central la creación de una alternativa organizativa para la politización de la relación entre J. Perón y los trabajadores. Más que alterar el sentido de la prescindencia, la creación del P.L. es la forma organizativa que permite mantener esta articulación entre identidad ferroviaria y peronismo. Sin embargo, esta tensión que produce la pendulación de los sentidos del significante de la prescindencia, lejos de resolverse, signará todo el período. El otro significante

¹³⁹ EOF, 519:T.

articulador, el de la *disciplina sindical*, se transforma en una fuerza invaluable para el vertiginoso desarrollo de la nueva organización política en la que los ferroviarios fueron una pieza fundamental. El poder organizativo de los ferroviarios otorgó un plus fundamental en la campaña proselitista.

Según Monzalvo (1974), el día 19 “en mi despacho de la secretaría general de Asistencia y Previsión, conversé durante el día con 20 compañeros de distintos ferrocarriles y de las seccionales más importantes de la Unión Ferroviaria (...) y les fui informando del firme propósito de armar un partido político de los trabajadores”. Al otro día, “nos reunimos en el sótano del Hotel Adams, de Juncal y Maipú, unos cuarenta ferroviarios de los distintos ferrocarriles y deliberamos”. El 22, Monzalvo y los otros tres ferroviarios que oficiaron de asesores de la intervención en la U.F., se reúnen con el flamante secretario de trabajo y previsión social, D. A. Mercante, quién los alienta en la idea y los pone a cargo de llevarla adelante. El 23 de octubre se realiza la reunión constitutiva del P.L., a la que “fueron 153 compañeros, en su mayoría ferroviarios”. El 24 a la mañana, continúa relatando Monzalvo, “tipiamos un estencil con el texto de una credencial que acredita al poseedor de la misma estar debidamente autorizado para constituir un centro Laborista como filial del Partido Laborista (..) en el mimeógrafo de la Unión Ferroviaria sacamos doscientas copias”. “Antes de las nueve de la mañana (...) ya habían sido entregadas 100 credenciales en manos de compañeros colaboradores integrantes, a los que llamábamos el ‘equipo ágil’ (guardas, camareros, mozos y personal coches-comedores) (...) el día 25 ya estaban en todo el país las instrucciones (...) dos días después ya habíamos recibido ochenta y cinco telegramas dando cuenta de que se había constituido igual cantidad de Centros Laboristas e iniciado tareas proselitistas” (Monzalvo, 1974:203-205). El 15 de diciembre se realiza el primer acto del P.L. con una masiva concurrencia en la Plaza de la República. Dos semanas más tarde, entre el 28 de diciembre y el 1 de enero, Perón realiza, en ferrocarril, la primera gira de campaña por la Rioja, Catamarca, Tucumán, Salta, Jujuy, Santiago del Estero y Santa Fe (Monzalvo, 1974:227-232).

Más allá de tratarse de un testimonio particular, las pocas fuentes para seguir los pasos de la formación del P.L. nos permite ilustrar una aproximación del valor

de los ferroviarios y su fuerte identificación con esta empresa colectiva. En la provincia de Santa Fe, las Juntas Centrales del P.L. en la provincia (norte y sur) tenían intensa participación de ferroviarios. Sobre todo hegemonizaban la Junta de la zona sur (Rosario) (Prol, 2013:13).¹⁴⁰

Las páginas del Obrero Ferroviario poco dirán de la actividad política (habrá que esperar más de un año, a diciembre de 1946, para que el presidente Perón vuelva a aparecer en sus páginas, en el contexto de su alocución en la asamblea de la C.G.T. en el Teatro Colón).¹⁴¹ El Partido Laborista *nunca* es nombrado, ni se difunde *ninguna* actividad del P.L. provincial. Esta se transforma en un férreo tabú en la institución ferroviaria, que debe sostener la tensión entre ver realizado su sueño de conducción de *todo* el campo sindical con el de presentarse como prescindente para lograrlo.¹⁴² La consolidación de una C.G.T. masiva depende del principio de prescindencia, sin dudas con sentidos menos rígidos que en años anteriores. Como si realizasen una transmutación propia de superhéroes, los dirigentes sindicales ferroviarios dejan su ropaje político en la puerta del sindicato.

¹⁴⁰ Demetrio Figueiras (luego senador nacional), Ángel Marini y Juan Brugnerotto (luego diputado nacional) pertenecían a la Junta, todos miembros de la U.F.

¹⁴¹ EOF,533.

¹⁴² No es igual en todos los gremios. En el caso de Santa Fe, en algunos departamentos de la provincia y en la ciudad de Rosario, existen agrupaciones que sostienen su identidad gremial. Sin embargo, a pesar de la gravitación de los trabajadores del riel, *no existen agrupaciones ferroviarias que apoyen la candidatura de Perón*. Luego de la creación del Partido Peronista, con una carta orgánica que permitía agrupaciones de origen gremial (luego Unidades Gremiales), aparecen en Rosario agrupaciones ferroviarias según empresa. (Prol, 2013:13,16).

Capítulo 3: Los ferroviarios ante la emergencia del campo sindical (1943-1946)

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

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

Por último, los ferroviarios de forma novedosa y decisiva, ocupan posiciones en la nueva burocracia estatal e incursionan en el *campo político*, participando protagónicamente de la formación del Partido Laborista y ocupando posiciones ejecutivas tanto en municipios como en gobernaciones y en el Poder Ejecutivo nacional. Un grupo del plantel de directivos y administrativos de la U.F. (con larga trayectoria como el Dr. Atilio Bramuglia, Luis Gonzalez, Luis Cerruti, Luis Monzalvo, Florencio Soto, Luis Girola, entre otros) serán referentes importantes para comprender las transformaciones que se producen tanto en la organización sindical como en las *prácticas* sindicales. La activa participación de *agentes sindicales* del

gremio ferroviario en el diseño organizacional del Estado y en el proyecto político peronista es un fenómeno excluyente al que, en consonancia con los estudios de las *segundas líneas peronistas*, intentaremos ponerle nombres propios y esbozar algunas trayectorias.

3.1. El modelo sindical, consideraciones generales sobre el proceso de emergencia del campo sindical argentino

Dos operaciones fundamentales se encuentra en la base de la génesis de un campo: la *concentración* de capitales y su *objetivación* (Bourdieu, 1996). Desde la llegada de Perón a la Dirección Nacional del Trabajo (D.N.T.) a fines del año 1943 (y de Mercante a la intervención de los gremios ferroviarios), hasta la consolidación de los derechos laborales con la reforma constitucional de 1949, encontramos ambos procesos en el ámbito sindical argentino. El proceso de *concentración* de capitales (de negociación, organizativo y político) encuentra su correlato en una *expansión organizativa* que, desde inicios del año 1944, se produce en los sindicatos que se relacionan tempranamente con la Secretaría de Trabajo y Previsión (S.T.yP.) En simultáneo, el volumen y estructura de estas *especies de capital* se legitiman, a la luz del reconocimiento político y legal que las posibilita y, también, las condiciona.

El proceso esta signado por un trabajo de *objetivación* de esos capitales, que adquiere el carácter de una *institucionalización*,¹⁴³ como efecto de la creación de un marco jurídico y su correlato organizativo estatal, que consolidan los *mecanismos de reproducción* del campo, apoyado. La creación de la S.T.yP. a finales de 1944, el Decreto/Ley de octubre de 1945 y, la posterior afirmación del mismo en la Ley de asociaciones profesionales N°12.921 de diciembre de 1946,¹⁴⁴ están en la base del

¹⁴³ Aquí la definición de *institucionalización* es específica, implica el “establecimiento de una frontera jurídica que visualiza un estado de las luchas sociales, es decir, un estado de la distribución de las ventajas y las obligaciones.” (Bourdieu, 2012[1979]:560).

¹⁴⁴ Las fechas de sanción y publicación en el Boletín Oficial de los mismos disponibles en SAIJ: www.saij.gob.ar . El texto completo del decreto/ley se encuentra en Anales de Legislación Argentina, tomo V. p.591.

proceso de institucionalización de las relaciones político-sindicales y legitima una relación asimétrica de fuerzas en el acceso y la ocupación de las posiciones dominantes en el nuevo campo (Bourdieu, 2012[1979]:71-72). Desde nuestra perspectiva, lo que se conoce en los estudios clásicos como el “modelo sindical peronista” (Doyón, 2006[1978]), es un proceso de institucionalización de las relaciones político sindicales que tiene efectos sobre las prácticas y las estrategias de los agentes sindicales, además de consolidar determinados *mecanismos de acceso al campo sindical* que definen el peso relativo de los diferentes capitales en la lucha por ascender a las posiciones dominantes del mismo. Estos procesos, generan como efecto la autonomización del *campo sindical*. Este, “se presenta como un mundo autónomo que, aunque producto de la acción histórica, tiene sus propias leyes, trasciende las voluntades individuales, y permanece irreductible a lo que cada agente, o incluso a lo que el conjunto de los agentes puede apropiarse” (Bourdieu, 2012[1979]:267). Entonces, la motivación para desarrollar el proceso de emergencia del campo sindical es que brinda una perspectiva de análisis que está en las antípodas de uno de los principios del *paradigma clásico de los estudios entre movimiento obrero y peronismo*, en el que la consolidación del “modelo sindical peronista” es el diseño institucional que permite despojar al movimiento obrero de su autonomía política. Desde una noción de autonomía relativa, podemos contextualizar nuestro estudio de caso desde un corpus conceptual que no quede atado a aquella pregunta.

Como observa Louis Doyon, la institucionalización de las relaciones entre patrones y obreros se produce a través de, fundamentalmente, tres instituciones: las comisiones paritarias, los tribunales laborales y la seguridad social.¹⁴⁵ Con el decreto/ley de asociaciones profesionales se termina con un sistema de prácticas basado en mediaciones voluntarias y de discrecional cumplimiento y se erige el

¹⁴⁵ Los trabajos pioneros de Gaudio y Pilone (1983, 1984) afirman que desde mediados de la Década del 1930 se hace más corriente la intervención (solicitada u ofrecida) de la Dirección Nacional de Trabajo (DNT) en conflictos laborales y las práctica de negociaciones colectivas y celebración de convenios colectivos de trabajo, sobre todo en la rama industrial. Para una lectura crítica de los alcances explicativos de los trabajos de Gaudio y Pilone ver Luciani (2012).

Estado como único árbitro *legítimo* para *todos* los conflictos entre los sindicatos y las patronales (Doyon, 2006[1978]:113-114 y 224).¹⁴⁶

Podemos agregar que otros instrumentos laborales se expanden a un gran número de sindicatos y se transforman en un horizonte legítimo para todos los trabajadores sindicalizados. El *escalafón*, que regula y ordena los ascensos y escala de sueldos con observancia del Estado, es un instrumento que modifica la posición del empleado, que deja de estar sujeto a la discrecionalidad de los patrones o a las negociaciones particulares por empresa o por sectores (como en el caso de los ferroviarios). También se consolida como *práctica sindical* la figura de la *comisión interna* en las fábricas, similar a la de la *comisión de reclamos* en los ferrocarriles. Estas se constituyen en el nexo entre las bases y la dirigencia sindical, y son las que sostienen -en el lugar de trabajo y en la práctica cotidiana- los derechos laborales adquiridos en la letra (Schiavi, 2013).

Por último, un aspecto poco tratado pero que consideramos necesario resaltar como elemento central para comprender la *emergencia del campo sindical* se trata de la consolidación del modelo del sistema previsional de cajas jubilatorias por actividad. La centralización y consolidación legal del sistema previsional que permite el control de los sindicatos sobre la administración de los capitales previsionales y la *formalización* y universalización de los aportes a través de la implementación del descuento por planilla de sueldos, se produce en un contexto político de expansión de las cajas jubilatorias por actividad. Como veremos en el último capítulo, este factor es determinante para comprender la tensa relación entre el *campo sindical* y el *campo político* en los primeros años de gestión del gobierno peronista.

La dinámica del campo afecta tanto las reglas como las nuevas prácticas. En este sentido, como ya mencionamos, la S.T.yP. se constituye en el organismo que produce los *mecanismo de acceso y reproductibilidad* del campo sindical. La consolidación de un organismo estatal –en principio, externo al *campo sindical*– como productor de los mecanismos de acceso, reorganiza la distribución de los capitales (el peso relativo que tiene cada *especie de capital*) y las *estrategias* de los

¹⁴⁶ Para el caso de los convenios colectivos de trabajo recién en 1953 se sanciona la ley N°14.250. Anales de Legislación Argentina, tomo XIII A, p.193.

agentes (los caminos para acceder a una mejor posición en el *campo sindical*). La dimensión legal-institucional se complementa con modificaciones en las *prácticas sindicales* que se reflejan en nuevas estrategias para ganar posiciones en el mismo campo y en la participación activa de los *agentes sindicales* en nuevos espacios como la burocracia estatal o el *campo político*. Estos *desplazamientos* a otros campos, expandiendo el horizonte de la acción sindical, consolidan nuevas *estrategias*. En este contexto, el aumento del *volumen del capital político* en el *campo sindical* es una nota sobresaliente del nuevo orden. Por último, el *capital sindical* es una resultante de este nuevo orden sindical, un modo de categorizar analíticamente el conjunto de características específicas del campo en su volumen global y, en particular, al volumen del total de los capitales que cada agente obtiene en el juego.

El mecanismo de acceso al campo tiene una primera instancia en la inscripción en la S.T.yP. Esta posibilidad está abierta a toda asociación profesional que cumpla con una serie de requisitos formales, sin ningún tipo de exclusividad. Al lograr inscribirse, las mismas se denominan *asociaciones profesionales de trabajadores*. Este requisito se impone como primer principio de inclusión/exclusión (*numerus clausus*) al campo. Pero además del acceso, la *personería gremial* se transforma en una herramienta indispensable para capitalizar la obtención de beneficios en favor del sindicato y del gremio. La *personería gremial* funciona como un *diploma*, un capital objetivado en el campo, en cuanto establece jerarquías objetivas a los agentes (los sindicatos) que lo incorporan (Bourdieu, 1994:47). Sin *personería gremial*, la posibilidad de aumentar el volumen de capitales de un sindicato queda reducido considerablemente.

Si la *institucionalización de los mecanismos de acceso* permite la *reproductibilidad* del campo, la *distribución de las especies de capital* define su *estructura* (Bourdieu, 2012[1979]:288). Los gremios que se relacionan tempranamente con la S.T.yP., como es el caso de los ferroviarios, los tranviarios, los telefónicos o los trabajadores de la carne, son los que consolidan su posición. Otros gremios chicos, como los cerveceros, trabajadores del vidrio o canillitas, sin peso representativo en su actividad, ganan posiciones rápidamente. La posibilidad

que otorga la *personería gremial* de capitalizar las mejoras que se generalizan a todos los trabajadores del sector da una rápida ventaja sobre cualquier asociación que compita como legítima representante de los trabajadores del sector.

Lo mismo ocurre con los gremios “paralelos”, que compiten con otros ya establecidos, como es el caso de los metalúrgicos o la construcción. Las nuevas reglas del juego, además de establecer posiciones iniciales, establecen el modo de jugarlo. Un sindicato puede perder el carácter representativo sobre el sector de trabajadores porque disminuyen sus afiliados o porque se produce el aumento de afiliados de una asociación profesional que disputa la *personería gremial* al sindicato.¹⁴⁷ En estos casos, la S.T.yP. posee la facultad legal de suspender la *personería gremial*.¹⁴⁸

Sumado a ello, la participación en la C.G.T. se constituye en una fuente de *capital político*, que se traduce en *capital de negociación* (con amplias perspectivas de satisfacer demandas de forma inmediata y obtener beneficios sociales y previsionales) y en *capital organizativo* (capacidad de aumentar la representación a nuevos sectores, la cantidad de afiliados y la infraestructura del sindicato tanto con fines sindicales como sociales y previsionales). Estos tres capitales son centrales para analizar las estrategias de lucha de los sindicatos. La C.G.T. consolida una estructura jerárquica que va a marcar el pulso de la *luchas* por las posiciones en el campo, consolidándose como *espacio dominante* del mismo. El proceso de unificación de la C.G.T., su rápida identificación con la obra de la S.T.yP. (con gran influencia del sindicato ferroviario), sumado a la nueva ley que alienta la consolidación de la central de tercer orden como única en su especie,¹⁴⁹ la transforma en el espacio por excelencia donde se desarrollan las luchas por dominar

¹⁴⁷ La ley reserva el nombre de sindicato, justamente, a las asociaciones profesionales de trabajadores con *personería gremial*.

¹⁴⁸ Decreto N°23.852, art. 42 inciso “c”. Anales de Legislación Argentina, tomo V. p.591.

¹⁴⁹ Este punto es especialmente problemático en torno a la discusión del modelo sindical peronista. Según la ley de asociaciones profesionales, la libertad de formar federaciones y confederaciones es idéntica a la de formar asociaciones profesionales de trabajadores. Tanto unas como otras, deben solicitar su inscripción en la S.T.yP. Una confederación puede solicitar también la *personería gremial*, reclamando para sí la representación de los trabajadores que queden comprendidos en la misma. Para que la S.T.yP. otorgue la *personería gremial*, debe considerar a la confederación “manifiestamente representativa en el orden nacional” del sector que reclama representar. En el caso de la C.G.T., este sector es todo el universo de trabajadores organizados sindicalmente. Decreto N°23.852, art. 48. Anales de Legislación Argentina, tomo V. p.591.

los *principios de legitimidad y jerarquización del campo sindical*. Los fuertes condicionamientos estructurales que alientan a la unificación de los trabajadores sindicalizados transforma a la C.G.T. en el espacio que marca el pulso de la vida sindical. Dos asuntos van a cobrar protagonismo durante el gobierno peronista, la relación del *campo sindical* con el *campo político* y el alcance de la dominación de la central sobre la vida interna de sus filiales.

Un ejemplo que ilustra el peso y gravitación de la central sobre el campo sindical es el del gremio de maquinistas. En noviembre de 1948, La Fraternidad (L.F.) se propone reingresar a la C.G.T. luego de haberse desafiado de la central en septiembre de 1945. El presidente del sindicato, a pesar de las marcadas diferencias con el gobierno y la posición de otros sindicatos que dominan la central, da por sentado que el único modo de disputar los principios del orden sindical es posicionándose en la central:

“no somos simples espectadores sino activistas de un movimiento sobre el cual podemos imponer nuestra moral y ética sindicalistas (...) no podemos permitir que nuestra voz no sea escuchada por la C.G.T.”¹⁵⁰

Sin embargo, a medida que amplían los beneficios y el poder de los dirigentes sindicales, también aumenta como nunca antes la presión sobre ellos. Tanto desde las bases, que incrementan exponencialmente las expectativas de satisfacción a sus demandas, como desde el *campo político*, que acrecienta su influencia y capacidad de presión a partir del incremento del peso del *capital político* en el *campo sindical*. Esta doble presión se traduce, durante el periodo de emergencia del campo, en un recambio dirigencial de alta intensidad signado por una creciente politización de las relaciones y alta conflictividad interna. Más adelante, veremos como se desarrolla esta característica estructural en el sindicato del riel y, con menor profundidad, en la C.G.T.

Los capitales en juego en el *espacio dominante* son reflejo del volumen y estructura general del *campo sindical*. En este sentido, el *volumen de capital* de los sindicatos en la C.G.T. va a estar condicionado por esta nueva estructura. El *capital global* de cada sindicato va a determinar la posición del sindicato en el campo y en

¹⁵⁰ Citado en Little, 1979.

la central. La cantidad de socios de un sindicato y el alcance de su representación en un sector determinado, elementos que abonan al volumen del *capital organizativo* y del *capital de negociación* de un sindicato, son determinantes para establecer la cantidad de miembros que aquel tendrá en el órgano legislativo de la central, el Comité Central Confederal (C.C.C.). Además, el *capital político* de un sindicato, que incluye la cercanía de la dirigencia con el gobierno peronista, va a gravitar en la lucha por ocupar posiciones en el órgano ejecutivo de la central, el secretariado.

La consolidación del *capital sindical* -el volumen total de los capitales que detenta un *agente sindical* en el campo- permite la consolidación de *estrategias de reconversión* que permiten *desplazamientos* de los *agentes sindicales* en el mismo campo o hacia otros campos.¹⁵¹ Esta nueva relación entre sindicalismo, burocracia estatal y política, conjuntamente con estos *desplazamientos* de agentes sindicales a otros campos, también aumentan el peso del *capital político* en el campo sindical en cuanto son las relaciones políticas las que determinan las condiciones del desplazamiento. Como contracara, otros capitales que tenían peso en el mundo sindical previo al peronismo, se *devalúan*. El éxito de las *estrategias* de los agentes sindicales estarán condicionadas por la nueva estructura y por la adecuación (o no) de las acciones y tomas de posición en relación a esta estructura. Lejos de ser un proceso estable, dado que es un período de cambios estructurales significativos, lo que marca el período es una situación de *alodoxia*, de desacople estructural entre *estrategias* y *condiciones objetivas*. Unos van a sobreestimar el peso del capital político en el campo mientras otros van a intentar contrarrestarlo predicando valores tradicionales del sindicalismo. El período está signado por una serie de estrategias que, ante la falta de caminos trazados, se forjan en la experiencia y otorgan un lugar protagónico a la prueba y error.

¹⁵¹ Respecto a las *estrategias de reconversión de capital* por *desplazamientos transversales* (en el mismo campo) y *verticales* (entre campos) ver Bourdieu, 2012[1979]:149. Respecto a una definición de *campo político* actualizada ver Joignant (2012).

3.2. El sindicato concentra e institucionaliza sus capitales

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

(Luis Gonzales, Presidente UF)¹⁵²

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

La concentración de capitales también va de la mano de la expansión organizativa del gremio. Apenas inician las relaciones del gremio con la S.T.yP., la U.F. logra un nuevo alcance en la representatividad de sectores de trabajadores en actividades que estaban excluidos. El personal ferroviario de los puertos nacionalizados, el personal administrativo de los ferrocarriles y el aumento en el sector de los ferrocarriles estatales, son los sectores más significativos. Esta nueva representación se rubrica con la confección de escalafones para estos sectores. Sumado a ello, la creación de tribunales laborales, modifican la posición del sindicato respecto de las empresas, a partir de una modificación de la posición estatal como árbitro de esta relación. Pero esta expansión, no sólo implica un aumento numérico, sino también un aumento del volumen de capitales del gremio en el campo sindical.

¹⁵² Discurso en el aniversario de la Secretaría de Trabajo y Previsión, 1° de Diciembre de 1944 (Doyón, 2006:137).

La actividad ferroviaria fue una de las primeras en obtener por ley el beneficio de la jubilación en el ámbito privado. Si bien la ley se sanciona en 1915, se logra efectivizar algunos años más tarde, luego de varias negociaciones (y de la *huelga general ferroviaria*). La administración de la Caja de Jubilaciones por actividad, a cargo de los dirigentes sindicales, privilegiaba un modelo previsional descentralizado. Este modelo se opone al de seguro social unificado y centralizado, defendido sobre todo por grupos empresarios (Lvovich, 2006:152-154). La crisis que desde principios de los años treinta sufre la actividad ferroviaria y el sindicato, también se extiende a la financiación de la caja previsional de la actividad. Para 1943, el modelo de las cajas de jubilaciones por actividad se encuentra en crisis.¹⁵³ Los ferroviarios reclamaban insistentemente, tanto a través de reuniones con el ejecutivo como por vía parlamentaria (en la voz de los socialistas), por una solución para el déficit de la caja de jubilaciones de su actividad.

En este contexto se llega al golpe de 1943 y, aspecto que nos interesa específicamente, la intervención de los gremios ferroviarios por el Tte. Coronel Domingo Mercante, el 23 de Octubre de 1943. Menos de dos meses después, el interventor presenta el *Plan de asistencia y previsión social para ferroviarios*¹⁵⁴ que busca expandir y reglamentar el régimen asistencial y previsional de los trabajadores del riel.¹⁵⁵ Vale la fundada sospecha de que el trabajo es, por lo menos, conjunto. Principalmente con el Dr. Atilio Bramuglia, asesor letrado del gremio (desde 1935) y un abogado experto en asuntos laborales y previsionales.¹⁵⁶ También, resultaría verosímil la participación de los asesores obreros de la intervención, sobre todo teniendo en cuenta que luego continúan asociados a los asuntos previsionales del gremio.¹⁵⁷ (Cuadro 1)

¹⁵³ Existían, hasta ese entonces, seis cajas de jubilaciones, pero otros tantos sindicatos (especialmente la federación de empleados de comercio) buscaban la suya.

¹⁵⁴ A partir de aquí: *el Plan*...

¹⁵⁵ EOF, Ene.1944, 495:11.

¹⁵⁶ El Dr. Atilio Bramuglia, reconocido especialista en asuntos previsionales y militante socialista, fue el asesor letrado y Jefe de la oficina de trámites de la UF hasta agosto de 1943. A partir de enero de 1944 se desempeñará como Director de Previsión Social, dependiente de la STyP. Respecto a la trayectoria de Bramuglia ver Rein (2013)

¹⁵⁷ Los asesores obreros de la intervención de Mercante son Luis Monzalvo, Florencio Soto, Juan A. Carugo, Plácido S. Polo. Todos son experimentados dirigentes del gremio. (Monzalvo, 1974; Fernandez, 1947)

Pero volvamos al aspecto organizacional, a través del *Plan...* se financia, además de las jubilaciones y pensiones, un plan integral de cobertura en salud.¹⁵⁸ En concreto, el proyecto prevé la financiación del Hospital Ferroviario, la Creación de un Policlínico, la construcción de un sanatorio para tuberculosos en Cosquín (Provincia de Córdoba), la apertura de consultorios en el interior del país, servicios de farmacia, ginecología y atención de niños en la sede de la U.F. primero, y en el interior del país luego.¹⁵⁹

En enero de 1944, semanas después de su presentación, el ejecutivo sanciona tres decretos asociados al *Plan...* que van a tener diametral importancia para comprender el período de expansión organizativa del gremio. El N°167, que habilita el subsidio por un millón de pesos para la construcción del Hospital Ferroviario, comenzando así la obra de infraestructura y asistencia en salud más grande que lleve adelante el sindicato en toda su historia. Y el decreto N°168, que va a significar una medida administrativa fundamental para la financiación e importancia económica del gremio, la *contribución obligatoria* de todos los ferroviarios para asistencia y previsión social. Menos de un mes después se suma a ello el decreto N°3771, que crea la caja de subsidio familiar (instrumentada con el aporte por parte de las empresas ferroviarias del 2% del último aumento tarifario), que tiene por objeto solventar la implementación del salario familiar.¹⁶⁰

En febrero de 1944 se sumará al *Plan...* a todas las entidades mutuales ferroviarias, iniciando en la práctica la unificación y centralización de la importante red de asistencia y previsión preexistente en la actividad ferroviaria. De este modo, se daban los primeros pasos para solucionar la crisis de la caja de jubilaciones

¹⁵⁸ Como se refleja en el *Plan...*, la STyP no se ocupa sólo de la conflictividad laboral como lo hacía la DNT, sino también condensa las competencias de las secciones de Higiene Industrial y Social, de Previsión Social de la Dirección Nacional de Salud Pública y Asistencia Social y de Accidentes de la Caja Nacional de Pensiones y Jubilaciones Civiles entre otros organismos (Lobato, 2007:151, Luciani, 2012:11).

¹⁵⁹ EOF, Ene.1944, 495:13-15.

¹⁶⁰ Con el decreto N°168 se reglamenta el aporte del Estado, el aporte obligatorio de todos los empleados y obreros ferroviarios (según la escala que reglamenta el decreto) y el de los empleadores, incluyendo a los ferrocarriles estatales. La contribución es destinada a la asistencia y previsión social de los ferroviarios y sus familiares directos, así como a los jubilados que aporten Anales de Legislación Argentina, tomo IV, p.93. También se puede ver íntegramente en EOF, 496:4.

ferroviarias, logrando aportes genuinos para solventarla, en donde participarían la totalidad de los trabajadores de la actividad, los empleadores y el estado.

En el mismo mes de febrero, el asesor letrado del gremio, el Dr. Bramuglia, pasa a formar parte de la S.T.yP. al ser nombrado director general de Asistencia Social.¹⁶¹ Dos meses después de iniciada su gestión, crea la Dirección General de Asistencia y Previsión Social para Ferroviarios (D.G.A.yP.S.pF.),¹⁶² que será dirigida por el Capitán D. Alberto Rodrigo Fontán por cuatro meses (hasta ese momento el Secretario Privado del Tte. Crnel. D. Mercante). Al finalizar la intervención en los gremios ferroviarios, lo reemplaza en el puesto el propio Mercante.¹⁶³ La dirección cristaliza la centralización del sistema integral de asistencia y previsión ya descripta, absorbiendo tanto las funciones de la antigua caja de jubilaciones ferroviarias como los diversos beneficios asistenciales que el sindicato brindaba a través de las mutuales y cooperativas, además se suma a ello el Hospital Ferroviario y las colonias de vacaciones.¹⁶⁴

El 2 de Junio, se decreta la modificación a la ley 10.650 que reglamenta los aportes y el alcance de los beneficios jubilatorios y previsionales.¹⁶⁵ En él se establece el aporte del 5% del salario de los ferroviarios y el del 12% por parte de las empresas. Los montos jubilatorios oscilarán entre un 92% y un 60% de los promedios salariales, y se reglamenta el alcance de las pensiones e indemnizaciones por deceso, un servicio que hasta el momento la U.F. brindaba a sus asociados.¹⁶⁶

En suma, el sindicato de la U.F. se constituye en un nexo fundamental para comprender el nuevo modelo previsional que inicia, justamente, con la centralización del sistema previsional ferroviario y se generaliza (Belmartino,:2005:113). Un mes después de la creación de la D.A.yP.S.p.F., el 3 de

¹⁶¹ EOF, 496:T.

¹⁶² Decreto N°9.694 del 17 de Abril de 1944. (<http://www.saij.gob.ar/9694-nacional-lnn0022856-1944-04-17/123456789-0abc-defg-g65-82200ncanyel?>)

¹⁶³ Además de interventor de los sindicatos ferroviarios, Mercante ya era Secretario de la Vicepresidencia de la Nación, Oficial Mayor del Ministerio de Guerra y Director General de Acción Social Directa (EOF, 495:10).

¹⁶⁴ Resolución de la Intervención Mercante del 9 de Mayo de 1944. EOF, 499:11.

¹⁶⁵ Decreto N°14.524/44

¹⁶⁶ EOF, 500:10-11.

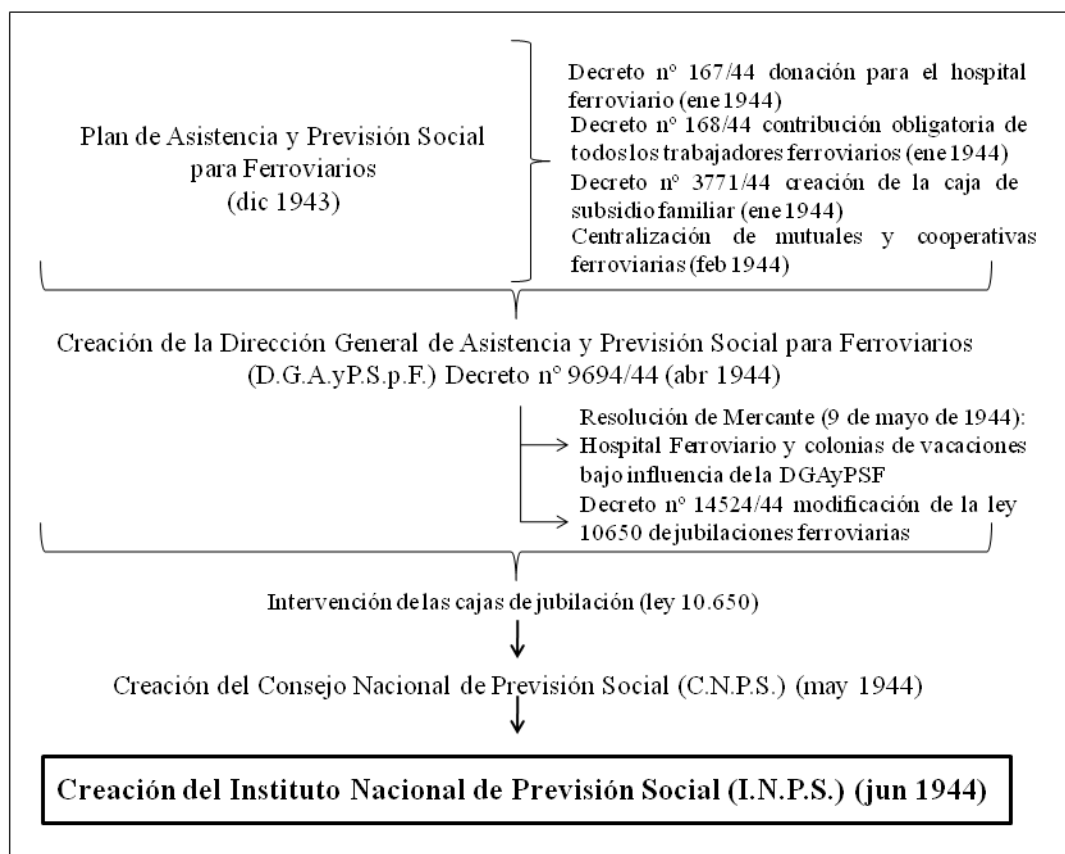
Mayo, la dirección de asistencia que conduce Bramuglia se encarga de crear el Consejo Nacional de Previsión Social (C.N.P.S.), compuesto por los interventores de las seis cajas de jubilaciones existentes.¹⁶⁷ La función exclusiva del consejo es el diseño y creación del Instituto Nacional de Previsión Social (I.N.P.S.).¹⁶⁸ La velocidad de las transformaciones institucionales continúa su marcha vertiginosa, menos de dos meses después, el 23 de Junio, se crea el I.N.P.S.,¹⁶⁹ organismo que reglamenta y centraliza el sistema asistencial y previsional de *todos* los trabajadores nucleados en las seis cajas de jubilaciones existentes hasta el momento. Dentro del Instituto, se crea la sección de previsión social según los gremios, en donde actúan representantes de cada sindicato (la U.F. nombrará dos representantes).

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

¹⁶⁷ A los interventores los nombra en su cargo el Dr. Bramuglia. El Consejo se compone por: Dr. Ramón J. Cárcano (presidente) y delegados interventores Dr. Ricardo Riguera (Empresas particulares y Periodistas), Dr. Oscar Means (bancarios), Capitán de Navío Juan F. Chihigaren (marina mercante), Pedro Andrés Rojas (ferroviarios) y Atilio M. Onetto (personal civil de la nación). Secretario del consejo Dr. Carlos R. Desmarás. (EOF, 499:9)

¹⁶⁸ EOF,499:7

¹⁶⁹ Decreto ley N° 29.176/44 (http://www.saij.gob.ar/legislacion/decreto_ley-nacional-29176-1944.htm). El Instituto será presidido por el Dr. Ramón J. Cárcano. (EOF, 500:18)



Cuadro 1. Periodización del proceso de centralización asistencial de la Unión Ferroviaria (U.F.) y su inclusión en el Instituto Nacional de Previsión Social (I.N.P.S.) dentro de la Secretaría de Trabajo y Previsión (S.T.y P.), durante los años 1943-44.

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

Otro elemento que da cuenta de la concentración de capitales en el sindicato ferroviario, es el aumento de las facultades representativas del mismo ante nuevos sectores relacionados con la actividad. Este aspecto tiene dos dimensiones. Por una parte, el aumento de afiliación implica un aumento de capital sindical en cuanto la C.G.T. pondera las bancas en el C.C.C. según cantidad de afiliados. Por otro, la expansión de la representación genera un aumento del volumen del capital económico (que se traduce en *capital organizativo*) al aumentar la cantidad de aportantes.

En este periodo el gremio alcanza nuevas actividades que pasan a ser reconocidas dentro de la influencia de la U.F. Primero, en el mes de febrero de 1944, el sindicato obtiene para sí la representación de un sector muy importante en la actividad ferroviaria, el personal administrativo y los empleados de superintendencias de los ferrocarriles de jurisdicción nacional (Decreto 3905). Hasta el momento el de los administrativos era el único sector significativo en número al que no había logrado representar el gremio. Además, el sindicato logra la inclusión del personal administrativo de los ferrocarriles del Estado reconociendo la antigüedad para quienes cambien de gremio. Esta jugada no está exenta de problemas, habilita a la U.F. a incluir personal que hasta ese momento pertenecía

al personal civil de la nación.¹⁷⁰ Como veremos en detalle en el siguiente capítulo, esta disputa por la representación sindical de los administrativos se generaliza con la nacionalización de los ferrocarriles.

Además del valor económico de la inclusión de nuevos representados y del incremento de capital sindical que genera este aumento en el peso de la U.F. en la C.G.T., el *escalafón*, en la experiencia inmediata de los ferroviarios en el lugar de trabajo, contrarresta la influencia de las empresas sobre el personal encargado de supervisar. El sindicato ahora tiene atribuciones sobre quienes se encargan de la supervisión del personal, y esa influencia se traduce en “la implantación de un escalafón que ponga término a los abusos y favoritismos” por parte de las empresas.¹⁷¹ Que la tarea de, por ejemplo, los Jefes de Estación, ahora se encuentre regulada por el sindicato, habilita un nuevo alcance del poder sindical en la actividad y en relación a las empresas, y en consecuencia, también cristaliza un nuevo *status* del sindicato ferroviario en el lugar de trabajo.¹⁷²

Un mes después, en Marzo, la U.F. también consigue el derecho de representar al personal ferroviario del puerto de Rosario, recientemente nacionalizado, dependiente del Ministerio de Hacienda.¹⁷³ Para ese entonces, ya se encuentran representados los ferroviarios del puerto de la Capital Federal, La Plata, Mar del Plata, Necochea y Quequén. Hacia fines de año, se logra unificar los escalafones del personal ferroviario de todos los puertos, unificando criterios salariales y reglamentarios para la actividad. El escalafón, como cristalización de un estado de las relaciones entre las empresas y los trabajadores, se constituye en un capital fundamental para afirmar la posición del sindicato en relación a sus afiliados y a las empresas ferroviarias.

¹⁷⁰ El ex Administrador General de los Ferrocarriles del Estado (Ingeniero Eduardo M. Huergo) sostiene esta objeción a la expansión de la representación de la U.F. al personal administrativo de los Ferrocarriles del Estado. EOF, 498:11. Respecto al reconocimiento de la antigüedad de quienes se cambien de sindicato ver EOF, 497:9.

¹⁷¹ EOF, 497:9.

¹⁷² Este es un claro antecedente de la representación e influencia que lograrán los sindicatos industriales con la representación de los capataces y la figura de las comisiones internas de fábrica en los nuevos sindicatos por rama, lo que M. Schiavi (2013) denomina *el poder sindical*.

¹⁷³ Res. N°221 del 11 de Marzo de 1944. Reproducida en EOF, 397:11.

Por último, en la reforma ya citada de la ley jubilatoria, se incluye dentro de la representación de la U.F. al “personal obrero que trabaja a órdenes de contratistas, de mutualidades y cooperativas ferroviarias, como también de los compañeros empleados de nuestras entidades gremiales”.¹⁷⁴ Con esta medida se completa el espectro de influencia del gremio ferroviario, cualquiera que se encuentre trabajando en jurisdicción ferroviaria (a excepción de los maquinistas y foguistas), sea comerciante, mutualista, cooperativista, peón de carga en un silo o un puerto, está bajo el derecho de ser representado por la U.F.

También es importante el aumento del nivel de sindicalización en los ferrocarriles estatales. Si bien la U.F. representa a los trabajadores de los ferrocarriles estatales desde 1926, el nivel de sindicalización allí es más bajo que en las empresas privadas. La Administración de los Ferrocarriles del Estado (A.F.E.) era un agente históricamente enfrentado al gremio (Fernández, 1947; Scalabrini Ortiz, 2006[1940]; Horowitz, 2004[1990]). Un motivo importante de ello era que, para los empleados de los ferrocarriles estatales, los salarios eran significativamente más bajos en comparación con los de las empresas francesas o inglesas (Horowitz, 1985). Luego de que se interviene la A.F.E., y la Dirección General de Ferrocarriles (D.G.F.) (en Abril y Junio de 1944, respectivamente) la potencial influencia que el gremio tiene sobre la actividad aumenta considerablemente al modificarse el equilibrio de fuerzas en la relación entre las empresas, el sindicato y los organismos estatales reguladores de la actividad. Apenas asume la intervención de la A.F.E. (interventor Crel. Juan A. Cuaranta) activa jubilaciones del personal en edad de hacerlo, propone ascensos (aún no regulados por escalafón) y suprime los exámenes del personal en servicio, lo que se constituía en un mecanismo informal de control del personal.¹⁷⁵

Para Septiembre de 1945, la U.F. contaba (según cálculos del propio sindicato) con más de 100 mil asociados y 264 seccionales¹⁷⁶, más de 30 mil afiliados más que

¹⁷⁴ Actas UF-CA, 19 Sep. 1944, 2:10.

¹⁷⁵ EOF, 498:5

¹⁷⁶ EOF, Sep. 1945, 517: Tapa.

en el año 1941.¹⁷⁷ Pero no sólo es importante el crecimiento en número de socios, sino que el sindicato concentra capitales de distinta índole. Mayor poder económico, extensión del alcance representativo del gremio, crecimiento en infraestructura y cobertura recreativa y de salud para los socios y sus familias que se traduce en un mayor volumen de *capital organizativo*. Además, se invierte la carga del Estado sobre la relación entre el sindicato y las empresas ferroviarias, lo que incrementa la influencia del sindicato y sus representantes en el lugar de trabajo, aumentando el volumen del *capital de negociación*. Por último, el gremio sustenta su posición en el peso significativo que adquiere en la nueva estructura estatal. Tanto en el diseño como en la aplicación (y legitimación) de las nuevas herramientas que regulan las relaciones político-sindicales, los ferroviarios participarán activamente.

3.3. Construyendo vías hacia nuevos destinos

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

¹⁷⁷ Decidimos tomar los datos del cuadro confeccionado por el contador del gremio para el libro que contiene la historia institucional del mismo, Fernández (1947) (anexo). Según Del Campo (2005[1983]:102-103) la U.F. tiene 90 mil afiliados en 1941. Aunque el propio autor objeta que puede estar “inflado” en 10 mil asociados el número. Según Horowitz (1984:294) en 1941 eran 441.412 los trabajadores sindicalizados, por lo que los ferroviarios representaban alrededor de ¼ de los trabajadores sindicalizados del país.

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

A partir de la creación de la S.T.yP., a fines de 1943, los *desplazamientos* de ferroviarios hacia distintas dependencias de la secretaría aumentarán considerablemente.¹⁷⁸ Uno de los primeros y más conocidos agentes ferroviarios en ocupar puestos de gestión estatal es el Dr. Atilio Bramuglia. Luego de participar en la confección del proyecto de creación de la secretaría, en febrero de 1944 lo nombran director general de Asistencia Social en la S.T.yP. Su actividad en la secretaría trae resultados inmediatos, es un actor protagónico en el proceso de centralización de la actividad previsional descripto más arriba, creando en primer lugar la D.G.A.yP.S.pF. y, luego de coordinar la intervención de las cajas jubilatatorias, creando el Consejo Nacional de Previsión Social que diseña el Instituto Nacional de Previsión Social. Desde nuestra perspectiva teórica el Dr. Atilio Bramuglia, es un *agente sindical*. Su *capital incorporado*, capital que en este período se convierte para desplazarse al *campo político*, debe mucho a su participación, experiencia y relaciones con el mundo sindical. Abogado socialista, discípulo y mano derecha del Dr. Mario Bravo, era el asesor letrado (puesto formal) y político (puesto informal) de la U.F. desde 1935, sucediendo a su mentor. Su cercanía con el líder ferroviario, José Domenech, y el profundo conocimiento del gremio y la central obra (de la que también fue asesor letrado) era un valioso cúmulo de experiencia y conocimiento sobre los saberes y prácticas sindicales que lo ubican en una posición privilegiada para incorporarse al equipo del gobierno militar en el diseño de las nuevas instituciones laborales y previsionales. En relación a su afiliación al socialismo, su posición sindical no le había otorgado beneficios para ascender en el partido. En

¹⁷⁸ En comparación con los únicos puestos sindicales en el Estado que existía en el orden institucional anterior: el de presidente de la caja de jubilaciones ferroviarias y los miembros del directorio de la misma (primero los designaba el Poder Ejecutivo y luego de 1941 se dirimía en una elección general entre los afiliados a la caja).

este sentido, la trayectoria de Atilio Bramuglia y la de otros agentes sindicales afiliados al Partido Socialista (como Ángel Borlenghi) se asemejan.¹⁷⁹ Los saberes relacionados a los asuntos previsionales y al derecho laboral, junto con su prestigio e influencia dentro del gremio ferroviario y el ámbito sindical, fueron capitales fundamentales para comprender el punto de partida para su posterior acumulación de *capital político*. Al llegar a la S.T.yP., su vocación política explota y crece, mientras la dinámica del peronismo se lo permite. Primero como Interventor de la Provincia de Buenos Aires, luego como Ministro de Relaciones Exteriores y Culto. Pero además, el asesor letrado de la U.F. es una llave de acceso para el *desplazamiento* de varios ferroviarios hacia la burocracia estatal, ya sea ocupando cargos específicamente sindicales o políticos.

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

En abril de 1944, el Director General de Asistencia y Previsión Social para Ferroviarios, el Capitán Rodrigo Fontán, dicta su primera resolución en la flamante dependencia. Nombra a Luis Monzalvo como Secretario General de la institución. También participan del Consejo Asesor de esta entidad cinco socios de la UF: Florencio Soto, Juan A. Carugo, Plácido S. Polo, Pedro Dándola y Ricardo Iglesias.¹⁸⁰ Se comienza a perfilar un equipo de trabajo de ferroviarios dentro del organismo previsional. Cuando, un mes después, se crea el Consejo Nacional de

¹⁷⁹ La excepción era Francisco Pérez Leiroz. Horowitz (1984) considera que es a causa de que su presencia partidaria era relevante con anterioridad a su éxito sindical, y porque el sindicato de los municipales era “de clase media”, lo que acercaba a las bases al perfil del PS.

¹⁸⁰ Acta, CA, 21. Nov. 1944. 5:29

Previsión Social, actuarán como asesores obreros en este consejo dos directivos de la U.F. Nicolás Solito y Ceferino López. Como desarrollamos, este consejo crea el Instituto Nacional de Previsión Social (I.N.P.S.) en noviembre de 1944, y se los confirma dentro del I.N.P.S., ahora como miembros de la Junta Seccional en la División de Previsión Social según los Gremios.¹⁸¹ Los dos ferroviarios tienen vasta experiencia en el manejo de las cuentas previsionales del gremio. Desde 1937 hasta 1943 formaron parte del Directorio de la Caja Ferroviaria.

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

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

Sin embargo, al momento en que la Mesa Directiva (por pedido del presidente de Acción Social directa, el Dr. A. Bramuglia) lo consultó para que cubriera el cargo, Domenech contestó que:

“agradecía mucho pero no estaba dispuesto a ocupar un cargo de tal naturaleza, pues él trataría de trabajar lisa y llanamente en el movimiento sindical.”¹⁸²

El ex secretario general de la C.G.T. había visto desde fuera la consolidación de la posición de los dirigentes ferroviarios a partir de la satisfacción de demandas históricas del gremio. Ante el proyecto avanzado de conformación de la C.G.T., en el cual había tenido poca participación formal, pretendía recuperar su puesto

¹⁸¹ Acta CA, 21. Nov. 1944, 5:2.

¹⁸² Actas de la Comisión Administrativa (CA) de la UF, año 1944, acta 7, p.8.

sindical. Los capitales para hacerlo se reducían al reconocimiento de su *trayectoria modal* en el mundo sindical, un modo de acceso tradicional. Desde delegado seccional del F.C.C.A en la huelga general de 1912, había ingresado a la C.D. de la U.F. en 1926. A fines de 1934 consigue desplazar al “caudillo” Antonio Tramonti de la U.F. y se mantiene en el puesto de presidente hasta 1941. Paralelamente, es miembro del C.C.C. de la C.G.T. y presidente de la misma desde 1937 hasta el golpe de 1943 (previa división de la central meses antes). Sin embargo, durante los últimos años de liderazgo en la C.G.T., sus vínculos con el Partido Socialista se habían deteriorado, lo mismo que su relación con los dirigentes sindicales más importantes. Al momento de la fractura de la C.G.T., prácticamente sólo le queda parte del apoyo ferroviario.

En su gremio, el Dr. Bramuglia (que había sido concejero político de J. Domenech durante años) y los dirigentes que se acercan a la intervención como asesores, ganan terreno a través de su incorporación a la S.T.yP., una relación fluida con los líderes políticos del gobierno sumado a la obtención de reivindicaciones históricas como contrapartida de una movilización exitosa del gremio en apoyo a la gestión. El grupo dirigente que se consolida en la U.F. y como corazón de la nueva C.G.T. no tienen reservado un puesto en ella ni en el gremio para el antiguo líder. Una conducción personalista y la pérdida de contactos en el Estado, el sindicato y los partidos, condenan las aspiraciones del dirigente de origen español. En el plano estrictamente sindical, la nueva C.G.T. busca la unidad como elemento prioritario y José Domenech había sabido ganarse enemigos en casi todos los gremios afiliados a la central hasta marzo de 1943. Finalmente, el ex secretario general de la C.G.T. rechaza el puesto que le ofrece el Dr. Atilio Bramuglia. El 19 de abril de 1945, Luis González (presidente de la U.F. desde 1941) abandona el máximo puesto en el gremio para ocupar el cargo de presidente de la cámara gremial en el I.N.P.S.¹⁸³ Sin embargo, el ferroviario no abandona la C.D., continúa como vocal hasta 1948.

En Junio de 1944, un importante dirigente de la U.F. y la C.G.T., Luis Cerruti, es designado en un puesto que excede los asuntos previsionales, Secretario

¹⁸³ EOF, may. 1945, 512:12. Y EOF, May. 1944, 499:8.

Gremial de la Dirección de Acción Social Directa en la S.T.yP.¹⁸⁴ La valoración de los saberes de un experto dirigente en posiciones elevadas en la central obrera está íntimamente relacionado con el criterio del director de la repartición, el Dr. Bramuglia. También es reveladora la temprana presencia en la S.T.yP. del ferroviario (perteneciente a la seccional puerto de la Capital) Hugo Mercante, quién ocupará más tarde la Dirección Nacional de Trabajo y Acción Social Directa entre 1946 y 1952 (Luciani, 2012:14-15).¹⁸⁵

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

¹⁸⁴ Luis Cerruti fue secretario general de la CGT desde su creación en octubre de 1930 hasta junio de 1937 (EOF, n°499, Mayo, p.8.).

¹⁸⁵ No está claro el parentesco entre el ferroviario y el Tte. Coronel, ni el rol que tuvo (o no) en el acercamiento entre el gobierno de facto y la U.F. (al respecto ver Monsalvo, 1974; Luna, 1975; Gasparri, 2005; Luciani 2012) Sumamos como conjetura (a las ya existentes) que pertenece a la seccional de dos asesores de la intervención de Mercante, el “gallego” Florencio Soto y Juan A. Carugo (quienes se desempeñaban como Tesorero de esa seccional desde 1935 el primero y como Secretario desde 1939 el segundo) (Di Tella, 2003:209).

significativo de participación de un cuerpo obrero como tal en la planificación estatal. La representación obrera en el Consejo de Post-Guerra cristaliza una nueva posición del *campo sindical* al poner en pie de igualdad a las relaciones entre obreros y patrones en el modelo de planificación Estatal. Luis Girola (integrante de la C.D. de la U.F. desde 1928 y de la Mesa Directiva desde 1941) es designado como uno de los siete representantes obreros que integran el consejo.¹⁸⁶ En 1947, luego de la disolución del Consejo de Post-Guerra y la creación de la Secretaría Técnica, el ferroviario Savino A. Parrilli ocupara una posición similar a la de L. Girola en el nuevo Consejo Económico y Social.

Ya sea en asuntos previsionales, de diseño institucional o planificación estatal, desde antes de constituirse el primer gobierno peronista, la presencia de los agentes sindicales ferroviarios es notoria (cuadro 2). La consolidación del *capital sindical* es, en parte, producto de este *desplazamiento* de agentes sindicales al campo burocrático estatal, consolidando una valoración social específica de sus saberes y prácticas en otros campos.

¹⁸⁶ Fernández (1947:154). Actas CA, 21. Nov. 5:29.

Tabla 1. Cargos de socios de la Unión Ferroviaria (U.F.) en el Consejo Nacional de Postguerra (C.N.P.) y en la Secretaría de Trabajo y Previsión (S.T.yP.).

		Nombre	Cargo	Año
Consejo Nacional de Postguerra		Girola, Luis	Representante Obrero del Consejo Nacional de Posguerra	sep, 1944
		Bramuglia, Atilio	Vocal Consejo Nacional de Postguerra	¿?
Secretaría Técnica		Parrilli, Savino A.	Consejo Económico y Social	1947
Secretaría de Trabajo y Previsión	Trabajo y Acción Social	Cerruti, Luis	Jefe de Acción Gremial	jun, 1944
		Echave, Luis T.	Subdirector de Trabajo en los Transportes	1947
	Asistencia Social	Bramuglia, Atilio	Director general de Asistencia Social en S.T.yP.	feb, 1944
		Consejo Nacional de Previsión Social (C.N.P.S.)		
		López, Ceferino	Cámara asesora C.N.P.S.	may, 1944
		Solito, Nicolás	Director I.N.P.S.	1947
		Instituto Nacional de Previsión Social (I.N.P.S.)		
		Gonzales, Luis	Presidente de la Cámara Gremial del I.N.P.S.	abr, 1945
			Director gubernamental del I.N.P.S.	nov, 1946
		Solito, Nicolás	Miembro de la Junta seccional en la división de previsión social según los gremios del I.N.P.S.	nov, 1944-oct, 1947
			Cámara asesora C.N.P.S.	may, 1944
		López, Ceferino	Miembro de la Junta seccional en la división de previsión social según los gremios del I.N.P.S.	nov, 1944-oct, 1947
			Presidente de la Cámara Gremial del I.N.P.S.	1947
		I.N.P.S. – Dirección General de Asistencia y Previsión Social para Ferroviarios (D.G.A.P.S.F.)		
		de Seta, Piero Enzo	Secretario de la Caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias	may, 1944

Delegaciones Regionales	Solito, Nicolás	Representante de la UF en la Caja Ferroviaria	1944
	Monzalvo, Luis	Secretario General D.G.A.P.S.F.	abr, 1944
		Secretario General D.G.A.P.S.F.	1946
	Soto, Florencio	Consejo Asesor D.G.A.P.S.F.	abr, 1944
		Subdirector Gral. D.G.A.P.S.F.	1946
	Carugo, Juan A.	Consejo Asesor D.G.A.P.S.F.	abr, 1944
		Vocal D.G.A.P.S.F.	1947-1948
	Polo, Plácido S.	Consejo Asesor D.G.A.P.S.F.	abr, 1944
	Dándola, Pedro	Consejo Asesor D.G.A.P.S.F.	abr, 1944
		Vocal D.G.A.P.S.F.	1947-1948
	Iglesias, Ricardo	Consejo Asesor D.G.A.P.S.F.	abr, 1944
		Vocal D.G.A.P.S.F.	1947-1948
	Ratti, Alfredo	Vocal D.G.A.P.S.F.	1947-1948
	Olivera, Juan N.	Vocal D.G.A.P.S.F.	1947-1948
	Mendizabal, Vitorio	Vocal D.G.A.P.S.F.	1947-1949
		Director Gral. D.G.A.P.S.F.	1951
	Belenguer, Emilio	Delegado S.T.yP. (Bahía Blanca)	sep, 1945

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

De un lado, se encuentra la línea más profundizada por los estudios clásico. Liderada por Luis Gay y Cipriano Reyes, esta línea, más férreamente enfrentada al bloque de radicales oficialistas, entiende que el Partido Laborista es el canal político de la clase obrera y debe sostenerse en su particularidad. La consolidación de un partido que se estructura a imagen de la central obrera, aseguraba la reproducción de la posición dominante de los sindicatos en el partido a través de una cláusula explícita que aseguraba dos tercios de representación para los sindicatos o agentes sindicales en los cargos partidarios y candidaturas.¹⁸⁷

Del otro lado, el baluarte de la segunda corriente es el sindicato de la U.F. Los ferroviarios sostienen la legitimidad de J.D. Perón como líder del movimiento y la necesidad de la disolución del partido –ordenada por este- para la unificación del movimiento político. Los ferroviarios muestran indicios lo suficientemente claros de continuar una línea prescindente que buscaba consolidar la participación sindical en el campo político, no la hegemonía del sindicalismo en el campo político (imposible de integrar con el precepto de prescindencia). Por ejemplo, si los gremios podían afiliarse en conjunto al P.L., la U.F. nunca lo hizo.¹⁸⁸ Además, si sus afiliados, muchos de ellos integrantes de la C.D. o dirigentes seccionales, se candidateaban a puestos parlamentarios nacionales o provinciales, el órgano de difusión del gremio se mantuvo en la más estricta prescindencia. No existe un solo indicio de proselitismo en las páginas del Obrero Ferroviario durante el período de formación del partido y la campaña electoral (noviembre de 1945 a febrero de 1946).

¹⁸⁷ Artículos 10°, 11° y 28° de la Carta Orgánica del Partido Laborista, en Gay (1999:133-140)

¹⁸⁸ Sin embargo, las primeras agrupaciones ferroviarias peronistas comienzan a aparecer luego de la disolución del P.L. (Prol, 2013) aunque no tenemos documentación certera de que el gremio las habilite.

La de los ferroviarios es una estrategia de consolidación de la posición de los agentes sindicales en el campo político. Si en el orden político institucional anterior la voz sindical estaba mediada por agentes estrictamente políticos, ahora la representación del movimiento obrero en el campo político es directa. La unidad del peronismo (al igual que la unidad como estrategia de consolidación de la C.G.T. en el campo sindical) son principios de acción que sostiene el gremio, capitalizando el proceso para consolidar su posición en el campo sindical. En este sentido, esta estrategia incluye la expansión de la representación del peronismo más allá de la frontera de clase. La integración de los agentes sindicales al campo político, no la transformación del campo político desde el sindical. Desde una perspectiva estructural esta última versión era inviable. Si bien los agentes sindicales se constituyen en un actor con un peso decisivo en el campo político, lejos estaba de consolidar una posición dominante en él, donde eran recién llegados. Más que transformar el campo político, algunos cumplieron funciones específicas de representación de sus sindicatos o del movimiento obrero, y otros trazaron las primeras líneas de una vía de *profesionalización*,¹⁸⁹ reconvirtiendo sus capitales y adquiriendo saberes y prácticas para posicionarse en el campo político. Sin embargo, el estado de *alodoxia* que produce la reestructuración social e institucional, habilitó este tipo de expectativas en algunos agentes sindicales. Veamos las trayectorias de algunos de los ferroviarios para ilustrar este punto.

Si hablamos de trayectorias políticas, vuelve a aparecer la figura de Atilio Bramuglia como desatacada. En diciembre de 1944, es nombrado *Interventor de la Provincia de Buenos Aires*. Desde allí, se encargará de administrar las intervenciones en las distintas intendencias de la provincia, jugando un papel político destacado en el entramado de alianzas que se cristalizara en las elecciones de febrero de 1946. (Rein, 2013) Renuncia al cargo en el inicio del convulsionado período de inestabilidad del gobierno militar, en septiembre de 1945, por razones poco claras. Luego es propuesto para gobernador por el Partido Laborista, pero su postulación cae en el intenso y escueto período de negociaciones de cargos con J.

¹⁸⁹ Respecto al concepto de profesionalización política de dirigentes sindicales ver Damin (2015). Tesis doctoral U.B.A., inédita.

Perón y la facción radical. Luego de ganadas las elecciones, es nombrado Ministro de Relaciones Exteriores y Culto. Durante su gestión, la O.N.U. aprueba los derechos universales del trabajador a instancias de la presentación de Argentina. El capital sindical se objetiva ante el máximo organismo de legislación internacional. En 1949, la declaración de derechos universales de los trabajadores es incorporada a la Constitución Argentina.

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

Luego de las jornadas de octubre, los ferroviarios ocuparon posiciones relevantes en la organización del P.L., incluso desde el frenético momento de su gestación. Luis Monzalvo, fue nombrado Secretario General provisorio del partido, y confirmado luego de su constitución a inicios de noviembre de 1945. El dirigente cordobés, era uno de los agentes sindicales con mayor capital organizativo y más cercano a D. A. Mercante y J. D. Perón. Además, detentaba una posición importante en la S.T.yP. Otros dos ferroviarios ocuparon posiciones importantes en el partido. Luis Gonzales, fue designado Tesorero. El dirigente rosarino (misma ciudad y ferrocarril que su mentor, J. Domenech) ocupaba, además, el máximo cargo gremial en asuntos previsionales en la S.T.yP. Por último, el sanjuanino Ramón Tejada fue designado Secretario de Asuntos Agrarios. Líder sindical en San Juan desde 1937, dónde era Secretario General de la Federación Obrera

Sanjuanina, detentaba un capital organizativo y de movilización que excedía a los ferroviarios de aquella provincia. Era miembro de la C.C.C. de la C.G.T (por la U.F.) desde septiembre de 1945.

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

Una vez ganadas las elecciones de febrero de 1946, los ferroviarios consolidan el desplazamiento al *campo político* (lo que implica consolidar el capital sindical y su convertibilidad). Puestos parlamentarios en las dos cámaras nacionales y en las legislaturas provinciales, y diversos cargos en los poderes ejecutivos nacionales, provinciales y municipales, arraigan la estructura de capital de los agentes sindicales. Las estrategias de los agentes sindicales en el campo político son variadas. Algunos consolidan su posición y se transforman en hombres de partido, muchas veces revalorizando sus capitales con el desempeño parlamentario y partidario, teniendo un vínculo más laxo con el campo sindical. En otros casos, la labor parlamentaria de los ferroviarios se orienta a lograr satisfacer las demandas sindicales.

Entre los ferroviarios que ocupan puestos parlamentarios algunos destacan por su elevada posición o por la tarea que desempeñaron en alguno de los dos sentidos. En primer lugar, el secretario general de la C.G.T., Silverio Pontieri, es electo Diputado Nacional por la Provincia de Buenos Aires. Durante los primeros dos años legislativos (1946-1947) se desempeña como 1° vicepresidente de la cámara de diputados de la Nación, calibrando el peso del bloque laborista en la misma. Durante este período, se efectivizan como leyes la mayoría de los decretos del ejecutivo sancionados durante los años de gobierno militar (entre ellas, la Ley de asociaciones profesionales). Además, en este período se agudiza la interna laborista con el radicalismo que acompañaba la coalición. La interna se resuelve

parcialmente con la creación del Partido Único de la Revolución (P.U.R.), lo que provoca el desprendimiento del diputado laborista, Cipriano Reyes. Tal vez como en ningún otro período, la disputa de posiciones en la C.G.T. también se refleja en la cámara de diputados. La permeabilidad del campo político y sindical en esta etapa de consolidación institucional, alcanza el punto más alto de todo el período.

Una estrategia diferente es la del diputado nacional por Santa Fe, Ángel L. Ponce. Era dirigente de los Ferrocarriles del Estado (al igual que el presidente de la U.F. de ese momento, Telmo B. Luna) y había llegado a la C.D. del gremio en 1941. Un año después, ocupaba un cargo también en el C.C.C. de la C.G.T. En 1946 deja la C.D. del gremio y se sumerge en la campaña del P.L., que lo lleva a ocupar una banca parlamentaria. Su desempeño en la cámara destaca por la presentación de proyectos orientados a otorgar beneficios a los ferroviarios. En enero de 1948 presenta un proyecto de ley para obtener siete millones de pesos para pagar retroactivos al gremio por aumento de sueldo.¹⁹⁰ En Mayo, presenta un proyecto para que se done un millón de pesos para la construcción de un hotel ferroviario en la Capital Federal.¹⁹¹ Durante estos años, el periódico de los ferroviarios destaca su participación en los congresos anuales, dónde también es homenajeado por su labor parlamentaria en favor del gremio.

En la cámara de senadores. Demetrio Figueiras, senador por Santa Fe, y Luis Cruz, por Tucumán, tienen una estrategia que les permite acumular capital político y sindical. En Mayo de 1948, apadrinan el proyecto de reforma de la ley jubilatoria 10.650,¹⁹² proyecto que tiene en vilo a todo el campo sindical y desarrollaremos luego, en el último capítulo. Los dos forman parte del Consejo Superior del Partido Peronista, y son referentes políticos provinciales además de ferroviarios. En 1951, Luis Cruz, ex militante socialista,¹⁹³ gana las elecciones a gobernador de la provincia de Tucumán, el cargo ejecutivo más importante que un ferroviario consiguiera hasta

¹⁹⁰ EOF, 556-558:10.

¹⁹¹ EOF, 565-568:8

¹⁹² EOF, 564:2

¹⁹³ Ingreso al ferrocarril en 1923 y participó activamente dirigiendo la Sociedad de Socorros Mutuo de los Ferrocarriles del Estado y la institución cooperativa del personal ferroviario. Fundó y dirigió varias bibliotecas obreras y escuelas técnicas del gremio en el noroeste del país. Por último, también colaboró en la organización de la Federación Obrera de Trabajadores de la Industria Azucarera (F.O.T.I.A.).

ese momento. La gravitación de los ferroviarios en las provincias de Santa Fe y Tucumán es decisiva para la acumulación de capital político de estos agentes. Lejos de ser casos aislados, sus trayectorias van acompañadas en bloque por la de otros ferroviarios que consolidan posiciones en el campo político en representación de la misma provincia. Como se observa en el cuadro, son varios los diputados y senadores ferroviarios por estas dos provincias, y se sostiene la participación de muchos de ellos hasta 1952 en algunos casos y hasta el golpe de 1955 en otros. Otro caso de desplazamiento que se consolida en el campo político es el del santafesino Alejandro Giavarini. Senador por su provincia primero, miembro del Consejo Superior Peronista luego de la creación del P.P., en 1954 se transforma en el segundo Ministro de Trabajo y Previsión Social de la Nación.

Tabla 2. Cargos parlamentarios de los dirigentes de la Unión Ferroviaria (U.F.).

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

Tabla 3. Cargos ejecutivos de los dirigentes de la Unión Ferroviaria (U.F.).

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

Tabla 4. Cargos partidarios de los dirigentes de la Unión Ferroviaria (U.F.).

NOMBRE	CARGO	PERIODO
Monsalvo, Luis	Secretario General del Partido Laborista	nov, 1945
Gonzalez, Luis	Tesorero del Partido Laborista	nov, 1945
Tejada, Ramón	Secretario de Asuntos Agrarios del Partido Laborista	nov, 1945
	Encargado de la organización del Partido Laborista en las Provincias de San Juan y Mendoza	nov, 1945
Cruz, Luis	Encargado de la organización del Partido Laborista en las Provincias de Tucumán, Santiago del Estero, La Rioja, Catamarca, Salta y Jujuy	nov, 1945
Rodriguez, Nerio	Encargado de la organización del Partido Laborista en las Provincias de Tucumán, Santiago del Estero, La Rioja, Catamarca, Salta y Jujuy	nov, 1945
Valdez, Celestino	Encargado de la organización del Partido Laborista en las Provincias de Tucumán, Santiago del Estero, La Rioja, Catamarca, Salta y Jujuy	nov, 1945
Polo, Plácido	Integrante Comisión de Organización del Partido Laborista	oct, 1945
Diaz, Miguel M.	Delegado Primer Congreso Nacional del Partido Laborista	nov, 1945
	Secretario General de la Federación Departamental del Partido Laborista en la Provincia de Tucumán	1946-1947
Ponce, Angel L.	Delegado Primer Congreso Nacional del Partido Laborista	nov, 1945
Brugneroto, Juan	Delegado Primer Congreso Nacional del Partido Laborista	nov, 1945
	Integrante de la Comisión de Poderes del Primer Congreso Nacional del Partido Laborista	nov, 1945
Malvicini, Anselmo	Delegado del Centro Político de la Capital Federal del Partido Laborista	nov, 1945
Aramayo, Domingo Raúl	Presidente Partido Laborista de la Provincia de Jujuy	1946
Figueiras, Demetrio	Consejo Superior Peronista	1946-1948
Giavarini, Alejandro	Consejo Superior Peronista	mar, 1949

Pero además de los desplazamientos hacia otros campos, también se producen desplazamientos en el *campo sindical*, signados por una reestructuración de las *estrategias* para ascender posiciones, fuertemente condicionada por las poco conocidas características del nuevo campo en formación. El posicionamiento de los ferroviarios al momento de emergencia del campo sindical llevó a que la organización y muchos de sus referentes ocupen posiciones claves en el proceso de reconstitución de la C.G.T. Los primeros intentos de relanzamiento de la C.G.T. y su efectiva consolidación con la formación del nuevo secretariado en septiembre de 1945, tienen como protagonistas en los máximos puestos a ferroviarios. Entre 1943 y 1945, las comisiones pro unidad sindical para normalizar la C.G.T. (septiembre de 1943 y octubre de 1944) están liderados por ferroviarios (Camilo Almarza y Juan Rodríguez respectivamente). No se trata de puestos de coordinación, sino que son campañas activas recorriendo todos los sindicatos importantes de la ciudad capital, las zonas industriales y los sindicatos más importantes de las principales ciudades del país.

Es fundamental comprender la diferencia entre el capital que debe detentar un agente sindical en este período con el que legitima a un secretario general de la C.G.T. unos años más tarde. En este sentido, el *volumen* de las especies de capital no se *reifica*, es dinámico. En este período la influencia del volumen del capital político crece y afecta la estructura del campo sindical decisivamente. De un lado y otro del antagonismo (peronistas vs. antiperonistas/ C.G.T., U.S.A. y autónomos vs. U.O.L. y gremios socialistas / U.F. vs. Comando Único Ferroviario), el apoyo en agentes políticos se vuelve determinante para la consolidación de una posición en el campo sindical. Más allá de quién resulte vencedor en la contienda electoral, es *la estrategia de los agentes* la que *legitima el volumen del capital político en la estructura del campo sindical*. La acumulación de cierto volumen de capital político para ascender posiciones en el campo sindical se vuelve una *condición objetiva*.

Tanto la Comisión Administrativa provisoria de la C.G.T. (24 de julio de 1945) como el primer Secretariado de la nueva C.G.T. (21 de septiembre de 1945), van a estar presididos por ferroviarios (continúa Juan Rodríguez en el primer caso y Silverio Pontieri será el primer secretario general de la nueva C.G.T.). En la

Comisión Administrativa tiene un rol preponderante Anselmo Malvicini, y la U.F. se constituye en el gremio con mayor representación en la C.C.C. de la C.G.T, con 14 miembros sobre 40 (35%) (ver anexo).

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

En este contexto - signado por la inestabilidad y la *reestructuración del sistema de estrategias de reproducción*-¹⁹⁴ se desarrolla una competencia por el liderazgo político de la central. La victoria en las elecciones presidenciales, el papel preponderante de los agentes sindicales en ellas y la afirmación legal-democrática del campo sindical, consolidan a la C.G.T. como *espacio dominante* dentro del campo. Poco después de la disolución del Partido Laborista (en marzo de 1946), el 9 de noviembre de 1946 se elige nuevo secretario general en la central. Luis Gay, ex -presidente del Partido Laborista, resulta electo. Sin embargo, la disputa por la máxima posición en la central no fue del todo resuelta, por el contrario, la posición del dirigente telefónico fue de abierto desafío al efectivo liderazgo político externo. La desaparición del P.L. en nombre de la unidad peronista, ordenada por J. D. Perón

¹⁹⁴ En un contexto de transformaciones estructurales que exceden al *campo sindical*, los agentes se encuentran en una posición de *alodoxia*, es decir, una inestabilidad estructural que evidencia la falta de correspondencia entre condiciones objetivas y expectativas. Esta situación facilita la predisposición a reestructurar las estrategias.

por medio de un aviso radial, dividió a los legisladores de extracción sindical, entre los que ambicionaban un gobierno del partido sindical (liderado por Luis Gay y el vicepresidente del P.L., Diputado Nacional y máxima autoridad del partido en la provincia de Buenos Aires, Cipriano Reyes) y quienes rompían con las barreras corporativas del sindicalismo para buscar la unidad política del movimiento (entre ellos se encontraban los ferroviarios Luis Monzalvo y Luis Gonzales). El creciente volumen de capital político que acumulaba el telefónico, apoyado en un discurso de autonomía sindical, lo transforman en la cabeza del principal obstáculo estratégico al programa de unidad del movimiento peronista.

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

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

La garantía externa de la reproductibilidad del sistema sindical y el fuerte peso del capital político en el nuevo estado de cosas, modifican la dinámica de la elección

en la central. Por primera vez en la historia del movimiento obrero, la garantía de supervivencia y reproducción de la central no estaba hegemonizada por la U.F., sino que adquiría su legitimidad de un factor externo. Los viejos rencores por la discrecionalidad con que la U.F. armaba y desarmaba la central, sumado a la disminución de su capital de movilización -por su posición expectante en la asamblea del 16 de octubre- fueron decisivos en la elección.

Finalmente, con 44 votos contra 33 del ferroviario, Luis Gay se proclama secretario general de la C.G.T. e implementa un programa que desafía abiertamente la autoridad del electo presidente como líder político del movimiento obrero. Se consolida como máxima figura de un bloque de legisladores (ex-laboristas) que amenazaba con quitarle el *quorum* propio al gobierno si no da marcha atrás con la disolución partidaria. Además, apenas asume su nuevo cargo, el líder telefónico crea un consejo técnico asesor dentro de la C.G.T. para coordinar el accionar de los legisladores desde la central (Torre, 1974; Doyón, 2006[1978]:229). Estas medidas intentan reeditar el liderazgo político que el P.L. había delegado en el presidente, ahora desde la C.G.T.

La C.G.T. se consolidaba como canal de contacto entre el campo sindical y el político. Sin embargo, la estrategia del nuevo secretario general tenía debilidades estructurales que determinaron, luego de ser víctima de una operación difamatoria por parte de su adversario político, el derrumbe de la legitimidad de sus aspiraciones y la pérdida de su posición. Por un lado, la legitimidad del proceso de emergencia del campo sindical se apoyaba en un liderazgo político que el propio Gay había proclamado hacía apenas un año, cuando protagonizó de manera activa la liberación de Perón en las jornadas de octubre. Por otro, en el momento de consolidación legal-democrática del nuevo orden sindical, la unidad política para sostener las transformaciones ya se había impuesto en la disolución del P.L., instancia en la cual no sólo el congreso del partido votó la unificación, sino que ese congreso se realizó sin la asistencia de la mitad del Comité Central y los delegados provinciales, quienes ya habían aceptado la legitimidad del liderazgo político. Por último, está abierta incursión en política que implicaba el cuestionamiento del liderazgo de Perón, puso nuevamente en escena el peso del principio de

prescindencia como principio que estructura el campo. Este aspecto es central para comprender la renuncia de Luis Gay. Dos cargos levantan, según recuerda el ferroviario Juan Rodríguez,¹⁹⁵ el propio J. D. Perón contra Gay, ante la presencia del C.C.C. de la central. El primero, que el telefónico quería promover nuevamente el P.L. desde la C.G.T., el segundo, que había conspirado con la delegación de sindicalistas norteamericanos contra el gobierno. Si el segundo no tenía asidero, el primero parece ser el que determina la aceptación de su renuncia, casi en soledad, y con el silencio del C.C.C. La abrumadora legitimidad popular que imperaba en el proceso de institucionalización de la C.G.T., evidenció la insuficiencia de un discurso que se apoyaba en la formalidad racional-legal para arrogarse la representación del movimiento obrero.

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

¹⁹⁵ Entrevista a Juan Rodríguez, citada en Del Campo (2005:360).

Tabla 5. Dirigentes de la Unión Ferroviaria (U.F.) en la C. G. T. durante noviembre de 1943 y septiembre de 1945.

NOMBRE	CARGO	PERIODO
Almarza, Camilo	Secretario de la Comisión Especial Pro-Unidad C.G.T.	nov, 1943
Monsalvo, Luis	Secretario de Actas de la Comisión Especial Pro-Unidad C.G.T.	nov, 1943
Rodriguez, Juan	Secretario de la Comisión de Unidad C.G.T.	oct, 1944
	Secretario General de la Comisión Administrativa Provisoria C.G.T.	jul, 1945
Pontieri, Silverio	Secretario General C.G.T.	sep, 1945
Malvicini, Anselmo	Integrante de la Comisión Administrativa	sep, 1945
Perazzolo, Juan José	Vocal del Comité Central Confederal	sep, 1945
Figueiras, Demetrio	Vocal del Comité Central Confederal	sep, 1945
Cespedes, Juan	Vocal del Comité Central Confederal	sep, 1945
Platas, Antonio	Vocal del Comité Central Confederal	sep, 1945
Lebonatto José	Vocal del Comité Central Confederal	sep, 1945
Mouzo, José	Vocal del Comité Central Confederal	sep, 1945
Tejada, ramón	Vocal del Comité Central Confederal	sep, 1945
Parrilli, Anuncio S.	Vocal del Comité Central Confederal	sep, 1945
Blanco, Florencio	Vocal del Comité Central Confederal	sep, 1945
Grifo, José	Vocal del Comité Central Confederal	sep, 1945
Caprara, Julio	Vocal del Comité Central Confederal	sep, 1945
Pautazzo, Bartolomé	Vocal del Comité Central Confederal	sep, 1945

Capítulo 4: De la nacionalización a las huelgas ferroviarias (1947-1952)

4. De la nacionalización a las huelgas ferroviarias (1947-1952)

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

Sin embargo, esta realidad partidaria se encuentra, nuevamente, con el poderío de la C.G.T., a esta altura inobjetable. La naturaleza del poder de la central, va a resultar inabarcable desde la función burocrático-estatal. Los cimbronazos de este proceso, que culmina con un nuevo equilibrio entre el *campo político*, el *burocrático-estatal* y el *sindical*, se asemejan a placas tectónicas que, al desplazarse, colisionan y producen una importante actividad sísmica que ocasiona repercusiones conmocionantes, tanto a las organizaciones involucradas como al movimiento peronista. Veremos la actividad sísmica desde la perspectiva ferroviaria, intentando organizar el frenético ritmo de las internas y sus efectos, persiguiendo una mínima claridad expositiva.

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

La segunda dimensión se desarrolla en paralelo a la primera y está estrechamente relacionada, aunque corre por carriles sindicales. También tiene dos momentos. El primero es el intento de afiliación de todos los empleados y obreros estatales, entre ellos los ferroviarios, en la Confederación del Personal Civil de la Nación (C.P.C.N.), utilizando como elemento de seducción la *doble afiliación* (a su sindicato de origen y a la nueva central estatal, dirigida por funcionarios del gobierno). El segundo momento es la creación de “ateneos peronistas ferroviarios” que actúan en paralelo a las seccionales y, al igual que la confederación antes mencionada, socaban la *legitimidad representativa del sindicato* sobre sus afiliados. Esta última práctica también está asociada a la absorción de las unidades básicas sindicales en el P.P., borrando las huellas de extracción sindical de las mismas, para unificar todas bajo el mismo rango y denominación (Aelo y Quiroga, 2006).

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

la búsqueda de estabilizar al peronismo como universalidad desplaza las fronteras del antagonismo afectando al campo peronista.

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

4.1. *Un tren que se sumerge en un parque industrial*

A modo de contextualización del terreno sindical en que se desarrolla la conflictividad ferroviaria, abordaremos brevemente la dinámica del *campo sindical* en este período de consolidación. Estos datos estructurales permiten enmarcar las estrategias del gremio ferroviario para sostener su posición en el campo. Como rasgo sobresaliente del período, diremos que el crecimiento de los sindicatos industriales y de servicios, acompañado del crecimiento de la actividad, van a despojar de su importancia exclusiva al gremio del riel. Los años de consolidación del campo van a cristalizar en un aumento de las instituciones gremiales con más de cincuenta mil afiliados, número que sólo superaba la U.F. antes del peronismo.

Tabla 6. Distribución de los sindicatos según tamaño en 1952. Fuente: Doyón, 2006[1978]:364.

Afiliados	Número de sindicatos	Total de afiliados	Tamaño de sindicatos	% s/ total de sindicatos	% s/ total de afiliados
De 0 a 10.000	57	178.050	3.124	50	7
De 10.001 a 50.000	45	949.000	21.089	38	39
Más de 50.001	12	1.299.031	108.525	10	53

Además, la actividad del transporte va a decrecer, en porcentajes y números totales, en la cantidad de afiliados en relación a las actividades de industriales y de servicios. Al revertirse las condiciones de afiliación sindical en esas actividades, su crecimiento es exponencial. Por el contrario, la pronta sindicalización de los trabajadores del transporte, y especialmente los ferroviarios y tranviarios, sumado al escaso crecimiento del número de trabajadores en la actividad, va a poner un techo al ritmo de afiliación.

Tabla 7. Afiliación sindical entre 1945 y 1950. Fuente: Doyón, 2006[1978]:243

	1945	1948	1950
Industria	212.518 (100%)	795.752 (374%)	1.088.781 (512%)
Transporte	194.570 (100%)	306.977 (158%)	311.623 (160%)
Servicios	130.326 (100%)	430.196 (330%)	592.000 (454%)
Total	537.414 (100%)	1.532.925 (285%)	1.992.404 (371%)

Como consecuencia, el peso relativo de los afiliados de la actividad del transporte disminuye, condicionando el *volumen de capital general* del gremio en el campo. Ya en 1945, la industria representaba un porcentaje mayor de afiliados que el transporte, aunque la distancia entre las dos actividades era mínima. Para fines de la década peronista, la distancia se vuelve enorme. Como efecto, si antes del peronismo la alianza de los sindicatos del transporte garantizaba la hegemonía ferroviaria en la C.G.T.; durante los gobiernos peronistas el peso relativo de la alianza del transporte disminuye drásticamente, aún más si consideramos la

inestabilidad del gremio de La Fraternidad para consolidar su lugar en la central, dado su articulación poco estable con la identidad peronista.

Tabla 8. Proporción de afiliados por sector entre 1945 y 1950. Fuente: Doyón, 2006[1978]:244

	1945	1948	1950
Industria	39.5%	51.9%	54.6%
Transporte	36.2%	20.0%	15.5%
Servicios	24.2%	28.1%	29.7%
Total	99.9%	100%	99.9%

Por último, el magnetismo que produce la consolidación del *campo sindical*, basado tanto en la identificación política masiva de los trabajadores como en los beneficios de que gozan los sindicatos al incorporarse al sistema., va a signar la *consolidación de la posición de la C.G.T. como espacio dominante*. Hacia 1950, prácticamente no quedaban sindicatos de importancia por fuera de la C.G.T. (Little, 1979). Sumado a la potestad como única central de tercer orden con *personería gremial*, se añadirá en 1950, la modificación del art. 67 del estatuto, que permite a la central intervenir las organizaciones afiliadas a la misma. Con esta modificación normativa se concentra, además de la representación político-sindical de los trabajadores mencionada, la autoridad legal (estatutaria) sobre los sindicatos.

El efecto que nos interesa resaltar para contextualizar nuestro análisis es que esta consolidación del *espacio dominante* del *campo sindical* actúa como un factor estructural que diluye la asimetría de poder que solía detentar el sindicato ferroviario para dominar la C.G.T. Hasta este momento, la gravitación de la U.F. en la central había sido decisiva. Como vimos, en 1935y en 1943, el gremio del riel era un factor determinante para la unidad del movimiento obrero y el futuro de la central. Apenas creada la S.T.yP., el rol protagónico de la U.F. se sostiene durante el proceso de *emergencia del campo sindical*. Una vez consolidado el campo y la C.G.T. como su espacio dominante, por primera vez la U.F. se posiciona como *un sindicato más*. A partir de ahora, las condiciones de *reproducción del campo sindical* no dependen ni precisan de ningún sindicato particular, por más numeroso u organizado que sea.

En este contexto de consolidación, el campo sindical necesita establecer sus límites, su autonomía relativa del campo político y burocrático-estatal. Esta disputa va a ser el escenario mayor en que se desarrollan los acontecimientos. Con la nacionalización de los ferrocarriles, un punto de contacto entre los campos va a colisionar. La disputa parlamentaria por el manejo del sistema previsional ferroviario, la potestad de la cartera de transporte y los ferrocarriles nacionales sobre la representación de los trabajadores ferroviarios, va a ofrecer un escenario de disputa de múltiples antagonismo, la institución sindical y el Estado, el capital y el trabajo, el peronismo y... el otro peronismo.

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

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

Director Skinner: Los escoceses son muy conflictivos

Jardinero Willy: ¡Se ganó un enemigo para siempre!

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

Cuando la hegemonía peronista parece consolidarse acallando las voces antagónicas, llega el momento de institucionalizar la revolución expandiendo las fronteras en busca de la reconciliación comunitaria. Sin embargo, en ese preciso momento, el inestable equilibrio interior direcciona el impulso litigante hacia sus hermanos, sus equivalentes peronistas, y torna borrosas las fronteras del antagonismo. El campo peronista se transforma en un campo de batalla poco definido. Esta tragedia del peronismo en su transcurrir hegemónico, tiene su correlato en los cimientos del orden social y las prácticas de sus participantes, haciendo colisionar al campo sindical con el político y con la burocracia estatal, más ´politizada que nunca. Aumentando la lente, los ferroviarios experimentan, a su

modo, desde sus luchas particulares y su participación en los diversos campos, este clima de exasperada proliferación de las internas peronistas.

Para los ferroviarios, el 1 de marzo del año 1948 va a cristalizar en un *momento* un proceso particular de transformaciones. Una es fundamental y se relaciona con el sistema de intercambio político. Se instituye formalmente una nueva relación de los ferroviarios y el Estado, ahora árbitro y empleador de los trabajadores ferroviarios. En la superficie, la jornada es motivada por el festejo de la nacionalización de los ferrocarriles. Se calcula entre cientos de miles y un millón de asistentes a los festejos en Plaza Retiro.¹⁹⁶ El sindicato lograba así una reivindicación histórica, ya esbozada en la huelga general de 1917 cuando los trabajadores de la F.O.F. declaraban que:

“estarían dispuestos a asumir la dirección y explotación de los ferrocarriles, en la seguridad de que, con esta medida los obreros y explotados se colocarían en condiciones de recibir una justa compensación de sus esfuerzos productivos y traería como consecuencia la inmediata normalización permanente del tráfico general y constituirá, así mismo, la mayor garantía para el progreso del país...”¹⁹⁷

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

¹⁹⁶ EOF, 560:T.

¹⁹⁷ La Nación, Buenos Aires, 27 de septiembre de 1917. Citado en Monserrat (2011:108)

Pero la historia del sindicato con la nacionalización ferroviaria comienza un año antes, apenas meses después de la firma del traspaso de activos de los ferrocarriles de origen inglés al Estado Nacional, el 13 de febrero de 1947.¹⁹⁸ La voluntad del gremio sobre la administración de los ferrocarriles se hace explícita en la resolución de la XXII Asamblea General de Delegados. En ella, se solicita a la C.D. que trate con el Poder Ejecutivo el tema de que “la dirección y administración de estas [empresas ferroviarias] quede a cargo de un directorio formado con representación exclusiva de representantes de aquél [el Estado] y de las organizaciones gremiales del personal”.¹⁹⁹

Para el grueso de los trabajadores del riel, además de ser un acontecimiento que consolida la identificación con el gobierno, la nacionalización también genera altas expectativas que se traducen en *demandas*. Los objetivos de mínima se comienzan a delinear en la misma *asamblea general*. Simplificando los cientos de resoluciones que se toman en ella, se encomienda a la C.D. que gestione una inmediata mejora en las condiciones salariales. Sacando la devolución de retenciones y un “anticipo” que se paga desde junio de 1946,²⁰⁰ los ferroviarios no recibían un aumento general desde que Perón estaba en la S.T.yP., y el salario sufría un deterioro constante en el contexto de creciente encarecimiento del costo de vida. Además del aspecto salarial, numerosas resoluciones se referían a mejoras en las condiciones de trabajo, que iba desde aumento u obtención de viáticos y ropa adecuada, a la reducción de las jornadas laborales y el reconocimiento de insalubridad en los talleres. Los dos aspectos, salarial y laboral, tenían como protagonistas al escalón más bajo de la actividad ferroviaria, peones de mantenimiento de vías y obras (los *catangos*) y guardabarreras. Las dos actividades, sobre todo cuando eran desarrolladas en parajes alejados o directamente “en el campo” (alejados del campamento donde se establecía el

¹⁹⁸ Noticia de la celebración del contrato en EOF, 536:10. Texto completo del contrato en EOF, 537:4.

¹⁹⁹ EOF, 543-545:8.

²⁰⁰ Este “anticipo” (de \$30 sobre salarios que iban de \$200 a \$800 apróx.) se aplica primero a los empleados de los ferrocarriles nacionales, como resultado de la sanción del *escalafón único*. A partir de abril de 1947, se aplica, con retroactividad a junio de 1946, al resto de los ferroviarios. EOF, 537:3 y 538:T.

núcleo de ferroviarios), eran equiparables a los trabajos más duros y hostiles a los que se puede enfrentar un trabajador industrial. Gran parte de estas mejoras planteadas por el “soberano” del sindicato, estaban supeditadas a la definitiva elaboración del *escalafón único*. Ahora que el gobierno justicialista administra las empresas ferroviarias, el horizonte de los trabajadores del riel parecía despejado para ver realizadas sus demandas.

Sin embargo, las expectativas del gobierno eran otras. Los funcionarios involucrados en el diseño institucional, administración y explotación de los nuevos ferrocarriles nacionales, conducidos por el propio presidente, esperaban que la dirección del gremio trabaje en consolidar la disciplina, lealtad y compromiso de los trabajadores del riel, para sacar adelante la descomunal dimensión de la industria y actividad ferroviarias de la que se acababan de hacer cargo. Miles de enormes máquinas montadas sobre una colosal obra infraestructural, con cientos de miles de empleados y obreros dotados de una sólida tradición sindical y encargados de trasladar, con la precisión de un reloj suizo, la mayoría de las mercancías y personas a lo largo y ancho del país; todo ello ahora era responsabilidad del gobierno. La estrategia de comunicación política estaba clara, los tiempos de lucha habían quedado atrás y se abría la etapa “constitucional”.²⁰¹ La nueva consigna económica de la revolución descendía como agua por una cascada, empapando ministerios, dependencias estatales, la C.G.T., hasta llegar al gremio: “Producir, producir y producir”.²⁰²

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

²⁰¹ Discurso de Perón en el Concejo Económico y Social, reunión del 5 de mayo de 1947 (EOF, 541:7).

²⁰² Por citar sólo uno de los primeros llamados que aparecen en el periódico ferroviario, cuyo titular es: “Hay que Producir, Producir y Producir...” (EOF, 538:2).

“no lesiona en nada los intereses del personal ni modifica las condiciones vigentes de trabajo, ni los convenios ni reglamentaciones existentes. El personal debe tomar buena nota, a fin de que no haya recelos ni inquietudes, ni prestarse a hacer caso de rumores tendenciosos que pueden propalarse”.²⁰³

Las expectativas de participación en el manejo de la empresa exigían más que mantener el orden, el precio de la nacionalización era ponerse *en la piel* misma de la empresa. Otro signo de ello es la defensa de la empresa solicitando que el gremio tolere la falta de cumplimiento de reivindicaciones laborales conseguidas sólo unos meses antes. En distintas Circulares Generales (C.G.), la C.D. de la U.F. solicita a los guardas que sean “comprensivos” con el momento de normalización de los ferrocarriles y no se atengan “tan rigurosamente” a la resolución de la Dirección Nacional de Transporte (Nº 3.924, del 23 de octubre de 1946) que reglamenta la corrida de los trenes con uno o dos guardas.²⁰⁴ La reiteración del pedido, sumado a la aclaración de que existía una intransigencia de parte del personal en acatar el mismo, da la pauta de una presión específica de este sector para efectivizar un derecho adquirido recientemente.

Otro elemento clave para comprender la nueva relación entre el sindicato y el Estado afecta al *capital de negociación* del gremio. La relación del sindicato con el gobierno se había regido, hasta ahora, por la obtención de *reivindicaciones inmediatas* que tenían impacto en las condiciones de vida de los trabajadores del riel. A partir de ahora comienza una etapa en dónde se obtienen mejoras y, sobre todo, se consolidan elementos claves para la institucionalización de las relaciones político-sindicales, pero que se traducen para los trabajadores en *reivindicaciones diferidas*.²⁰⁵ La larga y problemática elaboración del *escalafón único*, estaba plagada de categorizaciones salariales experimentada por distintos sectores de la actividad como injusticias. Sumado a ello, las *comisiones paritarias* en proceso de constitución y el nuevo desafío de reestructuración de la administración de los

²⁰³ EOF, 536:CT.

²⁰⁴ EOF, 536:CT.

²⁰⁵ El primero en otorgarle relevancia a la experimentación de mejoras en las condiciones de vida como característica fundamental para comprender el proceso político del primer peronismo fue Gino Germani. (Pérez, en prensa)

ferrocarriles nacionales (que se cristaliza en la creación del Ministerio de Transportes), son todos procesos lentos, que retrasan la satisfacción inmediata de las demandas de los ferroviarios y la experimentación de esa satisfacción. Si la identificación con el peronismo ya estaba consolidada, y la nacionalización era la culminación de ello, las mediaciones institucionales entre los ferroviarios y el líder de la revolución, comenzaban a estorbar a las bases. En este sentido, paradójicamente, el momento de consolidación de las herramientas institucionales que garantizan la estabilidad de las relaciones político-sindicales se encuentra asechada por prácticas que apelan a una *legitimidad popular* que dio origen al nuevo orden institucional.

Avanzando el año 1947, ya conocida la inminente nacionalización de los ferrocarriles, la presión por una mejora salarial comienza a crecer. Luego de una reunión con el titular de Hacienda, Miguel Miranda, el presidente de la U.F., Telmo Luna, debe dar la “buena nueva” al gremio. Esta consistía en la promesa de un magro aumento de \$30, que equiparaba a todos los ferroviarios con el otorgado al ferrocarril estatal meses atrás, pero que aún no habían cobrado. Además, el aumento estaba sujeto a previa aprobación del parlamento, quedando atrás los días en que los decretos imprimían celeridad a la satisfacción de las demandas. La C.D., anticipándose a las inevitables críticas, advierte que dejó en claro a los agentes gubernamentales las dificultades e insuficiencias de esa solución:

“el cuerpo directivo pide al gremio que se mantenga dentro de la mayor serenidad y de la más estricta disciplina, y se abstenga de medidas que puedan significar un trastorno en los servicios (...) deben comprender que la solución dada al problema es de carácter circunstancial y sujeta a ulterior discusión y análisis por parte de la comisión paritaria”²⁰⁶

El éxito de la jugada fue parcial, se desarrollan conflictos significativos en protesta contra esta solución salarial. La *disciplina sindical* del gremio, puntal de la articulación de los ferroviarios con el peronismo, se resquebraja poco a poco. En el F.C.S. (Bahía Blanca) durante el mes de junio se realizan paros que involucra a dos de las seccionales más importantes (Sud y B. Blanca). Las dimensiones del mismo,

²⁰⁶ EOF, 538:T.

ameritan una reunión entre el Director General de los Transportes y el presidente del sindicato para encontrar una solución.²⁰⁷ Además, hubo otras seccionales que iniciaron huelgas parciales.²⁰⁸ Al mes siguiente, luego de la *asamblea general* y el aumento de la conflictividad, se negocia nuevamente. Un salario mínimo de \$250, cuando las aspiraciones del gremio expresadas en la asamblea era un piso de \$300 para todas las categorías.²⁰⁹ Nuevamente la C.D. asegura que dejó claro al gobierno que el gremio no estaba satisfecho, lo que era cierto, pero no alcanzaba para calmar la ansiedad.

Aunque el descontento de algunas seccionales era algo que incomodaba no salía de los conflictos tradicionales del sindicato. Además de estas huelgas parciales, casi reflejas, ante los poco satisfactorios anuncios de la conducción sindical, la aparición de “delegaciones que indebidamente invocan la representación del gremio” ante autoridades nacionales, comienza a crecer.²¹⁰ Este nuevo fenómeno preocupa aún más a la dirigencia. Existen grupos de ferroviarios que optan por una estrategia de búsqueda de canales alternativos para satisfacer las demandas. La alta valorización del *capital político* en el *campo sindical* y un clima de creciente conflictividad política interna, se conjugan para hacer de esta estrategia una alternativa posible. Los grupos de ferroviarios, algunos con contactos políticos en las gerencias y la nueva Dirección de Transporte, otros simplemente estableciendo un canal con el propio presidente, persigue aumentar su *capital de negociación* logrando resultados en “tiempos peronistas”: obteniendo *reivindicaciones inmediatas*. La dirigencia de la U.F. comienza a denunciar estas prácticas, primero en cuanto amenazan con romper la *jerarquía institucional del gremio*, su facultad como legítimo representante de los trabajadores del riel:

“algunas especialidades, envían telegramas al Presidente de la República expresando su disconformidad con los sueldos fijados y proponiendo otros”²¹¹

²⁰⁷ EOF, 543-545:3 y 17.

²⁰⁸ EOF, 543-545:9.

²⁰⁹ EOF, 543-545:14.

²¹⁰ EOF, 543-545:8.

²¹¹ EOF, 543-545:3.

Sin embargo, cada vez con más frecuencia, se denuncia la aparición de “núcleos” que hacen gestiones ante las autoridades buscando negociar la reestructuración del escalafón de su actividad.²¹² La C. G. N°42, aparecida en la tapa del *Obrero ferroviario* del 1 de septiembre -concediendo por primera vez una importancia excluyente al tema-, denuncia la aparición de una “comisión interferroviaria de empleados administrativos”. La novedad es que no sólo saltea la jerarquía institucional buscando un canal directo con el gobierno, sino que sus prácticas constituyen una *abierta disputa* a la conducción del gremio. Se reúnen en locales seccionales, disputando explícitamente este espacio, cuestionan las medidas tomadas en la *asamblea general* respecto al escalafón y desconfían de la forma en que la C.D. maneja las finanzas del gremio, concediendo viáticos “a troche y moche”. Sin embargo, lejos de confesarse enemigos políticos del peronismo, tienen contactos directos con funcionarios del gobierno. Más aún, se presentan como “identificados con la obra del gobierno y el Plan Quinquenal, [y] hablan de intensificar la producción”²¹³ Este último punto otorga el *plus* que define el carácter amenazante del grupo, la disputa abierta a la dirección de la U.F. se ubica *dentro del peronismo*. Apoyados en esta identificación política, buscarán acumular *capital político y de negociación*, por fuera de la representación institucional legítima del gremio y en abierta competencia con aquella.

Ante esta nueva estrategia de la “comisión interferrocarrilera”, que provoca nuevos paros parciales en algunas seccionales, la C.D. cierra el año emitiendo una declaración que se apoya en toda la *legitimidad institucional* que detentan como representantes. Además de las autoridades sindicales, asumiendo la gravedad de la situación, firman la declaración todos los representantes del gremio en ámbitos públicos: “representantes de la organización en organismo gremiales y públicos, legisladores nacionales y provinciales y funcionarios asociados”. La declaración se refiere “al influjo de presiones foráneas que aparecen interfiriendo en el problema y provoca los paros conocidos”. Sin embargo, las presiones, aunque foráneas al sindicalismo, lejos están de ser extrañas al peronismo. Los administrativos son

²¹² EOF, 547:T; 548:3 y 550:CT.

²¹³ EOF, 547:T.

atendidos por “las autoridades” y éstas ponderan sus propuestas. Si bien son prácticas informales que no dejan rastros documentales que nos permitan validar su existencia, la propia declaración de la C.D. reconoce estas prácticas y su relativo éxito:

“se limitan a tomar el proyecto de escalas de sueldos presentados por la Comisión Directiva a las autoridades respectivas, y mediante la infantil maniobra de aumentarlas, lo presentan como si fuera propio.”²¹⁴

Si “desde abajo” se estaban filtrando disidencias con un mínimo nivel organizativo y alcance político, también algo parecía resquebrajarse entre la conducción del gremio y las autoridades nacionales. El 3 de diciembre, ante el acto de nacionalización de los ferrocarriles franceses, no asiste ninguna autoridad política de relevancia. Se envía un escueto mensaje, que ni siquiera firma el presidente. Con rubrica del Cnel. Juan F. Castro, jefe de la casa militar de la Presidencia (y meses más tarde Secretario de Transporte), el mensaje es leído por un edecán de la presidencia, quien presenta las disculpas del primer mandatario por su ausencia.²¹⁵ El gobierno se presentaba distante con la dirigencia del gremio.

Ya desde los primeros meses del año 1948, el conflicto del gremio con un grupo del personal administrativo ferroviario, crece. Una organización por fuera de los canales de la U.F. comienza a cooptar empleados ferroviarios, la *Liga Argentina de Empleados Públicos*. Esta tiene una estrecha relación con dirigentes ubicados en dependencias estatales e intenta agrupar a los empleados de la administración pública, entre ellos a los empleados administrativos ferroviarios, donde obtienen relativo éxito. La tensión por la legitimidad de la representación de este personal se remonta a 1944, cuando la intervención Mercante concedió este derecho representativo al gremio. Cuatro años después, el conflicto se agudiza. Los administrativos realizan un paro en la seccional Buenos Aires de los ferrocarriles del Estado, poniendo en cuestión que el personal administrativo y de superintendencias sea representado por la U.F.²¹⁶ Para mediados de año la presión no cesa, se multiplican las advertencias de la C.D. contra *la Liga*.

²¹⁴ EOF, 554:T

²¹⁵ EOF, 552-553:9.

²¹⁶ EOF, 555:6.

La nueva organización gana en cantidad de afiliados y fortaleza institucional al fusionarse con la flamante Confederación de Empleados Civiles de la Nación (C.E.C.N).²¹⁷ En la XXIII Asamblea General de Delegados de la U.F., desarrollada entre junio y julio de 1948, se denuncia la actividad de esta organización y se incluye, entre las resoluciones, que *se elimine del escalafón del personal civil de la nación a los empleados ferroviarios*.²¹⁸ El documento de la *asamblea anual* pone “blanco sobre negro” el conflicto de representación entre la U.F. y esta nueva confederación no afiliada a la C.G.T., que presenta en su cúpula nada menos que a funcionarios de la recientemente creada Secretaría de Transportes y de la que el propio presidente J. D. Perón dice que se afiliará por ser “uno de los más humildes forjadores y trabajadores del Estado”.²¹⁹

Si bien el gobierno niega rotundamente la competencia sindical, aduciendo que la idea de la confederación es organizar a los cientos de miles de empleados públicos no sindicalizados, la inclusión del personal ferroviario en el escalafón del personal civil y la fría relación que habían demostrado con la C.D. ante el acto de nacionalización de los F.F.C.C. franceses, parecía sugerir otra cosa. En el aspecto legal, la libertad de formar asociaciones y la posibilidad de disputar la personería gremial en caso de transformarse en “representativa”, transformaba a la nueva confederación en una amenaza real.²²⁰ Entonces, ¿qué interna impulsa esta contienda?, ¿cómo es posible que el gremio ferroviario, principal impulsor de la fortaleza institucional del sindicalismo e incorruptible aliado del gobierno peronista en esta empresa, se encuentre en este aprieto? Lejos de ensayar una respuesta acabada, intentaremos delinear un camino siguiendo las escasas y fragmentadas huellas documentales que deja la trastienda política antes de transformarse en una declaración pública, en un discurso cerrado que oculta las contradicciones y enfrentamientos desplegados en el proceso. Para ello, necesitamos volver a

²¹⁷ EOF, 565-568:5.

²¹⁸ EOF, 569:10.

²¹⁹ EOF, 586-587:6.

²²⁰ La ley consideraba una “práctica desleal y contraria a la ética” y, por lo tanto, prohibía a los empleadores el “promover o auspiciar (...) la afiliación de su personal a determinada asociación en detrimento de una asociación que gozase el reconocimiento gremial”, sin embargo no rastreamos que este argumento haya sido utilizado por los ferroviarios en ninguna declaración. Anales de Legislación Argentina, tomo V, decreto/ley 23.852, art.50, inciso “c”, p.591.

sumergirnos en los cimientos del *campo sindical*, dónde los límites entre este y el *campo político*, estaban produciendo movimientos sísmicos.

Con la centralización de sistema previsional ferroviario en la D.G.A.yP.S.p.F. (dentro del I.N.P.S.) y la universalidad de los aportes (sumado al descuento por planilla que la efectiviza), una parte significativa del *capital económico* (que aumenta el volumen del *capital organizativo*) de los sindicatos radicaba en el alcance de la cobertura previsional que brindaban. Desde la creación del I.N.P.S., este organismo había crecido de cuatrocientos mil afiliados, a casi tres millones y medio a inicios de 1948, según cifras del propio organismo.²²¹ No es casualidad encontrar para esta época cifras parecidas de afiliación en la C.G.T. La influencia de la central, el efecto de su consolidación como *espacio dominante* del campo, estaba cada vez más estrechamente ligado a la *formalidad* de los trabajadores que nucleaba. Por transición, el gremio ferroviario también encontraba una fuente de poder en este proceso de formalización laboral, que ahora también incluían el descuento por planilla de sueldos -además de los aportes previsionales- de la *cuota social del sindicato*.²²²

Teniendo en cuenta este trasfondo, a partir de junio de 1947 se radicaliza un conflicto parlamentario *intrapartidario*, que abarca una disputa por el manejo de las cajas jubilatorias (entre ellas la de los ferroviarios) a partir de la presentación de un proyecto de ley de un nuevo diseño previsional, el *seguro social*. El conflicto en torno al tipo de régimen previsional no era nuevo. La disputa que enfrenta los dos modelos, de *cajas jubilatorias* frente al *seguro social*, databa de varias décadas y se había trasladado al interior de la coalición gobernante. Desde la creación del I.N.P.S. se había establecido como objetivo de máxima la unificación del sistema previsional (Andenacci, Falappa y Lvovich, 2004). Su primer presidente, Ramón Cárcano, cercano a la posición del seguro social, presentó un proyecto que paulatinamente disolvía las cajas jubilatorias, pero este no prosperó y se diluyó como su mandato al frente del instituto. Su sucesor, el ex letrado del gremio de maquinistas (L.F.) Ricardo Riguera, más cercano a la posición gremial de sostener

²²¹ EOF, 555:4.

²²² Este procedimiento está contemplado en la ley de asociaciones profesionales en el artículo 40. Anales de Legislación Argentina, tomo V, decreto/ley 23852, art.40, p.591.

las cajas jubилatorias, presentaba un proyecto que permitía unificar el sistema previsional, contemplando el mantenimiento de las cajas jubилatorias y la autonomía administrativa de los sindicatos sobre ellas (Mossier, 2007:4-7). Finalmente, llega la elección de febrero de 1946, y con el resultado electoral puesto se comienza a planificar un proyecto de seguro social por fuera del I.N.P.S., en la Secretaría Técnica, que se incluye en el Primer Plan Quinquenal. En marzo de 1946, el I.N.P.S. presenta un informe al gobierno, en plena elaboración del Primer Plan Quinquenal, dónde se documenta la disconformidad de la cámara gremial del instituto, presidida por el ferroviario Ceferino López, con el proyecto de *seguro social* que se perfilaba como alternativa el régimen jubилatorio vigente (Lvovich, 2006:160-161). A pesar de ello, la pulseada la gana José Francisco Figuerola. El proyecto del I.N.P.S. no es tratado a pesar del pedido de los diputados laboristas y el presidente del Instituto es reemplazado nuevamente (Mossier, 2007:7).²²³ Finalmente, las *bases del proyecto de seguro social* se incluyen en el Plan de Gobierno. El mismo planteaba dos etapas, la primera consistía en centralizar todas las cajas jubилatorias y la segunda, más problemática, era suspender nuevas afiliaciones a las cajas y abrir la opción para los que ya aportaban de que pasen al sistema de *seguro social*. Con el tiempo, el resultado sería un único sistema de seguridad social para todos los trabajadores públicos y privados.

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

²²³ Lo reemplaza un integrante del concejo técnico del I.N.P.S. José Francisco Domínguez Respecto a la diferencia en la estrategia de reclutamiento, recordemos que el presidente anterior era de extracción sindical y ex asesor gremial en el instituto. (Mossier, 2007:14)

sistema “antisocial” y un régimen de “privilegio para trabajadores de crecido sueldo”.²²⁴

Los hechos documentables, las huellas fragmentadas que obtuvimos de la radicalización de este conflicto interno al peronismo, se desarrollan de la siguiente manera. Antes del proyecto de *seguro social*, en junio, se sanciona una ley que *reforma a la ley de jubilaciones ferroviarias* en sintonía con el proyecto de seguro social del I.N.P.S. (el que contemplaba sostener el régimen de cajas jubilatarias).²²⁵ La redacción de la reforma estuvo a cargo de Ceferino López, presidente de la cámara gremial en el I.N.P.S., un dirigente de la U.F. que además tenía vasta experiencia en el tema.²²⁶ Sobresale en la reforma la disminución de los años de aportes y de la edad jubilatoria, a treinta y cincuenta años respectivamente.²²⁷ Este triunfo del gremio, sin embargo, rápidamente amenazaba con convertirse en una victoria pírrica.

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

Al mes siguiente, en respuesta a la avanzada de la actividad parlamentaria en el tema previsional, el presidente provisional del senado e interventor del Partido Peronista Alberto Tessaire, presenta un proyecto de ley para establecer las bases del *seguro social*. El proyecto redoblaba la apuesta del Plan de Gobierno -y

²²⁴ Presidencia de la Nación. Secretaría Técnica. Plan de gobierno, 1947-1951, Tomo I, Buenos Aires, 1946, pp. 53-55. Citado en Lvovich (2006:162).

²²⁵ Ley 12.986, que reforma de la ley 10.650. Anales de Legislación Argentina, tomo VIII, ley 12.986, p.294.

²²⁶ Ceferino López dirigía el directorio obrero de la Caja ferroviaria desde 1937.

²²⁷ EOF, 542:2. Otro indicio legal en la dirección de sostener el sistema de cajas es la creación de la caja de jubilaciones y pensiones para empleados y obreros de la industria y afines (decreto N° 13.937/46)

aumentaba el desafío político al sindicalismo- ya que eliminaba la gradualidad de la transformación y proponía, en cambio, la fusión de forma inmediata de las cajas jubulatorias existentes. La consecuencia de la aplicación de este sistema era la destrucción de toda la estructura previsional vigente, incluyendo el control sindical sobre los fondos previsionales y los beneficios jubulatorios recientemente obtenidos por los ferroviarios.

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

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

El diagnóstico coyuntural, a juzgar por los huecos historiográficos que pudimos completar, parece acertado siempre y cuando ignoremos “la cooptación de la C.G.T”. Al igual que otro organismo e instituciones de la burocracia estatal y el campo político, el campo sindical estaba en ebullición interna. Las relaciones entre la central obrera presidida por Aureliano Hernández y el gremio del riel se tensan automáticamente luego de la toma de posición del secretario general de la C.G.T. Desde la C.D. del gremio ferroviario la respuesta no se hace esperar, a la semana siguiente publican un enérgico comunicado dirigido a la central obrera. El mismo concluye que los trabajadores del gremio ferroviario “unánimemente anhelan la subsistencia de su régimen jubilatorio vigente, al que han defendido en múltiples ocasiones y del que no están dispuestos a desprenderse bajo ningún concepto”.²²⁸

²²⁸ EOF, 547:4. Parece que ese mismo mes el peso de los ferroviarios inclinaba la balanza en la disputa, por lo menos dentro de la S.T.yP. A finales de julio asume un nuevo Secretario General de Asistencia y Previsión Social. Ocupa el cargo el Dr. Eneas Ravicini, quién hasta el momento se desempeñaba como secretario del ferroviario Hugo Mercante, titular de la Dirección de Trabajo y Acción Social Directa (EOF,546:3).Una semana después, asume cómo director general de asistencia y previsión social el Dr. Staforini.

La posición de la central respecto al tema queda claramente establecida en el convulsionado *congreso extraordinario pro plan quinquenal*, que se desarrolla del 16 al 20 de octubre. Durante el congreso cobra protagonismo la figura de Juan Rodríguez, vicepresidente de la U.F. y del congreso extraordinario, fortaleciendo la importancia de los ferroviarios en el mantenimiento de la disciplina en la central, y en consecuencia, su poder de negociación. Durante la apertura del congreso se desarrollan varias objeciones a la conducción de Hernández, sobre todo por la falta de apoyo a huelgas en diversos rubros y resaltando la arbitrariedad (e ilegalidad) de la convocatoria al congreso. El 17 de octubre a la tarde una gigantesca columna de la U.O.M. se abre paso en la Plaza de Mayo con carteles con la consigna “Hernández debe irse”. Ante el avasallamiento de esta coalición que empuja por mayor protagonismo en el C.C.C. (madereros, portuarios, alimentación, vidrio y metalúrgicos), la figura de los ferroviarios crece en importancia. Juan Rodríguez se hace cargo de la delicada situación, y sube al palco para hablar en nombre de la C.G.T. (Schiavi, 2013:128-131).²²⁹ El rechazo al liderazgo de Hernández unía a los gigantes gremios industriales que pedían mayor participación con los tradicionales.

En este contexto, se negocia la posición de los trabajadores respecto al tema previsional. Además de los noventa y tres delegados ferroviarios elegidos para el congreso, los dirigentes de la U.F. y los representantes ferroviarios en el C.C.C., van como asesores de la delegación ferroviaria los representantes de la U.F. en el I.N.P.S. y en la D.G.A.yP.S.pF, dejando en claro que el tema previsional era prioritario para el gremio. Ceferino López, aprovechaba el estrado para afirmar, una vez más, la superioridad del régimen de las *cajas jubilatorias* sobre el *seguro social*, destacando sus beneficios en montos previsionales, cantidad de años de aportes y edad jubilatoria (Lvovich, 2006:164). Luego habla David Diskin, representante de los empleados de comercio. Este sindicato había conseguido recientemente su caja jubilatoria con mejores condiciones que los ferroviarios. El miembro del C.C.C. presenta la ponencia relativa a previsión social y propugna por el mantenimiento del sistema. Un tiempo después, Ceferino López confesará que “en mi larga militancia

²²⁹ EOF, 551:T

sindical nunca sentí tanta emoción como en esta oportunidad en la que los representantes del proletariado sancionaron clamorosamente la supervivencia de nuestro sistema jubilatorio”.²³⁰ Entre las resoluciones del congreso, la de “extensión de la leyes de previsión al proletariado agrario”, da la pauta de que el tema del *seguro social*, tal como lo presentaba el proyecto del senador Tessaire, no tenía lugar en la C.G.T. que propugnaba por nuevas cajas.²³¹ En diciembre, Aurelio Hernández presenta su renuncia como secretario general de la central obrera.²³²

Sin embargo, que la pulseada parlamentaria la hayan ganado los ferroviarios no significaba que la firme convicción de centralizar el sistema previsional, y de limitar el poder sindical sobre el mismo, continuara en marcha. Los ferroviarios actúan rápido y a inicios de 1948, Ceferino López a pedido de la C.D. de la U.F., vuelven al ruedo con la elaboración de un proyecto para una nueva reforma a la ley 10.650. En mayo entra al senado de la nación el nuevo proyecto de *reforma de la ley 10.650 de jubilaciones ferroviarias*, apadrinado por los senadores ferroviarios Luis Cruz y Demetrio Figueras. Lejos de conformarse con sostener el sistema jubilatorio, los ferroviarios ponían en juego todo su *capital sindical* y redoblaban la apuesta.²³³ La campaña es ampliamente promocionada desde el gremio, se aprueba una resolución en la *asamblea anual de delegados* de 1948 en favor de esta reforma. Luis Girola, tesorero de la U.F. y representante de los ferroviarios en la caja de jubilaciones, deja en claro que esta nueva reforma sale al cruce del proyecto de *seguro social*, aún con vigencia parlamentaria:

²³⁰ EOF, 559:4.

²³¹ EOF, 551:3.

²³² Una semana después asume como secretario general José Espejo, y la U.F. vuelve a ocupar un cargo en el secretariado de la central (ver anexo).

²³³ El proyecto presentado tenía múltiples beneficios. Aumentaba los aportes de los trabajadores a un 8%, de los empleadores a un 12% y reglamentaba el haber mensual jubilatorio. Este último punto implicaba porcentajes altísimos de haberes jubilatorios sobre el salario. Los sueldos menores a \$500 perciben el 92% y los que van de \$500 a \$1000 entre el 88% y el 85%. La escala sigue de forma decreciente para salarios más altos, pero el grueso de los trabajadores ferroviarios estaba comprendido en estos sueldos. La reforma también implicaba un *aumento inmediato de las jubilaciones ferroviarias* entre un 50% y un 30%. Finalmente fue aprobada como ley N°13.338. Anales de Legislación Argentina, Tomo VIII, p.194.

“hemos demostrado no ser partidarios del seguro social y no por contrarios a ese sistema sino porque queremos mantener incólume nuestro régimen de jubilaciones y lo defendemos”.²³⁴

El intento parlamentario, que contaba con lograr el apoyo de la C.G.T. como canal de legitimación de la reforma previsional, había fracasado al punto de arrastrar consigo a Aurelio Hernández. Avanzado 1948, a fines de agosto, el problema en torno al diseño previsional parecía acallarse. El nuevo ferroviario integrante del secretariado de la C.G.T., Florencio Soto, declaraba que los dos sistemas “son complementarios”.²³⁵ Hacia fines de septiembre se sanciona la reforma a la ley 10.650, consolidando el sistema de cajas y la victoria parlamentaria de los ferroviarios.²³⁶

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

En este contexto se desarrollan las elecciones de la C.D. En agosto de 1948 se ponen en funciones los nuevos integrantes. En principio, no hay grandes cambios en los delegados que resultan electos, doce sobre diecisiete eran los mismos del año anterior (ver anexo). Sin embargo, una vez reunido el cuerpo para distribuir los cargos, se producen bruscos e inusuales movimientos. En primer lugar, se ocasionan cambios importantes en la dirección del gremio. Tres miembros (sobre cinco en total) de la Mesa Directiva son reemplazados. Son, sorpresivamente, los que habían estado firmemente comprometidos con la defensa de la caja de jubilaciones del gremio los que renuncian: Telmo Luna (ex presidente), Luis Girola (ex tesorero) y Juan Rodríguez (ex vice 1º). Los primeros habían sido recién afirmados por el voto de sus seccionales, al tercero le quedaba un año en funciones

²³⁴ EOF, 565-568:20.

²³⁵ EOF, 570:6.

²³⁶ EOF, 571:9.

por lo que *deja el cargo vacante a mitad de mandato*. Sumado a ello, hay dos cambios importantes en la Comisión Administrativa. El único Secretario Gerente que había tenido el sindicato en 25 años, Rafael Kogan, se jubila y ocupa su lugar Manuel Palmeiro. Por último, Luis Gonzales también se jubila abandonando su vocalía.²³⁷ Parecía que toda una facción desertaba del cuerpo directivo del gremio en una acción consensuada. Existe un indicio que apoya esta versión. Justo antes de la elección de nuevas autoridades, en el cierre de la última *asamblea general*, Luis Girola advertía sobre esta posibilidad. La extraña ausencia “por enfermedad” del presidente y del vicepresidente del sindicato el día del cierre de la asamblea, le otorgaban el micrófono al tercero de la Mesa Directiva. El veterano dirigente ferroviario advertía que:

“posiblemente no lo encuentre más en los congresos (...) y que deje de molestar a muchos que, o porque no quieren la reelección, o porque quieren cambiar hombres, desean sangre nueva”.²³⁸

En consecuencia, luego de los cambios, sólo *la mitad de la C.D. se mantiene* en funciones. Pablo C. López, quién había llegado a la C.D. del gremio justo antes de la intervención de Mercante, llegaba a la presidencia. La conducción de Pablo C. López, va a rubricar la *consolidación de la hegemonía peronista en el gremio*. El apoyo del gobierno va a ser notorio desde el mismo momento en que la facción que luchó por sostener el sistema previsional da un paso al costado. La distancia del gobierno con la dirigencia ferroviaria llegaba a su fin. Apenas dos meses después de la asunción de Pablo C. López, el presidente de la Nación asiste a la sede central de la U.F. y luego de expresar que no olvidará “jamás que la masa ferroviaria argentina fue la que llevó a través de sus inmensas líneas la idea revolucionaria que nosotros encendimos”, agregaba que: “no vivimos tiempos de hombres indecisos, porque los hechos son decisivos; no vivimos épocas de hombres temerosos porque

²³⁷ L. González había sido presidente del sindicato, luego deja el cargo para ocupar funciones en el I.N.P.S y lo reemplaza en la presidencia T. Luna.

²³⁸ EOF, 565-568: CT.

los tiempos son heroicos, son de lucha (...) felicito a la Unión Ferroviaria porque la veo de pie, con hombres decididos y valientes al frente”.²³⁹

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

“La Unión Ferroviaria no hace política (...) la observa con el preconcebido propósito de evitar que la clase trabajadora sea llevada por derroteros que no condicen con la actualidad real del país. De esta manera, colaboramos activamente con la política social exclusiva del general Perón, tan armoniosamente secundada por su digna esposa, doña María Eva Duarte, afirmando sus principios y defendiendo categóricamente sus generosas y amplísimas proyecciones nacionales e internacionales.”.²⁴⁰

A partir de aquí, el Obrero ferroviario, se emplea como dispositivo de propaganda peronista.²⁴¹ La misma foto del presidente en todas las portadas, con la misma frase debajo: “mejor que decir es hacer y mejor que prometer, realizar”,²⁴² es la puerta de entrada a las primeras cuatro páginas del periódico, dedicadas casi exclusivamente a los discursos y actividades del presidente y a la obra de ayuda social de la Fundación Eva Duarte de Perón. En épocas de elecciones, tanto a convencionales constituyentes, como legislativas y a gobernador de la Provincia de Buenos Aires, el proselitismo se vuelve *explícito*. Este es el cambio más impactante

²³⁹ EOF, 572:8. Como contrapunto, Telmo Luna declaraba apenas un año antes en la *asamblea general de delegados* (mayo 1947): “no hay diferencia ideológica alguna que interfiera en la dilucidación franca y abierta de problemas que a todos nos interesan y la comisión directiva y los 110.000 asociados de la entidad, diseminados por todo el país, actúan unidos por un solo y único ideal”. (EOF, 540:11)

²⁴⁰ EOF, 575-576:6.

²⁴¹ Lo exagerado del protagonismo de la publicidad política queda en evidencia cuando, a mediados de 1950, la propia *asamblea general* del sindicato hegemonizada por delegados identificados con el gobierno, solicita que se otorgue más lugar a noticias seccionales, cuestiones técnicas y cuestiones sindicales (nacionales e internacionales) y que no se divulguen íntegros los discursos que ya son reproducidos en los periódicos nacionales (EOF, 591-592:24).

²⁴² Esta disposición se pone en práctica primero y, meses después, se institucionaliza mediante una resolución de la asamblea general de delegados en 1949 (EOF,582:8)

y significativo para la ética sindical que se estructura en torno al precepto de prescindencia política.²⁴³ Recordemos que en la decisiva campaña de febrero de 1946 y a pesar de la masiva colaboración de ferroviarios en el laborismo, el periódico de los obreros del riel se mantuvo prescindente en este sentido. De hecho, la abstención a realizar propaganda por candidatos en épocas electorales era la única práctica asociada a este precepto que se había mantenido inalterable desde la creación del sindicato.

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

“cuando el sacudimiento de las instituciones representativas surge como consecuencia de una revolución social, experimentada desde abajo para extirpar el mal (...) debemos pensar que la prescindencia política es el sistema suicida que llevaría al pueblo trabajador a tener que golpear la puertas de la política, dónde no encontraría apoyo de ninguna naturaleza. Por eso, para la Unión Ferroviaria en este instante la prescindencia política proclamada por los viejos sindicalistas era la patente suicida de la clase trabajadora argentina, que hemos largado por la borda para seguir triunfando en beneficio de nuestra clase y para bien del pueblo argentino (...) Debemos convenir que el movimiento obrero argentino, perfectamente organizado en instituciones como la Unión Ferroviaria (...) debe tener un lugar preponderante en el movimiento obrero y en la conducción del Estado”.²⁴⁴

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

Un primer elemento, que también es síntoma de la competencia interna del peronismo, es “la avalancha”²⁴⁵ de homenajes que emanan de las seccionales de la U.F. a partir de 1949. Estos, cada vez más, exceden al presidente Perón, a su

²⁴³ Apoyo candidatura de Mercante (EOF, 586-587:5).

²⁴⁴ EOF, 585:8.

²⁴⁵ Este aspecto es central en el análisis del primer peronismo en general en Balbi (2005)

esposa e incluso al presidente de la U.F. quien será homenajeado incontables veces.²⁴⁶ Se propaga la fiebre de homenajes a legisladores y funcionarios nacionales, gobernadores provinciales e intendentes locales, a miembros y ex miembros de la C.D., a referentes locales, etc. El homenaje en las seccionales es *una instancia primaria de reconocimiento sindical y político*, que si bien no nace con el peronismo, en el discurso peronista se democratiza radicalmente.

Otro elemento que ratifica esta práctica como instancia de reconocimiento es el protagonismo que cobra el *nombre propio* en las comisiones de organización. En los actos nacionales, como el *día del trabajador* (1 de mayo) o el *día de la lealtad* (17 de octubre), la lista de los socios de la U.F. que integran las comisiones se difunde públicamente en el periódico del gremio con nombre y apellido. Pero no sólo las delegaciones ferroviarias en grandes actos, sino que también sucede con los cientos de pequeños actos en las seccionales, homenajeando a dirigentes sindicales, legisladores, funcionarios locales, etc.²⁴⁷ El anonimato de la “masa” da paso a un sistema de reconocimientos personales que establece un código específico, que aclara las reglas del juego y el modo de acceder al mismo.²⁴⁸

Por otro lado, el ritual también incluye nuevas *liturgias* específicas de los ferroviarios. Por ejemplo, se oficializa una *oración del ferroviario*. Su contenido es una plegaria a la virgen de Luján, que recientemente había sido proclamada “patrona de los ferrocarriles”. En sus versos, sin embargo, cobra más protagonismo la figura de Perón, secundada por la del Gral. San Martín, que la de la propia patrona, rematando el rezo con la consigna: “producir, producir, producir”. Este es un magnífico ejemplo de la voluntad explícita de reconocimiento del autor de los versos “sagrados”, quién busca, sin mucha sofisticación, ser reconocido por el sistema de códigos peronista. Y tiene éxito, la *asamblea general* aprueba su oración y el nombre del autor aparece debajo de ella (ver anexo). Otro ejemplo de nuevas

²⁴⁶ Para fines de 1949, luego de un viaje a Estados Unidos para una intervención quirúrgica debido a una enfermedad, los homenajes a Pablo C López se multiplican, llegando incluso a publicarse un *poema* al presidente de la U.F., escrito por un afiliado (585:7 y 11).

²⁴⁷ EOF, 583:5; 584:8.

²⁴⁸ En la cúspide del reconocimiento personal están las *medallas de la lealtad*, que entrega Perón en persona en el acto del 17 de octubre todos los años. En octubre de 1949 el presidente de la U.F. se hace portador de una, y al año siguiente, la recibe Florencio Soto, el ferroviario que ocupa una silla en el secretariado de la C.G.T. (EOF, 583:4 y 596:8)

liturgias ferroviarias es *la marcha de la Unión Ferroviaria*, presentada por un delegado sindical en la *asamblea general* del año 1950.²⁴⁹ El estribillo del nuevo himno sindical es: "Adelante ferroviario, adelante hasta morir; a cumplir con nuestro LIDER: Producir, producir, producir." (ver anexo).

Todos estos elementos no dejan dudas sobre la consolidación de un universo discursivo peronista que se solapa al ferroviario y también gana cada vez mayor protagonismo en el *campo sindical*, traducido en *capital político*. Sin embargo, más que imponerse, esta superficie discursiva se construye en la interacción. Son los propios agentes los que utilizan estos elementos de forma productiva para desarrollar sus propias estrategias para posicionarse en el juego, como un recurso para aumentar su *volumen* de *capital político*. Como consecuencia, el establecimiento de reglas claras, habilita la competencia por ascender posiciones, aumentando la participación de agentes dotados con los saberes y prácticas necesarios para disputar posiciones. Este fenómeno es un factor explicativo del aumento de la conflictividad interna al peronismo.

A inicios del año 1950, la cuantiosa producción de homenajes en las seccionales del sindicato motiva una medida específica de la C.D. que busca ejercer, además de una discrecional sanidad financiera, el control sobre *quién* es homenajeado en la jurisdicción del sindicato. La Circular General reglamenta que, sin previa autorización del cuerpo directivo, la U.F. no se hará cargo de los gastos por homenaje.²⁵⁰ La medida ilustra un elemento central de esta etapa, la consolidación de un código específico de la discursividad peronista produce un socavamiento sobre la autoridad institucional del gremio. Vamos a observar este fenómeno en distintos niveles con la misma intensidad. La conflictividad aumenta en todos los sentidos, a partir de la aparición de núcleos peronistas en paralelo a las seccionales, en las regionales de la C.G.T. como en las seccionales de la U.F., y también combinadas, es decir, entre las seccionales del sindicato del riel con las regionales de la C.G.T.

²⁴⁹ EOF, 594:15.

²⁵⁰ EOF, 589:CT.

En primer lugar, con la disolución del P.L. primero y el P.U.R. después, que contemplaban núcleos exclusivamente sindicales en su estructura, la distancia entre las seccionales sindicales con las “agrupaciones”, “ateneos” y unidades básicas (del Partido Peronista y el Partido Peronista Femenino),²⁵¹ es cada vez menor y más confusa.²⁵² Además de la profusión de homenajes, el intercambio con funcionarios del gobierno de forma directa con las seccionales es una práctica novedosa. Por ejemplo, el Secretario de Transportes J.F. Castro, realiza donaciones a título personal en varias seccionales ferroviarias.²⁵³

Respecto a la conflictividad interna al campo sindical, en abril de 1948, la C.G.T. envía una circular a las regionales advirtiéndole a los dirigentes que “vulneran principios de sano sindicalismo al usar de trampolín la representación que les ha conferido la C.G.T. para escalar posiciones personales en funciones de gobierno o entidades comerciales”.²⁵⁴

También se evidencia la competencia entre las regionales de la central con las seccionales de la U.F., el presidente de la U.F. expresaba en la asamblea general de delegados de 1949 que:

“Los compañeros delegados ya han manifestado (...) de que en el interior del país, en las delegaciones regionales de la C.G.T. existen focos de intranquilidad y hay desigualdad para el trato con nuestra organización”²⁵⁵

²⁵¹ El fenómeno de la incorporación femenina a la política tiene su repercusión en el gremio del riel, tanto en relación al campo sindical como en político. Por una parte, en agosto de 1949 llega por primera vez a una Comisión Ejecutiva seccional una mujer, en Santa Fe (FFCC del Estado) (EOF, 569:8). Al año siguiente, a la Conferencia Nacional de Mujeres Peronistas, la U.F. envía una delegación de 99 mujeres, tres de ellas son oradoras en el mismo (una médica, una partera y una abogada, las tres vinculadas al Hospital Regional de Rosario (EOF, 581:12). En este hospital, se crea a mediados de 1950 la escuela de enfermeras “Eva Perón” (EOF, 591-592:22).

²⁵² En este periodo muchos ferroviarios forman agrupaciones peronistas y disputan internas partidarias. Por ejemplo, Silverio Serrano gana la interna del partido peronista en Tandil en 1947 (Mengascini, 2008:8) y, en Bahía Blanca, se resalta la participación excluyente de ferroviarios en agrupaciones peronistas a inicios de 1948, en un contexto de elecciones de orden municipal (Marcilece, 2013:273).

²⁵³ EOF, 474:CT; 581:13.

²⁵⁴ EOF, 561:11.

²⁵⁵ Es digno de destacar, en el mismo discurso, la claridad del diagnóstico de Pablo C. López sobre este aumento de la conflictividad sindical: “Pero compañeros, hay que tener en cuenta que la CGT está sufriendo en estos momentos los mismos trastornos que padecen todas las organizaciones por la transformación de nuestras costumbres y nuestra vida.”. EOF, 579-580:15.

Incluso las internas en las propias seccionales de la U.F., sobre un trasfondo discursivo peronista, van a ser cada vez más frecuentes. Por dar algunos ejemplos, luego de la disolución del laborismo se interviene la seccional de Tafí Viejo ²⁵⁶ y la de Alta Córdoba, las dos motivadas por internas peronistas. La última es normalizada recién en octubre de 1949.²⁵⁷ En Rosario, la seccional del puerto es presidida por un diputado provincial por el peronismo, Eduardo Torre, que no logra contener la conflictividad en su sección. Allí, se producen conflictos en 1948 y en 1950.²⁵⁸ En Cruz del Eje, las posiciones de la C.E. de la seccional y la de un grupo opositor que dirige un diputado departamental, los dos peronistas, según el informe del miembro de la C.D. que interviene en el conflicto es “irreconciliable”.²⁵⁹ En la seccional San Cristóbal (F.C.N.G.B.), se suspende a un grupo por realizar “campaña sucia” y estos envían una carta a la C.D. pidiendo se los reincorpore bajo el argumento de que son peronistas.²⁶⁰ La seccional La Banda (F.C.N.G.M.) se interviene luego de que un grupo de asociados, motivados por una contratación fuera de regla por parte de la C.E., decidiera mediante asamblea enviar cartas a J. D. Perón para que interceda y expulsar a los contratados.²⁶¹ En este contexto se comienza a evidenciar otra característica, a medida que nos acercamos a la huelga, las internas en las seccionales van a agrupar tanto a *peronistas* como a *no peronistas* complejizando el escenario. Es el caso de la Secc. Buenos Aires del Ferrocarril Sarmiento, en donde un conflicto en la asamblea general termina con el reemplazo del presidente seccional menos de dos meses después.²⁶² Algo similar pasa en Témperey, Tolosa, Olavarría, Bahía Blanca (N.O.), entre otras, pero detallamos más adelante estos casos.

Como consecuencia, la nueva dirigencia del gremio enfrentaba problemas que su adhesión al peronismo no lograba resolver por sí sola. Luego de una precaria luna de miel que permitió asentar a la nueva C.D., la relación entre la recién creada

²⁵⁶ EOF, 541:CT

²⁵⁷ EOF, 571:10

²⁵⁸ EOF, 565-568:5 y 594:13.

²⁵⁹ Informe de un mediador, actas U.F. n°2, p.5, 2 de abril de 1952.

²⁶⁰ Actas UF, n°7, 24 octubre 1951, p.25-26.

²⁶¹ Actas UF, n°10, 5 de diciembre de 1951, p.6 y 7.

²⁶² EOF, 579-580:13.

Secretaría de Transporte y la U.F. adquiere una ambigüedad que sólo empeora con el paso del tiempo. El proyecto de centralización estatal de la conducción del gremio ferroviario (incluido su sistema previsional) continúa vigente, y ahora es azuzado desde dos frentes. Por un lado, se reanuda el intento de despojar el control del sistema previsional ferroviario desde la nueva cartera de transporte. Por otro, aumenta y gana visibilidad la disputa por la afiliación sindical de los ferroviarios, esta vez implementando la estrategia de la *doble afiliación*.

Centrándonos en el desempeño de la nueva dirección sindical, dos problemas inmediatos se conjugaban para que esta no logre disminuir la conflictividad interna. El primero, de corte puramente material, era que la satisfacción de las demandas ferroviarias continuaba un lento proceso de aplicación que definimos como obtención de *reivindicaciones diferidas*. La promesa de una mejora en el poder adquisitivo del salario (*salario real*), que permita alcanzar el nivel de vida de los primeros años de la revolución, continuaba como una palabra que, una y otra vez, se cumplía en el papel pero no llegaba a los bolsillos ferroviarios. El *escalafón único*, principal factor de conflicto por ser el que abarca de forma general a todo el espectro de trabajadores del riel, se anuncia como resuelto definitivamente apenas asume la nueva C.D. el 16 de agosto de 1949. En una reunión en el gremio, de la que participan también el presidente y su esposa, el Ministerio de Transportes resuelve un nuevo escalafón con aumento de los salarios mínimos y otros beneficios.

Sin embargo, los problemas que presentaba también eran varios. Por una parte, la escala de aumentos según antigüedad era mínima. El ejemplo más marcado era el del sector de menores ingresos, un Peón que cobraba \$400 a los diez años cobraba \$450. Sumado a ello, otras categorías superiores se quejaban de que había serios desequilibrios, por ejemplo, un *segundo* de un *jefe de estación*, puesto de prestigio y responsabilidad, cobraba menos que un simple *auxiliar*. Además, se habían rebajado a medio salario la *licencia por enfermedad*, que antes eran un salario completo. Estas son sólo algunas de las demandas que aparecen, entre muchas otras específicas de cada sector.²⁶³ Pero además de las objeciones formales al escalafón, el carácter diferido de la materialización aumenta la presión.

²⁶³ EOF, 582:T y 591-592:6.

Para la *asamblea general*, de mediados de 1950, muchos puntos del escalafón continúan sin cumplirse. Por ejemplo, el pase a efectivos del personal contratado, las mejoras en las condiciones laborales de los guardas²⁶⁴ y del personal de vías y obras.

Además, a partir de la creación de la Secretaría de Transportes se producen una serie de modificaciones en la administración que aumentan el clima de malestar. Se traslada y reubica personal en puestos administrativos sin capacitación y sin los beneficios salariales correspondiente al nuevo puesto. Sumado a ello, hay vacantes por jubilaciones y cesantías que se sostienen sin reemplazos en puestos administrativos y en la caja de jubilaciones.²⁶⁵ También se contrata nuevos guardas sin capacitación, lo que produce una queja de los que guardas experimentados.²⁶⁶

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

“Las conquistas deben ser defendidas y aumentadas, a dicho S.E. el señor presidente de la Nación, y así hemos de proceder nosotros...”²⁶⁷

²⁶⁴ Las mejoras, además de comodidades, también se referían a mayor seguridad. A fines de 1948 dos guardas mueren al ser arrojados del tren por “polizontes” (pasajeros sin pasajes) (EOF, 570:11). Un mes antes, se había modificado el reglamento general de ferrocarriles y se multaba con \$0,20 a quienes subían sin boleto. Decreto N°23.724/48 en Anales de Legislación Argentina, tomo VIII, p.659.

²⁶⁵ Actas UF, n°2, 27 de agosto de 1951, p.14; n°7, 24 de octubre de 1951, pp.12 y 13.; n°11, p.20, 15 diciembre de 1951.

²⁶⁶ EOF, 591-592:26. Para un seguimiento pormenorizado de los problemas técnicos de la nueva administración de los ferrocarriles ver Cardozo, 2014.

²⁶⁷ EOF, 591-592:26.

El discurso peronista consolidado como superficie discursiva sobre la que se desarrolla el juego, permitía que un simple delegado, por medio de la *invocación*, legitime su posición desafiando la autoridad del gremio, y del propio presidente de la nación, que no se cansaban de advertir que los ferrocarriles ahora que eran “nuestros” no podían detener su marcha. La expansión del discurso peronista permitía así un pliegue que lo ponía frente a sí mismo, un precio que cualquier hegemonía debe pagar.

Los problemas estaban a la orden del día, y la nueva dirección del gremio, para encontrar una solución a la conflictividad, debía encontrar la forma de resolverlos. El modo de hacerlo era aumentar su *capital de negociación*. La participación en la gestión y administración de los ferrocarriles era un paso fundamental para lograr el objetivo y había sido uno de los puntos de negociación de los ferroviarios con el presidente para esta nueva etapa. “Perón cumple” a inicios de 1950, cuando se crea la Dirección de Ferrocarriles del Estado. Unos meses después, el 6 de junio, se conforma el directorio de los ferrocarriles del estado, compuesto por ocho integrantes: tres representantes gremiales (dos de U.F. y uno de L.F.) y cinco designados por el Ministerio de Transporte. Además, el mismo decreto reglamenta la participación de los trabajadores en las ganancias.²⁶⁸

Sin embargo, dos artículos del decreto matizaban en la práctica la obtención de la reivindicación más importante en la historia del gremio. El primero, es que el *quórum* del directorio se establecía con cinco integrantes, por lo que se podía prescindir de los tres representantes obreros para tomar decisiones. El segundo es que la participación en las ganancias era sobre el 20% de las utilidades, repartidas según salarios entre gerentes, subgerentes y todo el personal. Teniendo en cuenta que el ferrocarril desde hacía décadas presentaba déficits, y que la nacionalización no parecía mejorar su rendimiento económico, el punto de participación en las ganancias perdía buena parte de su brillo. Pese a esto, el aspecto legal de la nueva institución era revolucionario para el mundo ferroviario en nuestro país, y las

²⁶⁸ Decreto N°3.370/50. Anales de Legislación Argentina, Tomo X A, p.336. y EOF, 586-587:T y 591-592:6.

expectativas de las bases respecto a los potenciales beneficios de la participación sindical en la administración crecían.

Poniendo el ojo en las jerarquías institucionales, el nuevo diseño ponía en pie de igualdad al sindicato y las gerencias; y un escalón más arriba a la cartera de transportes. Este diseño, en un contexto de alta conflictividad interna del peronismo, resultó en más problemas que soluciones. Si el liderazgo político estaba claro, las distancias jerárquicas entre el presidente de la U.F. y el Ministro de Transportes, que hace unos meses parecían asumidas,²⁶⁹ se tornan difusas. Pablo C. López continúa acumulando *capital político*. Sus lazos con J. D. Perón y Evita se consolidan. La gira aérea que realiza la C.D. apenas asume por las seccionales del país “en alas del general Perón” y su estrecha relación con Evita consolidan el lazo.²⁷⁰ Además, luego del cambio de secretario general en la C.G.T., la posición de los ferroviarios mejora y el protagonismo del presidente de la U.F. va a crecer al consolidarse como uno de los principales promotores de la reforma del estatuto de la central. Este volumen de capital le otorga la *vicepresidencia* del directorio de los ferrocarriles del estado.

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

El problema de la *doble afiliación*, se remonta a la ya mencionada creación de la Confederación del Personal Civil de la Nación. La misma nace como una asociación profesional de tercer grado que busca nuclear a todos los trabajadores del Estado. La nacionalización de los transportes aéreos, marítimos y terrestres pone en un conflicto de representación al personal sindicalizado. En este contexto, *la lucha por centralizar el sistema previsional se solapa con el conflicto de*

²⁶⁹ En el primer discurso de Pablo C. López luego de asumir la presidencia de la U.F., marca claramente la jerarquía de lealtades que deben tener los ferroviarios: Perón, Evita, Castro y el sindicato (EOF, 570: CT).

²⁷⁰ EOF, 577-578.

representación, como veníamos observando. Una vez descartada la opción del seguro social, la idea de reunir a todos los empleados estatales en una sola central toma fuerza. Además de un contrapoder a la C.G.T. al establecer una conducción central sobre los trabajadores que tienen al Estado como empleador, esta confederación permitía establecer un punto de partida para centralizar el sistema previsional de los empleados estatales.

Si bien, según el propio presidente de la U.F., la creación de la confederación tenía por objetivo afiliar a quienes carecían de representación gremial,²⁷¹ se hace evidente desde el inicio del año 1949 una política agresiva de afiliación de los trabajadores ya sindicalizados. La *doble afiliación* se torna un problema cada vez más serio para la U.F. y la invocación del presidente J.D. Perón y del ministro J.F. Castro como promotores de la nueva confederación se vuelve la estrategia de presión por excelencia de los dirigentes de la C.P.C.N. para sumar afiliados. En tiempos sin lugar para hombres indecisos, dónde “Perón es la verdad”, la estrategia de presión no era menor.²⁷²

La historia del nuevo presidente de la U.F. con esta organización paralela comienza a fines de 1948, apenas asumido el cargo. Tomando distancia de la conducción anterior, se reúne con la delegación de representantes del personal administrativo de los ferrocarriles (antes Liga de Empleados Públicos), para intentar legitimarse como único representante del personal ferroviario.²⁷³ Sin embargo, la reunión no resultó como se esperaba. Los empleados pedían una modificación del escalafón de su sector, a lo que se les contesto que se debía modificar el escalafón completo. Luego, P.C. López les advirtió que la reunión era una excepción ya que se debían respetar los canales representativos del gremio para los reclamos. Luego de la reunión, la campaña de afiliación comenzó a ser más agresiva.

En marzo de 1949, una nota del periódico ferroviario advertía que:

²⁷¹ Según los datos que manejaban los dirigentes sindicales y el gobierno, unos 600.000 empleados estaban en condiciones de ser afiliados a la confederación, sin estorbar a los ya sindicalizados.

²⁷² Discurso de Eva Perón en la federación Obrera Maderera Argentina el 1 de agosto de 1950, en Fernández y Caramello (2012:110).

²⁷³ Esta delegación se presenta al gremio con diez mil firmas de empleados administrativos ferroviarios. (EOF, 575-576:14)

“Ninguno de nuestros compañeros deben sentirse atemorizados por lo que esos elementos le hagan llegar. Ningún organismo sindical (...) tiene atribuciones ni personería para realizar proselitismo en nuestro gremio” ²⁷⁴

Ese mismo mes, la C.D. inicia la polémica gira por las seccionales de todo el país a bordo del avión presidencial.²⁷⁵ En la misma, varios discursos de miembros de la C.D. harán encendidas declaraciones respecto a la *doble afiliación*. Ismael García y Paulino Ferreira hablan en Laguna Paiva, un centro ferroviario de gran importancia, y van directo al punto:

“Sabemos que en estos momentos hay mucha gente que aprovecha las circunstancias y que no tiene empacho de hacer nombres del general Perón, del Tte. Cnel. Castro, etc. (...) No es posible que haya compañeros que tengan doble afiliación gremial (...) Sabemos bien que hoy hay sendos dirigentes, que se titulan como de la causa, que engañan a la masa para que se creen tales o cuales agrupaciones o ligas, con el propósito de engañar a la gente y medrar en beneficio propio.”²⁷⁶

Pero el solapado apoyo a la C.P.C.N. para disputar la representatividad de los trabajadores del riel va a verse interrumpido gracias al peso de la C.G.T. y las necesidades políticas del gobierno. A mediados de Abril, se junta el C.C.C. de la C.G.T., con el fin de crear una comisión que se encargue de “adaptar dicho estatuto a las necesidades imperativas que vive el país”.²⁷⁷ La adopción de la doctrina peronista por parte de la central iba a traer consigo la imposición de algunas condiciones, entre las que destacaba poner fin a esta *doble afiliación*. El presidente de la U.F. va a transformarse en una figura protagónica para lograr el objetivo. La cuestión se resuelve hacia fin de año, a mediados de diciembre, cuando el C.C.C. se reúne nuevamente para elegir autoridades. La elevada posición en la central del presidente de la U.F. cristaliza cuando es elegido para *presidir* la sesión de clausura.

²⁷⁴ EOF, 575-576:14.

²⁷⁵ EOF, 577-578. Polémica porque fruto de esta, legisladores de la oposición (liderados por Silvano Santander) van a denunciar en la Cámara de Diputados de la Nación a J.F. Castro por los gastos de esta gira y van a calificar a la U.F. como un gremio “mantenido por el Estado, y más que por el Estado por el peronismo”. Estas declaraciones van a dar paso a cientos de mensajes de desagravio en favor del gremio y a una persecución específica a los legisladores opositores (EOF, 591-592:23; 593:CT).

²⁷⁶ EOF, 577-578:19

²⁷⁷ EOF, 577-578:8.

Pero no sólo la adopción de la doctrina peronista estaba en juego. En la sesión del 13 de diciembre, el C.C.C. aprueba una resolución en repudio a la Confederación del Personal Civil de la Nación. En sus considerandos expone:

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

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

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

En enero de 1950, Pablo C. López daba más precisiones a los afiliados de la U.F. sobre la reunión de Perón con la C.P.C.N. y parte del C.C.C. de la C.G.T.:

“el general Perón ha dicho a esa entidad [C.P.C.N.] en presencia de los dirigentes de la Confederación General del Trabajo, en cuyo elemento tenía yo el alto honor de estar, que desea que el personal civil de la nación se aglutine en una organización de tipo sindicalista, en una organización con mentalidad obrera, para que no haya 600.000 trabajadores del Estado que trabajan en todos los Estados argentinos sin un resguardo para su estabilidad, y sin resguardo para su mejoramiento como forjadores de la Patria. Yo he de ser –dijo el presidente de la república- el primero que firmará mi ficha, porque yo soy uno de los más humildes forjadores y trabajadores del Estado. Pero hoy después de la declaración que hiciera la C.G.T. (...) no podemos admitir que se pretenda absorber a una organización como la Unión Ferroviaria, como La Fraternidad, como los tranviarios y como los automotores para servir los intereses mezquinos de esa media docena de hombres de insensibilidad popular.”²⁷⁸

²⁷⁸ EOF, 586-587:6

Con el veredicto del líder de los trabajadores, en marzo de 1950, el concejo directivo superior de la C.P.C.N. emite una resolución conciliadora. A partir del primero de marzo (día de los ferroviarios) todos los ferroviarios dejan de pertenecer a la organización y se disuelven las seccionales compuestas por trabajadores ferroviarios.²⁷⁹ La U.F., apoyada en la C.G.T., había ganado una batalla más. Sin embargo, la exigencia de retirarle la personería gremial no se había cumplido. Sumado a ello, otro frente quedaba abierto, el relacionado al avance sobre el sistema previsional ferroviario.

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

“...esos señores que dirigen los destinos de dicha organización. A esos hombres les conocemos la biografía personal; los hemos visto arrancar desde el fondo mismo de la provincia de Buenos Aires, del viejo conservadurismo, que pregonaba la muerte como elemento indispensable (...) ellos son los que ahora vienen con pretensiones revolucionarias...”²⁸⁰

La referencia iba dirigida a Manuel Fresco, el flamante *director de asistencia social y sanitaria del Ministerio de Transportes*. Apenas asumía el cargo a inicios de 1949, en paralelo a la ofensiva de la C.P.C.N., lanzaba un plan de centralización previsional dentro de su dirección, que pretendía absorber las funciones de la D.G.A.yP.S.p.F. Sin perder tiempo, la *asamblea general* de la U.F. denuncia los planes del funcionario con la resolución en “repudio” al accionar de J. M. Fresco.²⁸¹ Hacia fin de año, el sindicato reitera la firme decisión de sostener el organismo previsional del gremio y repudiar el intento de centralización del ministerio.²⁸²

Entre enero y febrero de 1950, la conexión entre el intento de absorción de las funciones previsionales y la doble afiliación se hace aún más evidente. La U.F. envía una circular general al gremio anunciando una asamblea nacional del personal de la D.G.A.yP.S.p.F., con motivo de incorporar el personal de esta repartición al

²⁷⁹ Firman Alfredo Villafañe y Dante Viel, presidente y secretario. EOF, 589:11.

²⁸⁰ EOF, 579-580:11.

²⁸¹ EOF, 579-580:11.

²⁸² EOF, 584:14.

escalafón ferroviario. El enérgico repudio del gremio y la C.G.T. a la *doble afiliación* había secundado esta medida. El 10 de marzo es la asamblea, y el personal de la dirección previsional de los ferroviarios se incorpora formalmente a la U.F. En la asamblea, P.C. López expresa que:

“no podemos admitir que se trate de hacer un nuevo organismo y se nos pretenda birlar lo que tanto sacrificio nos costó, y un buen día el gremio ferroviario dijo basta! Y bastó para que fuera escuchado”.²⁸³

La dirigencia del gremio y representantes del nuevo sector incorporado van a visitar al presidente de la Nación luego de la asamblea. Juan D. Perón no evade la referencia al problema preexistente, pero imprime un tono conciliador:

“ya tenemos bastante por luchar en común por la vida, por la felicidad del pueblo y por la grandeza de la Nación ¿cómo vamos a ponernos entonces, a luchar por pequeños intereses, por pequeñas diferencias de uno u otro orden, que pueden arreglarse con una conversación amistosa entre los trabajadores y el Estado?”²⁸⁴

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

Cerrados los capítulos de la doble afiliación y el intento de centralización de la previsión social de los ferroviarios, la dirección del gremio ferroviario debe enfrentar la última y decisiva batalla. Como ya desarrollamos, la politización de las seccionales como efecto de la hegemonía del discurso peronista produjo una creciente confusión entre espacios sindicales y políticos. La consolidación del discurso peronista como escenario del juego, habían propagado internas

²⁸³ EOF, 588:14.

²⁸⁴ EOF, 588:11.

ferroviarias en dónde la referencia institucional se desdibujaba, dando paso a una competencia por capitalizar los contactos políticos de forma directa.

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

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

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

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

“Una *nueva modalidad* que de un tiempo a esta parte se viene notando en algunos ferrocarriles (...) núcleos minúsculos bajo el nombre de ateneos invocando la responsable y respetable orientación política del peronismo actúan en el medio ferroviario pretendiendo ejercer una representación gremial que nadie les ha conferido (...) con el agravante que determinados superiores se prestan a considerar con ellos asuntos que reglamentaria y legalmente por su carácter netamente gremial, deben ser tratados exclusivamente con la representación auténtica de la UF. (...) nuestra entidad no está dispuesta a admitir (...) *lo que no admitió y destruyó en lo que se refiere al personal civil de la nación*”.²⁸⁵

Los tiempos están cambiando, la proliferación de internas peronistas se intenta solucionar con un ordenamiento “desde arriba”. Poco a poco, y no sin dificultades, la C.D. de la U.F. y la C.G.T. buscan ganar su espacio, en un momento en que recrudece la voluntad de autoridad en la toma de decisiones políticas. Se va el año 1949, y se lleva consigo a dos de los más prolíferos diseñadores de la nueva institucionalidad del peronismo, el ferroviario Juan A. Bramuglia y José Francisco

²⁸⁵ EOF, 590:10.

Figuerola. “¿cómo vamos a racionalizar una organización que no existe?”, dirá Perón²⁸⁶. Antes de racionalizar, hace falta orden.

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

Hace un año Perón había dicho a los ferroviarios:

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

En la asamblea de 1950, se resuelve interpretar aquel mandato:

“declarar su más absoluto repudio a quienes desde los puestos de dirección o en distintas jefaturas no sienten la política justicialista (...) facultando a la comisión directiva para gestionar ante quién corresponda el desplazamiento de esos elementos de los servicios ferroviarios, para dar lugar a que sus funciones sean desempeñadas por auténticos y leales peronistas”²⁸⁷

Del mismo modo, Pablo C. López articula en su retórica la defensa de la doctrina justicialista con la defensa de la Unión Ferroviaria. Ser peronista *también* es defender a la C.D. de la U.F. La Circular General n°62 así lo expone, cuando emparenta a los “que no sienten la política justicialista” y “suscribieron al manifiesto de la Unión Democrática” con los “elementos contrarios a la labor de la Unión Ferroviaria”. La circular llama a que las C.E. denuncien ante la C.D. a los “elementos negativos”.²⁸⁸

La *disciplina sindical* lejos de ser el elemento simbólico que articula la identificación de los ferroviarios con el peronismo, ahora se constituye en una *función institucional*. Esta función se traduce en prácticas que se integran, se codifican, en la superficie discursiva peronista. Por ejemplo, el 20 de junio de 1950,

²⁸⁶ Archivo General de la Nación, Secretaría Técnica, citado en Berrontarán, 2013:188.

²⁸⁷ EOF, 591-592:24.

²⁸⁸ EOF, 595:14.

en medio de las jornadas de *asamblea general*, una numerosa comitiva se traslada a la seccional de Tolosa, recientemente intervenida y convulsionada. La C.D. del sindicato, una comisión representativa de la *asamblea general* y autoridades provinciales, se reúnen allí para izar la bandera y legitimar al nuevo interventor de la seccional.²⁸⁹ El traslado de C.D. a las seccionales es, cada vez más, un gesto disciplinador. Otro ejemplo de esta práctica se da en septiembre. El presidente de la seccional Temperley, obedeciendo el mandato de la C.D., advierte por medio de un comunicado que en su jurisdicción se desarrollan “ciertas actividades tendientes a impresionar con el pretexto de los sueldos”. Días más tarde, cuatro miembros de la C.D. comandados por José F. Lebonatto,²⁹⁰ asisten a un acto menor de la seccional, dónde se homenajeaba a varios trabajadores que se jubilaban, “aprovechando” la ocasión para dar un discurso en el que destacan la necesidad de identificarse con la obra de la C.D. y del presidente J.D. Perón.

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

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

²⁸⁹ EOF, 591-592:8 y 23.

²⁹⁰ José Lebonatto, hasta octubre de 1949, había actuado como interventor de la regional de la CGT en Salta (EOF, 583:9). A partir de aquí cobra protagonismo en todas las intervenciones de seccionales de la U.F. durante el conflicto. (La prensa, 2 y 8 dic. P.6) Cuenta su sobrino Luis Lobrundo: “los opositores al peronismo lo denunciaron por colaboracionista, por colaborar con un gobierno dictatorial y entonces el partido socialista lo expulsó del partido sin pedirle explicación, y ahí fue cuando se afilió al peronismo”(Mengascini, 2008:13)

El sindicato presenta la medida como una acción propia, afirmándose en la nueva función institucional:

“la disposición mencionada fue propiciada por la representación de la U.F. en la junta seccional, firmemente respaldada por la comisión directiva de nuestra entidad (...) sin que con ello quiera la CD perseguir a nadie”.²⁹¹

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

4.3. Peronistas, pero ferroviarios

La C.D. victoriosa en el *campo sindical* se encontraba, sin embargo, desgastada luego de las batallas por mantener los afiliados, el control del sistema previsional y, con ello, aportar a la consolidación del lugar de la C.G.T. en el movimiento peronista. La sospecha de una dirección más preocupada por la política sindical y parlamentaria que por los asuntos gremiales, crece entre las bases. Al descontento que produce la larga espera por mejoras salariales que recuperen el impacto de una inflación que continúa en ascenso, se suman descuentos sobre los salarios ligados a la formalización previsional, a las cargas sindicales y a las donaciones a la Fundación Eva Perón, que se multiplican.²⁹² La reforma del estatuto

²⁹¹ EOF, 590: CT.

²⁹² En los años de gestión de la C.D. presidida por Pablo C. López (1948-1950) el gremio ferroviario sufre el aumento de la cuota social, de los aportes previsionales a la D.G.A.yP.S.pF. y el establecimiento de cuotas mensuales para el periódico del sindicato y las colonias de vacaciones. Además, a la tradicional donación anual de medio jornal para las arcas del gremio, se adicionan donaciones a la Fundación Eva Perón de medio jornal anual y de un jornal completo circunstancial del aguinaldo, de cada aumento de sueldo o del cobro de retroactivo de aumentos. De la misma

de la C.G.T. y el recrudecimiento de la persecución a todo lo que no sea “verdaderamente” peronista, obliga a reformular el escenario discursivo en el mundo ferroviario.

En este contexto, la convulsión de las seccionales se encuentra con la intolerancia de la C.D. Meses antes de la huelga, el 16 de mayo de 1950, se interviene la seccional de Tolosa. Los miembros de esta C.E., presidida por Lorenzo Martorelli, sostienen una posición de rechazo respecto a la adopción de la doctrina peronista por parte del gremio y la central. Su posición es en defensa de la *libertad sindical*, aduciendo que se viola el art. 4° del estatuto referente a la prescindencia.²⁹³ Al mes siguiente es la *asamblea general* y L. Martorelli intenta ingresar a la misma aduciendo que los votos de la seccional lo hacen legítimo representante de Tolosa. Su credencial es rechazada. En el fundamento, la comisión arbitral de la *asamblea* no se atreve a acusarlo de enemigo del peronismo para negarle su credencial, sino que alegan que su accionar busca “sembrar la confusión en el terreno del *justicialismo*”. Dado el contexto de persecución instalado, podemos deducir que Martorelli no tenía un mínimo antecedente que permita dudar de su apoyo al peronismo, sino hubiese sido utilizado como pasó el año anterior con Carlos Polverini.²⁹⁴ La sanción se presenta como ejemplar, advirtiendo que contra el mantenimiento de la unidad y disciplina “conspiran todas las actuaciones similares o parecidas al alzamiento de la seccional Tolosa”.

Lo que está en juego es la *definición de peronismo*. Los agentes que se encargan de custodiar el “verdadero” peronismo, obligan a la *redefinición de la frontera* que divide los dos campos antagónicos. Ya no basta con proclamarse peronista para serlo, ni con apoyar al gobierno, también se debe estar conforme con la C.D. de la U.F. La situación se vuelve asfixiante para los ferroviarios que no

forma la C.G.T. establece la donación a la Fundación de los jornales de los días 1 de mayo y 12 de octubre de todos los trabajadores afiliados, entre los que se encuentran los ferroviarios. Al implementarse el descuento por planilla de las donaciones mencionadas anteriormente, éstas se tornaban prácticamente obligatorias. Para diciembre de 1949 la Unión Ferroviaria llevaba donados \$12.000.000 a la Fundación Eva Perón (EOF, 572:4; 579-580:4; 585:2; 591-592:23 y CT; 594:2).

²⁹³ Este punto acercaba a los ferroviarios con la posición de la C.D. del gremio de maquinistas. Respecto a las posiciones en la ajustada votación que aprueba el estatuto en la C.G.T. (a la que se oponen incluso miembros de la U.F.) ver Doyon, 2006: 319.

²⁹⁴ EOF, 579-580:4.

apoyan a la C.D. La persecución institucional busca arrinconar disidencias, barre el complejo panorama de expectativas, intereses y necesidades de las bases proponiendo un antagonismo forzoso.

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

Desde fines de 1949, cuando el convulsionado panorama político recrudece, cobran visibilidad en el gremio del riel las primeras *comisiones de enlace*. Estas comisiones, compuestas por dirigentes de distintas seccionales y de distintas líneas ferroviarias, son los primeros esbozos de una articulación sindical evadiendo la senda verticalista de la U.F. Un año después de las primeras reuniones, el 15 de noviembre de 1950, peones y guardabarreras del F.C.N.G.R.²⁹⁵ inician un paro de actividades. Si bien el alcance es limitado afecta el tramo entre capital federal y la capital bonaerense, generando serios trastornos y una visibilidad que lo pone en primera plana. La adhesión de los guardabarreras le da mayor visibilidad al conflicto al mantener las barreras bajas y entorpecer seriamente el tráfico automotor en el conurbano bonaerense y La Plata.²⁹⁶ Además, el conflicto tiene una función catalizadora, se propaga por las seccionales y las distintas líneas la discusión en torno al apoyo o no a la medida, a la justicia o no de la demanda. Cinco días después, con la noticia de la cesantía de los artífices de la huelga, el conflicto se agrava y logra paralizar el ingreso de los trenes a la estación de Constitución por

²⁹⁵ Ferrocarril Nacional General Roca. A partir de aquí, el Ferrocarril Nacional General Sarmiento (F.C.N.G.S.), el General Mitre (F.C.N.G.M.), el General San Martín (F.C.N.G.S.M.) y el General Belgrano (F.C.N.G.B.).

²⁹⁶ La Nación, 20 de noviembre de 1950, p.4.

varias horas. Durante ese día se realizan varias asambleas informales en la misma estación y se producen los primeros contactos de dirigentes con funcionarios del Ministerio de Transporte.²⁹⁷ Al día siguiente, la dirigencia del gremio se rehúsa a recibir a los huelguistas, por lo que estos se reúnen en el local de la seccional Buenos Aires del F.C.N.G.R. Se registra la participación de delegados de Tolosa, Remedios de Escalada, Km.V (Gerli), todos puntos clave para comprender el impacto territorial del conflicto. Se aclama a Manuel Santos como presidente de la asamblea.²⁹⁸ Al día siguiente, el paro de la actividad ferroviaria en el F.C.N.R. y el F.C.N.G.S. es casi total.

Las discusiones se extienden a los galpones de Rosario (F.C.N.G.M.) (Badaloni, 2013:11), Tandil (Mengascini, 2008:11) y Bahía Blanca, (Marcilece, 2013:275). Finalmente, en la ciudad santafecina la medida tiene un alcance muy limitado, pero prenderá en las ciudades bonaerenses. El 22 de noviembre se paralizan los servicios en Bahía Blanca y el 23 una asamblea aclama el apoyo a los Peones en Tandil.²⁹⁹ Con el paso de los días, el reclamo salarial deriva en un reclamo por la renuncia de la C.D., que decide condenar la huelga.

En la sede central del sindicato, el 23 a la tarde se reúne la Junta Consultiva de la U.F. Esta Junta, convocada de acuerdo al art. 54 del estatuto, es un cuerpo integrado por los presidentes de 43 seccionales (las cabeceras de los ferrocarriles que confluyen en Bs. As. y las más importantes del interior). En Haedo, Remedios de Escalada y Gerli se suspenden asambleas de huelguistas por la asistencia de las autoridades a la reunión en la sede central.³⁰⁰ El nuevo cuerpo recibe de parte de la C.D. el informe de los hechos ocurridos y la renuncia en pleno de la misma.

²⁹⁷ Se entrevistan con el Jefe de Tráfico del F.C.N.G.R., J. Murgizur. La Nación, 21 de Noviembre, p.4.

²⁹⁸ También se registra la participación de un delegado del F.C.N.G.S. La Nación, 22 de noviembre de 1950, p.4.

²⁹⁹ Según Mengascini (2008:11-13) en Tandil el día que se levanta la huelga, el 23 de noviembre, se realiza una asamblea en donde la C.E. lee la circular de la C.D. repudiando el movimiento, pero un ferroviario claramente identificado con el peronismo dice que apoya a los compañeros que piden un pedazo más de pan, siendo ovacionado por la asamblea. El 16 de diciembre Tandil se pliega a la segunda huelga y se forma una comisión paralela a la C.E. que pide la renuncia de esta. En enero, mientras la C.C.E. pide la renuncia de la intervención de la C.G.T., sin embargo, estos piden la intervención de la C.G.T. al C.E. local (Nueva Era, 25/01/51, p.2 en Mengascini, 2008:14)

³⁰⁰ La Nación, 23 de noviembre, p.5.

Sin embargo, el rechazo a la huelga y a la renuncia de la C.D. por parte del cuerpo consultivo es unánime.³⁰¹ La declaración resultante:

"Exhortar a los ferroviarios que se han plegado a los paros a volver inmediatamente al trabajo, respetando la disciplina sindical, base de las conquistas del gremio, y autoriza a la comisión directiva para que pida la aplicación de la ley que reprime el sabotaje..."³⁰²

Ese mismo día una asamblea paralela con la presencia de varios presidentes seccionales que quedan desplazados de la Junta Consultiva, consolida la denominada *Comisión Consultiva de Emergencia* (C.C.E.). Esta reúne a los dirigentes que vienen trabajando en las *comisiones de enlace* desde hace un año y suma nuevos detractores de la C.D., dada su reacción ante los acontecimientos. La nueva comisión va a disputar la legítima conducción del gremio. El 24 a la tarde una multitudinaria asamblea en Gerli rubricaba la legitimidad del nuevo cuerpo. La huelga se levanta ese día, luego de una reunión con el Ministro de Transportes en la que le entregan un petitorio con la demandas salariales y exigiendo la renuncia de la C.D. de a U.F. Este último punto, decía la resolución de la asamblea, "proseguirá dilucidándose dentro del terreno gremial".³⁰³

En términos generales, el movimiento huelguístico que nace en noviembre de 1950 y se extiende hasta enero de 1951, tiene su epicentro en la *provincia de Buenos Aires*. Dos diferencias se evidencian de forma inmediata respecto a las huelgas generales de 1917 y 1947. Una, que no cuenta con el reconocimiento del sindicato (la F.O.F. en el primer caso y la U.F. en el segundo) y dos, con estrecha relación causal con la primera, que nunca se paraliza *todo* el sistema ferroviario (sus cinco líneas). No buscamos restar importancia al movimiento al destacar estas características, por el contrario, si ponderamos el impacto sobre la economía y la vida cotidiana de los millones de personas afectadas, fue uno de los conflictos sindicales más importantes del período de gobiernos peronistas. Sin embargo,

³⁰¹ Por la J.C. toma protagonismo Clemente Boscaroli, presidente de una de las seccionales de Rosario, quién tomará la palabra en representando a la junta ante Perón en la reunión del 27 de noviembre. Este dirigente, había tomado la palabra también en el primer acto de la gira "la UF en alas de Perón", en esa ciudad, representando a las cinco seccionales rosarinas (EOF, 577-578:2).

³⁰² EOF, 497:4.

³⁰³ La Nación, 24 de noviembre de 1950, p.4.

resaltar esta parcialidad es precondition para *inscribir el conflicto en una interna*, que no sólo engloba a toda la institución sindical ferroviaria, sino que tiene aristas que la exceden. Esta interna cobra fuerza particular en la provincia de Buenos Aires y la Capital Federal.³⁰⁴

En el *campo político*, la cotidiana intervención y normalización de unidades básica del Partido Peronista, se conjugaba con la salida del gobierno del Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, Atilio Bramuglia, además de otros funcionarios y legisladores entre los que destacamos al senador ferroviario por Santa Fe, Demetrio Figueiras.³⁰⁵ Respecto a la oposición, a los repudios y expulsiones parlamentarias a legisladores se sumaba el encarcelamiento del candidato a gobernador bonaerense del radicalismo, el Dr. Ricardo Balbín, y la cada vez más restringida libertad de prensa, que desde hacía unos meses apuntaba insistentemente contra los diarios de tirada nacional La Prensa y La Nación. Estas, son algunas líneas que trazan el paisaje en el que se desarrolla el conflicto. Un ordenamiento interno del peronismo “desde arriba” y un acallamiento de las voces disidentes. Las dos dimensiones van a reflejarse en la huelga.³⁰⁶

Desde una perspectiva topográfica, y considerando el centralismo de la institución ferroviaria, la huelga es también un “asedio al castillo” ferroviario, a su sede central (ver mapa en anexo). Lejos de ser una simple metáfora, el 21 de diciembre, un día después de que la C.G.T intervenga el sindicato, cientos (o

³⁰⁴ La ciudad de Rosario vive momentos convulsionados también, pero de alcance limitado si consideramos el número de trabajadores y la importancia de la plaza ferroviaria rosarina. Según el único trabajo sobre la huelga en Rosario, un galpón y los guardas de una línea se pliegan a la primera huelga, a lo que se suman algunos arrestos de guardas en reuniones posteriores (Badaloni, 2013:11-13).

³⁰⁵ Demetrio Figueiras es reemplazado en el senado por Alejandro Giavarini y retorna a los talleres de Pérez. Tiene participación en la “marcha por la paz”, presionando por que el país no envíe tropas al conflicto en Corea. Badaloni (2013) plantea esta marcha de julio de 1951 como un antecedente de la huelga de noviembre, dado que la U.F. y la C.G.T. no reconocen ninguno de los dos movimientos.

³⁰⁶ Dos dirigentes opositores de renombre participan del mismo. El ex concejal radical Antonio Scipione, presidente de la seccional Olavarría (FCNGR) y el jefe relevante del FCNGR, Julio H. Falasco, quién además era la máxima autoridad del Partido Socialista Bonaerense. Los dos dirigentes, participarán en funciones públicas luego del peronismo. El primero como interventor durante el gobierno de Arturo Frondizi y el segundo como Director de los Ferrocarriles Argentinos en 1956. A nivel local, el dirigente radical bahiense Julio Cassano también participa del *comité local de emergencia ferroviaria* de esa ciudad que se crea de forma paralela a la C.E. luego de la intervención de la U.F. Cassano vuelve como interventor seccional en 1956 y en 1958 es electo concejal por la U.C.R.I. (Marcilese, 2013:276-277)

miles)³⁰⁷ de ferroviarios se enfrentan a la policía en la puerta de Independencia 2880, con el objetivo de expulsar a los interventores y tomar las riendas del gremio.

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

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

El 27 de noviembre, días después de finalizada la primer huelga, en el acto aniversario de la creación de la S.T.yP. el presidente J.D. Perón remarca categóricamente "que la CD de la UF es de las más fieles peronistas que en este momento existe".³⁰⁸ A continuación sostiene que el sindicalismo argentino es “definitivamente libre y hace lo que se le antoja dentro de su organización”.³⁰⁹ Por su parte, la C.D. de la U.F. y la cúpula de la C.G.T., buscan afirmar su posición como únicos representantes de los trabajadores. Dos días después de la reunión con el presidente, la C.G.T. hace una cena de camaradería en apoyo a la UF. Allí, los dirigentes del gremio del riel señalan:

“que los agentes de la ex Unión Democrática que generaron estos hechos, no se dan por vencidos, pues ya se les ve desplazarse por las seccionales (...) en un

³⁰⁷ Según el diario La Prensa son miles los que intentan llegar a la sede de la UF, según el órgano oficial del gremio son unas 300 personas (La prensa, 22 de diciembre de 1950, p.6 y EOF, 598-599:)

³⁰⁸ EOF, 597:T.

³⁰⁹ La Nación, 28 de noviembre, p.4.

desesperado esfuerzo por conseguir que las mismas adopten pronunciamientos adversos al cuerpo directivo". El gremio advierte a "los trabajadores peronistas" que "deberán permanecer alerta y contrarrestar con toda energía la acción destructiva de aquellos."³¹⁰

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

"los componentes de esa comisión se hallan identificados con la obra y la política del gobierno nacional y como trabajadores ferroviarios apoyan con todas sus fuerzas la obra de justicia social y colaboran con la exitosa administración de los ferrocarriles nacionales"³¹¹

Luego del primer conflicto, la C.C.E. se fortalece. Una magra respuesta salarial y una escalada de intervenciones sobre las seccionales más importantes (de las involucradas en el conflicto), permite a los dirigentes que conducen la huelga sumar nuevas voluntades contra la dirección del gremio. El 1 de diciembre la U.F. interviene la seccional Km V (Gerli, que funciona como sede de la C.C.E.). El 3 de diciembre se interviene el local de Quilmes y el 7, la seccional de Bahía Blanca

³¹⁰ EOF, 597:4.

³¹¹ La Prensa, 15 de diciembre, p.5.

(N.O.). En Ing. White y Lujan rechazan la Circular General que envió la C.D. y se pliegan a la C.C.E. El 8 se interviene la seccional Olavarría. El 12, un grupo se retira de la seccional chacharita adhiriendo a la posición de los huelguistas y solicitando la expulsión de la C.D. El 13 seccional El 13 la seccional Haedo se pliega al apoyo a la C.C.E.³¹²

Pero, a la condición subjetiva de reconocer su identificación con el peronismo, se suman otras *condiciones objetivas* de igual importancia para la eficacia de la medida de fuerza. La paralización total de una de las líneas más importantes del país de forma organizada, sumado a la paralización parcial y demoras en las principales líneas, sumaba volumen al *capital organizativo* de esta dirigencia *ad hoc*. Por otra parte, la C.C.E. también sumaba volumen en su *capital de negociación*. Los años de *doble afiliación* y competencia entre la U.F. y la C.P.C.N. otorgaban ventajas organizativas y contactos en las gerencias de las empresas (sobre todo en el Roca) y con representantes ministeriales, que son fundamentales para comprender el éxito del movimiento huelguístico. El 11 de diciembre, el C.C.E. emite un comunicado advirtiendo que se desconoció lo que les prometieron “altos funcionarios”. El principal contacto, el Crnel. José Roberto Zubieta, había sido gerente del F.C.N.G.R. y presidente del Directorio de los Ferrocarriles del Estado (del que Pablo C. López era vice). Luego del primer conflicto, el 6 de diciembre (¿cómo premio a la labor realizada durante el conflicto?) asciende a subsecretario técnico del Ministerio de Transportes, reemplazando a Ángel A. Ricotti.³¹³ La C.C.E., fortalecida en su poder de negociación, aumenta la apuesta y “hace público su deseo de entrevistarse con el primer magistrado”.

En la declaración de la segunda huelga, que inicia el 14 de diciembre a las 00hs, la *demanda ferroviaria* era categórica, la dirigencia del gremio debía renunciar porque perjudicaba al gremio y al peronismo:

“se ha convertido en un elemento perturbador de la exitosa administración de los ferrocarriles nacionalizados por el general Perón y regidos por el ministro de

³¹² Las actividades de estas seccionales se encuentran en los periódicos de La Prensa de diciembre de 1950, en los días posteriores a las fechas consignadas.

³¹³ La Prensa, 6 de diciembre de 1950, p.7.

transportes de la Nación, dificultando así el esfuerzo cotidiano del gremio en este sentido”.³¹⁴

La misma noche en que la C.C.E. anuncia la nueva medida de fuerza, del 13 de diciembre, la U.F. solicita que se concurra a asambleas urgentes en las cabeceras de los distintos ferrocarriles para escuchar al Ministro J.F. Castro. La jerarquía institucional y la soberanía del gremio terminaban de resquebrajarse. La C.D. entregaba, en pleno conflicto, el estrado al ministro de transportes. Además de un reconocimiento de la pérdida de *legitimidad popular*, el gremio había perdido su autoridad institucional. Un fenómeno que ilustra este aspecto es que, tanto los que apoyan como los opositores a la dirigencia ferroviaria, envían *telegramas a la presidencia y al ministerio de transportes* ya sea afirmando su apoyo o solicitando la renuncia de la C.D.³¹⁵ El poder del sindicato del riel desnudaba su esencial vacuidad, la U.F. estaba, por primera vez en su historia, acéfala.

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

"se equivocan si creen que el gobierno va a ir a intervenir un sindicato (...) el sindicato es para mí y para el gobierno una institución respetable que sólo puede ser intervenida por sus autoridades, no por el gobierno"³¹⁶

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

³¹⁴ La Prensa, 14 diciembre, p.4.

³¹⁵ Entre el 15 y 17 de diciembre, durante los días más intensos del conflicto, se envían telegramas al ministerio de transporte y al presidente apoyando a la C.D. del gremio desde seccionales importantes, como Córdoba y Santa Fe (La prensa, 15 y 16 de diciembre de 1950, pp.5 y 6.). El Dto. de tráfico de Junín, envía telegrama a J.D. Perón y J.F. Castro solicitando la renuncia de la C.D. (La prensa, 17 de diciembre de 1950, p.3.)

³¹⁶ EOF, 597:T.

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

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

"los componentes de esa comisión se hallan identificados con la obra y la política del gobierno nacional y como trabajadores ferroviarios apoyan con todas sus fuerzas la obra de justicia social y colaboran con la exitosa administración de los ferrocarriles nacionales".³¹⁷

El conflicto había tomado dimensiones irreversibles. La huelga crecía en cantidad de adherentes e intensidad. Se sumaban algunos talleres muy importantes, como el de Remedios de Escalada.³¹⁸ En Chacarita, el presidente de la seccional, Sábato Spósito, también decide declarar su apoyo a la huelga y la C.C.E.³¹⁹ A metros de los talleres del F.C.N.G.B.M., se cierra un "ateneo peronista" de ferroviarios plegados a la huelga, su nombre es sugerente: "Tte. Cnel. Juan F. Castro".³²⁰ En Mar del Plata, el tren sale hacia Plaza Constitución pero conduce personal administrativo. Mientras tanto, en la terminal de la ciudad balnearia un grupo de "obreros ferroviarios de Mar del Plata" reparten volantes en apoyo a la huelga. Cuando el tren pasa por Luján, es apedreado y se produce un sabotaje con

³¹⁷ La prensa, 15 de diciembre de 1950, p.5.

³¹⁸ La prensa, 16 de diciembre de 1950, p.6.

³¹⁹ La Prensa, 17 de diciembre de 1950, p.3.

³²⁰ La Prensa, 17 de diciembre de 1950, p.4.

el corte de las líneas de teléfono.³²¹ El 16 de diciembre Tandil se pliega a la segunda huelga y se forma una comisión paralela a la C.E. que pide la renuncia de esta (Mengascini, 2008:12). Además, en la provincia bonaerense se cierran los locales de Villa Lynch y Santos Lugares³²², y es cesanteado el presidente seccional de Tres Arroyos (Mengascini, 2008:13). En Rosario, se forma una “comisión coordinadora de la seccional Rosario” que logra realizar algunas acciones de “brazos caídos” en el galpón de máquinas de Rosario Norte (personal muy vinculado con los maquinistas) y plegar a la huelga a parte del personal de vía y obras (Badaloni, 2023:11). La ciudad santafesina, cuna del presidente de la U.F. incrementaban el clima efervescente de la comunidad ferroviaria.³²³ Por su parte, el gremio de maquinistas aclara que no adhiere a la huelga, pero que sólo saldrán los trenes que tengan garantías de seguridad. Esas garantías no existen, según las seccionales de L.F., en Capital Federal, en puntos clave del conurbano bonaerense (como Haedo o Remedios de Escalada) ni en Rosario.³²⁴ El apoyo de muchas de estas seccionales a la huelga es más que una sospecha. En Junín, detienen a dos dirigentes maquinistas en medio de una asamblea.³²⁵

El 16 de diciembre a la tarde, con el conflicto *in crescendo*, la C.D. presenta su renuncia por segunda vez en un mes. A diferencia de la primera, esta tiene carácter “indeclinable”. El Ministerio de Transporte se afirma como autoridad en el conflicto y resuelve la primera medida disciplinaria contra los huelguistas. Exonerar a todo trabajador ferroviario que no concurra a su trabajo al día siguiente.³²⁶ Con la C.D. fuera de juego, la C.C.E. apostaba por un paso más, y pedía se respete su legitimidad como representantes de los intereses del gremio. El “dedo en la llaga” de la jerarquía institucional, nuevamente. El levantamiento ferroviario pedía permiso al gobierno para tirar una pared interna del edificio peronista y prometía no

³²¹ La prensa, 16 de diciembre de 1950, p.6.

³²² La Prensa, 15 de diciembre 1950, p.5.

³²³ Se suman a las actividades de huelga otras protestas menores, como la de las esposas de ferroviarios cesanteados, en julio, que piden la reincorporación de sus maridos. La prensa, 18 de diciembre de 1950, p.5.

³²⁴ La prensa, 17 de diciembre de 1950, p.3.

³²⁵ La Prensa, 16 de diciembre de 1950, p.5.

³²⁶ La prensa, 16 de diciembre de 1950, p.5.

comprometer ningún cimientito. Para el gobierno, en un momento de particular vocación disciplinaria hacia el sindicalismo, esa atribución se tornaba inaceptable.

Con el sindicato acéfalo, pero aún con la medida de fuerza vigente, al otro día se reúnen miembros del C.C.E. con los “altos funcionarios”. Técnicamente, todos los ferroviarios que no concurrieron al trabajo, incluidos los miembros del C.C.E., habían sido cesanteados. Luego de la reunión, el 17 a la tarde, el huelguista y presidente de la seccional Buenos Aires del F.C.N.G.R., Antonio Santos, toma posesión nuevamente del local seccional, ubicado en el barrio de Barracas (Capital Federal). En plena Capital Federal, con numerosa presencia de trabajadores del riel y en un clima de victoria, la C.C.E. le hablaba “al gremio”.³²⁷ Luego de que se cante el himno nacional, el primero en hablar es el mismo A. Santos.³²⁸ Luego, toma la palabra la máxima autoridad del evento, Lorenzo Martorelli, presidente de la seccional de Tolosa y del C.C.E. Su apertura del discurso es contundente:

“nuevamente estamos viviendo una era revolucionaria dentro de una revolución y esa revolución es *pura y exclusivamente gremial*”.³²⁹

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

³²⁷ La versión de la U.F. sobre la resolución de esta asamblea en el local social de la sección Buenos Aires es que “la CD declara terminantemente que la misma carece de validez estatutaria, no sólo por estar viciada de nulidad la asamblea en que se tomó, sino principalmente porque responde a un plan de perturbación” (EOF, 597:6). Formalmente, la C.D. ya había renunciado el día anterior.

³²⁸ Antonio Santos es un dirigente categorizado por la U.F., una vez iniciado el conflicto, como ex miembro de la Unión democrática (EOF, 597:6). Sin embargo, el 28 de septiembre de 1948, el mismo periódico destacaba un acto en su seccional, al que asistían funcionarios de la recién creada secretaría de transportes, miembros de la C.D. y el gerente del Ferrocarril Sud (luego, Roca). Aquél día parecía un peronista más, destacando en su discurso “la nacionalización de los ferrocarriles realizada por el general Perón y la responsabilidad que ese hecho trascendental implica para el gremio” (EOF, 572:13).

³²⁹ La Prensa, 18 de diciembre de 1950, p.5

autoridades.³³⁰ La actividad ferroviaria volvía a la normalidad al día siguiente, una semana antes de navidad.

Sin embargo, el traspaso del poder en la U.F. continuaba pendiente, y la posición de los huelguistas estaba clara, sólo ellos decidirían la conducción. Sin embargo, se encontraba en vigencia el llamado a una asamblea extraordinaria para el día 21 de diciembre, originalmente convocada por la C.D. para tratar el asunto de la huelga. Ahora, esa asamblea se imponía como el día para definir la conducción del sindicato. Los de uno y otro lado del conflicto prometían hacerlo “sobre rieles” peronistas. La carrera por ocupar la silla del sindicato había largado. En la U.F., la C.D. entregaba su renuncia a la Junta Consultiva. La derrota presentaba a Pablo C. López en un clima de guerra, lejos de ser un soldado derrotado era uno de los dirigentes sindicales más cercanos y *leales* a Perón y su esposa, lo que le permitía mantener una posición de privilegio en el *campo sindical* y la administración ferroviaria³³¹ En medio de la reunión que rubricaba el destino de la C.D., finalmente apunta a un enemigo interno:

“altos funcionarios del ministerio de transporte se negaron con anterioridad a conceder las mejoras (...) con el objetivo de estropear la marcha de la organización gremial”³³²

La Junta Consultiva, mostrando que el ex presidente aún tenía los resortes del mando, emite un comunicado a tono con las declaraciones de aquel aduciendo que el movimiento huelguístico fue dirigido por:

“altos funcionarios del ministerio de transportes de la Nación con la abierta colaboración de la mayor parte de las superioridades ferroviarias [quienes] han fomentado el abandono de los servicios con la finalidad principal de destruir a la Unión Ferroviaria”³³³

³³⁰ Los puntos completos son: bonificación de \$100 a \$180, retroactivo al 1 de diciembre; aumento de los sueldos bajos, en relación a peones y guardabarreras a partir de un nuevo escalafón; levantamiento de medidas disciplinarias; libertad de los detenidos; libertad sindical para darse autoridades y pago de los días de paro. La prensa, 18 de diciembre de 1950, p.p.4-5.

³³¹ Aún era miembro del C.C.C. de la C.G.T. y vicedirector del directorio de los ferrocarriles del estado.

³³² La Prensa, 20 de diciembre de 1950, p.6.

³³³ La Prensa, 20 de diciembre de 1950, p.6.

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

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

Esa misma noche, la C.C.E. toma conocimiento de la inminente intervención de la C.G.T. en la U.F. y se pone en pie de guerra para ganar el gremio. Declara que el congreso extraordinario es un “acto ilegal” y que la Junta Consultiva es tan ilegítima como lo era la C.D.: “únicamente el gremio será quién reciba la renuncia de la comisión directiva”. Agrega que, en el acto de mañana, van a tomar el control del sindicato y: “se resolverá pacíficamente y sin interferencias extrañas de ninguna índole el problema de su organización”. Las columnas de ferroviarios se organizan para marchar hacia la sede central. En la seccional de Haedo, bastión de la C.C.E. en el F.C.N.G.S., se resuelve “impedir que la C.G.T. intervenga” el sindicato. En la seccional Buenos Aires del F.C.N.G.R., se designan los comisarios para la columna de ferroviarios que se disponen a tomar posesión del sindicato.³³⁴

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

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

³³⁴ La Prensa, 20 de diciembre de 1950, p.6.

Dejando en claro de qué lado de la contienda se ubicaba, la intervención decidía:

“como primera medida, *confirmar en sus funciones a todos los miembros de las comisiones ejecutivas* con su actual composición al igual que las comisiones de reclamos centrales y locales.”³³⁵

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

Por fin llega el 21 de diciembre. El día amanece con una noticia que busca restarle apoyo al movimiento huelguístico. La segunda circular de la intervención reproduce la resolución del Ministerio de Trabajo y Previsión que establece el aumento general de sueldos para el gremio ferroviario.³³⁶ Corroborando la suerte de J.F. Castro, la resolución está firmada por la máxima autoridad de la cartera de trabajo y previsión, José María Freire, y refrendada por dos funcionarios de segunda línea de la cartera de transportes, J.R. Zubieta e Ismael Castro. Los máximos encargados del asunto hasta el momento, el ministro J. F. Castro y el titular de la *dirección de trabajo en los transportes*, el ferroviario Luis T. Echave, quedan fuera del convenio.

En las vías, el panorama es expectante. Desde la noche anterior, la policía se encuentra acuartelada a lo largo del recorrido de la línea principal del F.C.N.G.R., de La Plata a la terminal de Plaza Constitución. En las primeras horas de la mañana, en Tolosa, cientos de socios toman la seccional desplazando al interventor Julio Vargas, confirmado en sus funciones el día anterior. Con esta acción, Lorenzo Martorelli se aseguraba el control de su seccional, antes de ir por la sede central. Entrada la mañana, las columnas que llegan a las terminales de Retiro y Constitución chocan con nutridos controles policiales que dispersan la concentración. Según la crónica del diario La Prensa, los manifestantes:

³³⁵ EOF, 598-599:2.

³³⁶ EOF, 598-599:3.

“portaban banderas argentinas y estandartes en los cuales se había colocado, de un lado los retratos del presidente de la nación y su esposa, y del otro leyendas alusivas al propósito del acto”³³⁷

Finalmente, una columna de cientos de ferroviarios que escaparon al control policial, mucho de la seccional Buenos Aires (F.C.N.G.R.), llegan a las inmediaciones de la sede de Av. Independencia. Sobre la tarde, estos también son dispersados por la policía antes de llegar al edificio.³³⁸ El asedio había fracasado. Por la noche, la C.C.E. se reúne nuevamente en el local que lo vio nacer, en Gerli. Emiten un comunicado que busca afirmar su legitimidad y exponer su *capital de negociación*. Expresan su:

“profunda satisfacción por la materialización de las aspiraciones económicas del gremio concretadas por el Ministerio de Transportes de la Nación con colaboración de la Trabajo y Previsión, con lo cual se ha cumplido la palabra empeñada por el coronel Juan R. Zubieta” Luego, el comunicado continúa denunciando la represión sufrida en esa jornada, aunque no se nombran responsables, evitando cualquier confrontación con el gobierno. Sin embargo, se destaca lo reñido de la medida represiva con la política peronista: “constituyó una flagrante violación de la política gremial expresada por el general Perón”. Hacia el final, ponen sobre la mesa su comprobado *capital organizativo* desmintiendo “categóricamente” las versiones de un nuevo paro afirmando, de ese modo, su autoridad sobre la decisión de una acción huelguística. Por último, vuelven a la carga contra la intervención, sentenciando que “no puede ser aceptada por el gremio”.³³⁹

Al otro día, la intervención de la U.F. debe aclarar que el convenio anunciado está firmado por el Ministerio de Trabajo y Previsión, negando la legitimidad de la negociación entre el C.C.E. y la cartera de transportes.³⁴⁰ Además, contraataca. Luego de una notoria aceleración en el tratamiento y resolución de demandas para

³³⁷ 22 de diciembre de 1950, p.5.

³³⁸ Según la versión de la intervención: “un grupo que, contando generosamente, ascendía a 300 personas el que fue disuelto solo en los instantes en que pretendió cometer actos de violencia” (EOF,598-599:5)

³³⁹ La Prensa, 22 de diciembre de 1950, p.6.

³⁴⁰ EOF, 598-599:5.

apaciguar las aguas, el 28 de diciembre envía otra circular confirmando en sus cargos a los miembros del C.C.C., a los empleados administrativos del sindicato, al secretario gerente y a los funcionarios en reparticiones estatales.³⁴¹ Lo que significaba mantener a parte de la C.D. depuesta en el C.C.C. de la C.G.T. (entre ellos Pablo C. López), al secretario gerente puesto por aquél y a los brazos ejecutores del disciplinamiento en el sistema previsional ferroviario. La propuesta de la C.G.T. era clara, si algo cambió es para que nada cambie.

La tregua para que las fiestas sean en paz parece cumplirse, pero el conflicto se reanuda al año siguiente. El 5 de enero, la C.C.E. retoma sus actividades. Lorenzo Martorelli, envía un telegrama a la intervención de la U.F. solicitando una reunión. Paralelamente, una delegación de la C.C.E. (F.C.N.G.S.) envía un telegrama al Ministerio de Transporte, pidiendo que se reconozca a la C.C.E. como única autoridad de negociación y denunciando la falta de *libertad sindical* en las seccionales.³⁴² La C.C.E. solicitaba reconocimiento, sino tendría que hacer valer su existencia por otros medios. Tanto en la cartera de transportes como en la U.F., había quedado en claro que la jerarquía institucional debía respetarse, cueste lo que cueste y caiga quien caiga. No hay respuesta a los telegramas.

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

³⁴¹ EOF, 598-599:3.

³⁴² La Prensa, 5 de enero de 1951, p.6. Una semana antes el C.C.E. había denunciado en el periódico que apadrina el movimiento una declaración denunciando que continuaban intervenidos los locales que no son "adictos" a la C.G.T. (La Prensa, 29 de diciembre de 1950, p.6.)

jugada, emite un comunicado advirtiendo que el aumento salarial resuelto por el M.T.yP.:

“no impedirá la consideración racional de las escalas de sueldos actuales de modo que permitan adaptarse al costo de la vida”. Más adelante, reafirmando su posición contraria al art. 67 del nuevo estatuto de la C.G.T., el sindicato esperaba que la intervención de la U.F. “dure el tiempo estrictamente necesario”.³⁴³

El giño a la posición de la C.C.E. se confirma cuando, “coincidentemente”, ésta emite un comunicado el mismo día. La comisión nacida en la huelga se declara respecto a la C.G.n°4 de la intervención de la U.F. La C.C.E. afirma su confianza en “los valores sindicales del peronismo” y solicita que sea el gobierno el que intervenga en el conflicto. La identidad de intereses con los maquinistas quedaba evidenciado cuando afirman que, una vez recuperado el autogobierno, la U.F. puede actuar “libre y soberanamente dentro de la C.G.T. como un eficaz sostén de la política justicialista de liberación nacional”³⁴⁴ Si se lograba establecer una alianza del transporte en el C.C.C. contra el nuevo estatuto, el panorama de la central podía modificarse.

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

Luego de la disputa por adjudicarse el logro de las mejoras para el gremio, el gobierno toma una medida que, definitivamente, inclina la balanza en favor de la intervención. El 15 de enero se efectiviza la renuncia de J.F. Castro, junto con la de altos funcionarios de su cartera, entre ellos, el “alto funcionario” mencionado por la C.C.E, Roberto Zubieta Leal.³⁴⁵ Días más tarde, también va a ser relevado de sus

³⁴³ La prensa, 9 de enero de 1951, p.7.

³⁴⁴ La prensa, 9 de enero de 1951, p.7.

³⁴⁵ Además presentan su renuncia: Ismael Castro (director de marina mercante), Roberto Iglesias y Antonio P. Castro (dirección nacional de estudio y racionalización) La Prensa, 16 de enero de 1951, p.6 y 17 de enero de 1951, p.5. La Prensa, 16 de enero de 1951, p.6 y 17 de enero de 1951, p.5.

funcione en la dirección de trabajo en los transportes, Luis T. Echave, y se anuncia que las funciones de la misma pasan al Ministerio de Trabajo y Previsión.³⁴⁶ El presidente J. D. Perón, así explica los motivos de las renunciaciones:

“El Ministerio de Transportes, violando la ley de asociaciones profesionales que le imponía no tratar con una comisión de emergencia, lo hizo. Por eso el Ministerio de Transportes ha sido reemplazado (...) decían que el Ministerio de Transportes había una Dirección de Trabajo. Quiere decir que habían establecido un nuevo Ministerio de Trabajo.”³⁴⁷

Se cerraba una etapa de oscuros conflictos entre la cartera de transporte y el gremio del riel. Respecto a las declaraciones del presidente a los sindicalistas, la sospecha sobre lo no dicho en lo concerniente al rol que jugó el primer mandatario en esta contienda, se solapa parcialmente con la vertiginosa transformación institucional que avanzaba al ritmo del ensayo y error.³⁴⁸ El 17 enero, el nuevo Ministro de Transportes es presentado por el Ministro del Interior, Ángel Borlenghi. El elegido para el cargo es el Ingeniero Juan E. Maggi, quien actuaba en la cartera de obras públicas hasta ese momento.³⁴⁹

En medio de los cambios ministeriales, se realizan las deliberaciones de los presidentes de las seccionales de la U.F., entre los días 16 al 18 de enero. Lo resuelto en la reunión se presenta al gremio en una circular que instruye a los presidentes, aun vez que retornen a sus seccionales, a presentar allí un informe “sin

³⁴⁶ La Prensa, 23 de enero de 1951, p.6.

³⁴⁷ EOF, 598-599:6-7.

³⁴⁸ Las versiones sobre las “oscuras” intenciones del ministro de transportes en sus años al frente de la cartera van desde la que en nuestro análisis se visibiliza en forma fragmentaria, que pone a J.F. Castro como el brazo ejecutor de un plan de centralización de todo el sistema público estatal, incluyendo el sistema previsional y los sindicatos. Hasta versiones como la que insinúa en sus declaraciones un dirigente ferroviario bahiense, afiliado al radicalismo, que asegura haber dicho en una asamblea en medio de la huelga: “les dije la verdad, les dije: ‘vea compañeros acá estamos siendo utilizados por otra gente, por otros intereses ajenos, realmente a los gremiales, a lo que se está diciendo, que era por el aumento de sueldo. Empezó con eso pero acá la verdad que es un golpe contra Perón, ustedes saben que yo no soy peronista, tampoco me voy a prestar a este juego de un grupo de nazis que son los que quieren tomar el gobierno’, el coronel Castro que era el Ministro de Transporte y el Coronel Zubieta que era gerente del Ferrocarril Roca” AMUNS, Entrevista n.º 27 a Julio Cassano realizada el 26 de febrero de 1999, citado en Marcilece (2013:276)

³⁴⁹ La Prensa, 17 de enero de 1951, p.5. Además, se reemplazan los Gerentes Generales de tres ferrocarriles: F.C.N.G.R. (Tomás Crivelli), F.C.N.G.S. (Octavio S. Vivas, en vez de Francisco Mora) y F.C.N.G.B. (Miguel Revestido). La Prensa, 20 de enero de 1951, p.5.

carácter deliberativo” respecto al conflicto, para luego proceder a la elección de candidatos para la C.D.³⁵⁰

Con la noticia de las renuncias y la puesta en marcha de la normalización del sindicato, la posición de la C.C.E. corre riesgo de debilitarse. En una acción que resultó un grito en el desierto, envían un telegrama al nuevo ministro solicitando una audiencia “urgente”.³⁵¹ La efervescencia se percibe en algunas seccionales, aunque casi exclusivamente en la línea Roca y alguna seccional del Sarmiento.³⁵² El 19 de enero, la C.C.E. eleva el tono y emite un comunicado diciendo que las elecciones son una “nueva burla al gremio a través de un fraude electoral en marcha”, y que con ello se persigue el objetivo de “restituirle a Taccone, Pautasso y otros elementos repudiados (...) reservando a Pablo C. López la presidencia del directorio de los ferrocarriles”. Al día siguiente, cumplido el protocolo de solicitar el reconocimiento formal al nuevo ministro, aseguran que “a pesar de que la Comisión Consultiva está reconocida oficialmente por el ministerio”, nadie respondió.³⁵³

Dos días más tarde comienza la última huelga. El pliego de reclamos desnuda la disputa por la dirección del sindicato. La C.C.E. solicita abiertamente *la entrega del gremio* y la correspondiente participación en la modificación del nuevo escalafón. La posición es intransigente y al otro día, luego de una jornada de tortuosas complicaciones en el transporte ferroviario, ratifican el estado de huelga y advierten que “no es aceptable” que el nuevo ministro “derive el problema a la C.G.T.”. Sólo con la entrega del sindicato se levanta la medida. El comunicado continúa reafirmando la “adhesión a la política social y económica del gobierno” y, por último, solicitando “la intervención directa del presidente de la nación [quién] podrá solucionar con justicia las aspiraciones de los ferroviarios”³⁵⁴ Al tercer día de huelga,

³⁵⁰ EOF,598-599:10-11. Mientras tanto, en la seccional de Temperley denunciaban que “son meras palabras sin sentido la armonía y unidad que dicen buscar” (17 ene p.5)

³⁵¹ La Prensa, 20 de enero de 1951, p.5.

³⁵² Algunas de las seccionales intervenidas retoman reclamos particulares en coordinación con los de la C.C.E. En la seccional Alianza, un grupo de ferroviarios envía un comunicado al flamante Min. Juan E. Maggi, solicitando la reincorporación de compañeros y “la renuncia de la comisión ejecutiva de la seccional Alianza”. En Chacarita también piden la reincorporación de cuatro ferroviarios cesantes desde una huelga local en noviembre de 1947. Por último, el diario La Prensa informa que en los talleres de Liniers se reúne una Comisión Coordinadora del FCNGS. La Prensa, 19 de enero 1951, p.6 y 20 de enero de 1951, p.5.

³⁵³ La Prensa, 19 de enero 1951, p.6 y 20 de enero de 1951, p.5.

³⁵⁴ La Prensa, 23 de enero de 1951, p.6.

vuelven a insistir en la “esperanza en que la intervención del general Perón, a cuya política han adherido en todo momento los trabajadores, resuelva en forma satisfactoria el presente conflicto”³⁵⁵

La intervención busca desactivar rápidamente el conflicto. Al segundo día de huelga renuncian públicamente a ser candidatos nueve ex-miembros de la C.D. saliente, despejando las dudas sobre su vuelta. También renuncian los dos integrantes al directorio de los ferrocarriles, Pablo C. López y Antonio Taccone.³⁵⁶ La continuidad de la huelga estaba motivada por la entrega del mando a la C.C.E. Finalmente, ante la irreductibilidad del conflicto el presidente J. D. Perón interviene como pedían unos y otros.

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

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

Respecto a la identificación con el peronismo que hace explícita la C.C.E., el presidente de la nación expulsa a los huelguistas al campo antagónico:

“Estos bandidos están actuando disfrazados de peronistas porque gritan ¡viva Perón!”³⁵⁷

³⁵⁵ La prensa, 24 de enero de 1951, p.5.

³⁵⁶ La Prensa, 23 de enero de 1951, p.6 y EOF, 598-599:7. El 8 de febrero renuncian formalmente Pablo C. López y Antonio Taccone al directorio de los ferrocarriles del Estado. EOF, 598-599:4.

³⁵⁷ EOF, 598-599:6-7.

Luego de la reunión, el presidente J. D. Perón decretaba la *movilización del personal ferroviario*.³⁵⁸ Una particular interpretación de la facultad del gobierno para garantizar la seguridad nacional, que abría el camino a la utilización de las fuerzas armadas para intervenir, y juzgar bajo justicia militar, a los huelguistas.³⁵⁹ La huelga termina ese mismo día. La normalización institucional tenía más costos de lo previsto. Como saldo, miles de obreros ferroviarios presos y cesanteados, la renuncia de la C.D. de U.F. y del Ministro de Transportes Juan F. Castro y todo su equipo.

▪

La vuelta a la normalidad institucional trae consigo varias transformaciones. Las elecciones en el gremio ferroviario concluyen a fines de junio de 1951, y la nueva C.D. asume el 2 de agosto de ese año.³⁶⁰ El cuerpo directivo conserva muchos nombres de la C.D. anterior, exceptuando a los nueve que habían renunciado explícitamente a su candidatura. El nuevo presidente de la U.F. es Carlos Ernesto Rosales. Un dirigente del departamento de tráfico del F.C.N.G.B., el único ferrocarril que nunca detuvo su marcha durante los conflictivos meses de huelgas. La primera actividad oficial de la nueva dirigencia es junto con la C.G.T., para apoyar la candidatura de J. D. Perón a la presidencia y proponer la vicepresidencia de Eva Perón en el histórico “cabildo abierto del justicialismo”. El flamante presidente ferroviario ocupa un lugar en el palco, confirmando la ventajosa posición del gremio en el *campo sindical*.³⁶¹ La C.G.T., luego de varias batallas, ganaba autonomía en el nuevo diseño del movimiento peronista, presentándose como una rama autónoma, tanto del Partido Peronista como del Peronista Femenino.

³⁵⁸ El texto completo del decreto se encuentra reproducido en EOF, 598-599:4.

³⁵⁹ El episodio abre una larga tradición de militarización de los conflictos obrero, práctica que se extiende en otros gobiernos bajo el paraguas del denominado “Plan CONINTES” (Damin, 2010).

³⁶⁰ EOF, 603:5.

³⁶¹ Actas cd uf, nro 2, p.7, 27 de agosto.

En el *campo sindical*, a pesar de que el peronismo se consolida como superficie discursiva, la prescindencia política se afirma como *principio estructurante*. La paradoja de una prescindencia peronista también encuentra un punto de equilibrio. Las palabras del interventor saliente, José Alonso, respecto a la actuación de la intervención en los preparativos del “cabildo abierto” ejemplifican el nuevo sentido del antiguo precepto sindicalista:

"nos hemos preocupado de que la participación del gremio en la reelección presidencia del General Perón, se ajustara a normas orgánicas apuntadas por la C.G.T. y que todos trabajarán sin hacer el juego a ningún caudillo"³⁶²

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

Junto con un sentido de prescindencia peronista, se consolidan las *estrategias de desplazamiento* del *campo sindical* al *campo político*. El legislador nacional y flamante vicepresidente 2° de la U.F. Isaac Donald Moya, *solicita licencia* en el sindicato para “dedicarse de lleno” a la campaña proselitista,³⁶³ dejando en claro que la campaña y la vicepresidencia del sindicato eran asuntos separados. Pero una manifestación posterior deja en claro la *estrategia de desplazamiento* utilizada. Luego de las elecciones, el victorioso candidato retorna al sindicato y promete realizar una actividad legislativa, él y el grupo de ferroviarios abocados a la política en Tucumán, *en favor del gremio*:

"conversamos con varios compañeros candidatos que resultaron electos para integrar la legislatura, pues nos cupo a los ferroviarios de Tucumán tener el máximo de representación, tanto en el orden del gobierno como en la legislatura, y los hombres que surgieron de la U.F. se comprometieron a realizar gestiones y a presentar proyectos de leyes para obtener subsidios tanto en el orden nacional como en el provincial."³⁶⁴

³⁶² Actas U.F., 1951(1):17.

³⁶³ Actas U.F., 1951(7):13; Actas U.F., 1951(1):17.

³⁶⁴ Actas U.F., 1951(9):19.

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

Otra consecuencia directa de la huelga es la transformación de la relación entre el sindicato y los ferrocarriles nacionales. Poco quedaba de aquellas expectativas de participación sindical en la administración y dirección de la empresa. Junto con P. C. López, cayó también la confianza del gobierno en la capacidad institucional del sindicato para manejar la tensión de constituirse, a la vez, en representante de los intereses de los trabajadores y del empleador.³⁶⁵ Los agitados meses de conflicto gremial, daban paso a una relación más tradicional, dónde los intereses contrapuestos del capital y el trabajo se traducían en una relación abiertamente tensa. Además, los fantasmas políticos de un gremio “indisciplinado” chocaban contra los fantasmas sindicales de un ministerio que buscaba “destruir al sindicato”, como había publicado la Junta Consultiva al final de la huelga.

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

"Esta mañana estuvimos en la gerencia durante más de tres horas, pero sin dar solución a ningún expediente. Por eso le dijo al señor José S. Paván, jefe de Sección, que quería que se cumpliera el escalafón y también saber quiénes son los

³⁶⁵ Esta transformación en la relación tiene su reflejo en el diseño institucional de los ferrocarriles, a mediados del año 1952 se crea la Empresa Nacional de Transportes (Decreto N°4128/52) sin que se registre participación obrera en la misma (Cardozo, 2014:17)

que no lo dejan cumplir. Durante la ex intervención a la organización, los expedientes marchaban y los diversos asuntos se solucionaban y el subsecretario técnico del Ministerio, doctor Cárcamo, hasta llegó a decir al que habla que no podíamos quejarnos puesto que todas las cuestiones que planteábamos recibían solución. Pues ahora ha vuelto a formarse otra gran 'pila' de expedientes, con lo que se nos hace aparecer como que nosotros no los activamos y cuando se resuelven, a veces es a espaldas nuestras, llevándose así la intranquilidad y la desconfianza a los compañeros de los talleres"³⁶⁶

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

"conversamos casi una hora y media, luego llegó un señor y nos dejó a nosotros para atenderlo, lo que demuestra que no tuvo interés en escucharnos. Asimismo, el señor gerente nos demostró que duda de la honestidad de la CD de la UF, cuando dijo que él oía varias campanas y que la de la UF era una más (...) Nosotros le explicamos una cantidad de cosas relacionadas con los problemas del ferrocarril en el aspecto gremial, pero nos encontramos frente a un hombre que no conoce la industria (...) Agregó el señor gerente que ciertas dificultades se producían porque el personal no tenía disciplina, y que la UF debía encarar ese respecto, instruyendo al gremio sobre el comportamiento a seguir en el trabajo (...) A juicio del que habla, en el trabajo es la superioridad la que debe establecer la disciplina que reclama, pero al parecer no la sabe imponer."³⁶⁷

Sumado a ello, el Ministerio de Transportes saca varias resoluciones que de manera unilateral modifican las condiciones salariales y laborales de facto. Los aumentos y las modificaciones de la escala salarial que les había "arrancado" la huelga, a un presupuesto en déficit desde la nacionalización (Cardozo, 2014), llevaba al ministerio a realizar algunos ajustes *ad hoc* a través de resoluciones. Como había dicho el presidente J. D. Perón al conceder la mejora salarial:

"No le dimos la luna porque no la pidieron. Le hemos dado todo. Se han beneficiado con dinero del Estado, con policlínicos, con hospitales, todo se ha

³⁶⁶ Actas U.F., 1951(11):19.

³⁶⁷ Ignacio Rosendo. Actas U.F., 1951(11):19-20.

construido con dinero del Estado. Evidentemente pedían una enormidad, que nos lleva a un déficit de mil millones de pesos en los ferrocarriles. Mil millones de pesos que hay que pagarles a los señores, sacándolos de otros sectores de la economía. Los ferrocarriles dan cada día mayor déficit..."³⁶⁸

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

"de un tiempo a esta parte ha aparecido una serie de resoluciones al margen de los convenios de las empresas con la UF, los cuales desnaturalizan el escalafón. Una resolución del Min. de Transporte modifica las escalas del personal de operadores de control (...) en el FFCC Belgrano se suplanta al personal administrativo con peones, y a éstos no se les abona la diferencia de sueldo porque el Ministerio de Transporte sacó una disposición modificatoria del artículo 28 del escalafón donde dice que al personal administrativo no se le pagará diferencia de sueldo".³⁶⁹

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

"Existe gente interesada en los ferrocarriles, perteneciente a la Liga de Empleados Públicos (...) que en los almacenes del ferrocarril ex C.G. han dicho que para el mes que viene tienen aumento de sueldo (...) el jefe les había dicho que el mes que viene tenemos aumento de sueldo. Se ha hecho circular la versión de que el escalafón lo están modificando ellos, y que nosotros hemos perdido moralmente la autoridad"³⁷⁰

"a los directivos representantes de ese ferrocarril (Belgrano) se nos hace aparecer como que no hacemos nada, (...) expedientes que no pueden ser resueltos por la organización son despachados en virtud de otras gestiones, y cada

³⁶⁸ EOF, 598-599:6.

³⁶⁹ Actas U.F., 1951(2):14.

³⁷⁰ Américo Borracetti. Actas U.F., 1951(2):13.

uno de esos casos repercute en contra de la seriedad y capacidad de la UF, haciendo creer a los compañeros que dentro de la gerencia existen personas con más autoridad que la CD"³⁷¹

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

"Tenemos que tomar cartas en este caso, porque de lo contrario cuando menos pensemos se nos producirá un descontento incontenible dentro del gremio y la que pagará los platos rotos será la CD, ya que no faltará quien diga que las mejoras estaban listas para salir y, al hacerse cargo el cuerpo directivo, todo quedó paralizado. (...) No faltarán los que propongan una nueva "comisión de emergencia" para hacernos pisar la cascara de banana, como se dice vulgarmente. Hay gente interesada en perjudicar al cuerpo directivo, y son precisamente los que no nos van a perdonar."³⁷²

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

³⁷¹ Isaac Donaldo Moya. Acta U.F., 1951(11):21.

³⁷² Actas U.F., 1951(2):15-17.

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

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

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

"en oportunidad en que considerábamos algunas cosas gremiales en una reunión que se celebraba en dicho departamento de Estado, el titular de la cartera, ingeniero Maggi, nos dijo que no debíamos pedir reconsideración para algunos hombres que cometían faltas graves en perjuicio de las empresas. A palabras del señor Ministro, contestó el camarada Fornari diciéndole que *la CD estaba obligada en todos los casos a defender a sus socios* y que, por otra parte, aunque el cuerpo directivo, teniendo en cuenta que la falta cometida por un asociado fuera indefendible, si no hiciera gestiones para que el ferrocarril respectivo le levante la

medida aplicada, no faltaría luego influencias ajenas a nuestra entidad que consigan la reincorporación y el cuerpo directivo aparece en mora con sus representados. "³⁷³

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

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

Ignacio Rosendo era un activo militante de la dirigencia de la U.F. en el F.C.N.G.R. durante los duros días de huelga y había participado personalmente en la intervención de la seccional Km. V, aquella que vio nacer a la C.C.E. Este dirigente, que "puso el cuerpo" al conflicto que tenía epicentro en "su" ferrocarril³⁷⁴ y sobrevivió en el cargo, unos meses después enfrentaba a las empresas y los acusaba de "enemigos del justicialismo":

"Evidentemente, esos funcionarios, tanto los del Roca como los del Belgrano, están trabajando, podríamos decir, en contra (...) del justicialismo que preconiza el excelentísimo señor Presidente de la Nación (...) ya que los asociados nos han elegido para que los representemos, no vamos a permitir que se juegue porque sí con la Unión Ferroviaria, como sucedió el año anterior, y la defenderemos cueste lo que cueste y caiga quien caiga."³⁷⁵

³⁷³ Pedro Lorenzo. Actas U.F., 1951(7):28.

³⁷⁴ I. Rosendo, junto a Lebonatto, son quienes realizan la primer intervención a una seccional luego de la huelga, en la "sede central" de la C.C.E., seccional Km. V (Gerli) el 1 de diciembre. La prensa, 2 de diciembre de 1950, p.6.

³⁷⁵ Acta U.F., 1951(11):20.

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

Conclusiones

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

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

Los ferroviarios consolidan un vínculo identificador con el peronismo a partir de elementos propios de su identidad ferroviaria. La disciplina sindical, base de la unidad y fortaleza del gremio da paso a un sentido de los ferroviarios como conductores del movimiento obrero. Conservando la prescindencia política como un valor central, logran consolidar el lazo político otorgando al vínculo que establecen con el peronismo un sentido moral, relacionado con la justicia social y la lealtad a quienes transforman las condiciones de existencia de los ferroviarios. La articulación del discurso de los ferroviarios con el peronismo (articulación práctica y lingüística, apoyada en movilización de sus bases, en la conducción del proceso de unificación de la C.G.T., en las luchas político sindicales y en tomas de posición

públicas) otorga un nuevo lugar a la institución sindical y permiten la recuperación de la *estima de sí* ferroviaria. El gremio del riel, que había quedado prácticamente sólo luego de la última fractura de la C.G.T., se erigía nuevamente como promotor (y conductor) de la unidad del movimiento obrero en la C.G.T. En el proceso, el antagonismo ferroviario se confunde con el antagonismo general, *las demandas ferroviarias* se transforman en *demandas populares* y se prefiguran las conexiones entre la oposición ferroviaria, sindical y política. El 17 de octubre este proceso se estabiliza con la sublimación de Perón como garante último de un nuevo orden político y sindical, por nacer. El Partido laborista, del que los ferroviarios participan masivamente, es el modo de gestionar la tensión entre prescindencia política del sindicalismo y participación política de los agentes sindicales. La tensión no se resuelve, es *constitutiva* del vínculo con la nueva identificación.

Las transformaciones que signan el proceso de *emergencia del campo sindical* se traducen en modificaciones de las prácticas sindicales. La concentración de capitales y su institucionalización, íntimamente ligada a la consolidación de un sistema legal y a la S.T.yP., como la norma y el organismo que objetiva los *mecanismos de acceso y reproducción del campo*, junto con la consolidación de los saberes y prácticas sindicales en *capital sindical*, susceptible de convertirse y habilitar *desplazamientos* a otros campos, y a la consolidación de la C.G.T. como espacio dominante (espacio en dónde se desarrollan las luchas por las posiciones dominantes y por definir los principios legítimos de las mismas luchas), son los procesos que están en la base de las transformaciones de las prácticas sindicales.

Un fenómeno contextualiza el desarrollo de las luchas de los ferroviarios, la *pérdida de la hegemonía en la C.G.T.* Hasta la llegada del peronismo, el gremio del riel era fundamental para cualquier proyecto de unidad sindical. Entrando a 1947, el sindicato ferroviario necesita, tanto como el resto de los sindicatos, incorporarse al juego sindical que perfila a la C.G.T. como *espacio dominante*. En este contexto, la *sobrevaloración del capital político* como estrategia para ganar posiciones en el *campo sindical* es un factor estructural para comprender la consolidación de la *hegemonía peronista* en el gremio ferroviario. El exitoso despliegue de ferroviarios por el *campo político y burocrático-estatal*, había marcado este camino. Sin

embargo, los caminos no se marcan de una vez y para siempre, y menos en el momento de génesis del campo. Por el contrario, predomina una situación de *alodoxia*, de desfase estructural entre prácticas y expectativas, donde las estrategias son más un intento de marcar esos caminos, que un camino a seguir.

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

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

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

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

Sin embargo, es la característica específica de la *institucionalidad populista* la que ofrece un punto de fuga al recrudecimiento de la estrategia disciplinadora. La *doble legitimidad* que define la *institucionalidad populista*, habilita la construcción de una *articulación equivalencial* que disputa el carácter dominante del *discurso institucionalista*, obligando a una reconfiguración discursiva que permita gestionar la tensión o su ruptura. Como concluíamos en el aspecto teórico en el primer capítulo, “ante una acción colectiva que logra su inscripción significativa a partir de

una lógica equivalencial, la posición institucionalista se constituye en la contracara del antagonismo y se presenta como ilegítima". La *frontera antagónica* como un viejo buque encallado durante una tempestad, se resquebraja y adquiere movimiento. Este deslazamiento de la frontera antagónica, que se visibiliza para los ferroviarios durante las huelgas, produce un *pliegue en la superficie discursiva* del peronismo, enfrentando al discurso peronista consigo mismo. La aparición de la figura del "falso peronista", del "peronismo disfrazado", permite gestionar la tensión al precio de figurar una peligrosa frontera interna en el propio campo peronista. Pero una consecuencia teórica y política que es necesario destacar es que, esta reconfiguración discursiva, que a primera vista pareciera el principio del fin de la hegemonía, por el contrario, otorga permanencia en el tiempo, reproductibilidad, al discurso hegemónico y a la conflictividad interna del mismo. Sin esta gestión de una frontera interna, el discurso hegemónico se destruye en mil pedazos y da paso a una nueva reconfiguración discursiva. Uno de los apotegmas políticos clásicos del peronismo, utilizado aún en nuestros días es:

"los peronistas somos como los gatos, cuando parece que nos estamos peleando es que nos estamos reproduciendo".

En el *campo sindical*, luego de estos convulsionados años, el sismo entre el campo político y el sindical también da paso a una relativa estabilidad. En consecuencia, la correspondencia entre prácticas y expectativas parece trazarse algunos caminos más claros, eliminando paulatinamente la situación de *alodoxia*. En primer lugar, la *prescindencia política* se consolida como un principio estructurante del campo. Un precepto normativo imposible de eludir que pareciera permanecer vigente sólo para ser quebrantado, una especie de "mal necesario" para el desarrollo del juego sindical. En el gremio del riel, la prescindencia dibuja un sentido práctico que sintetiza las experiencias anteriores. Por una parte, una *prescindencia formal*, cercana a la que había sostenido el gremio durante la campaña laborista, donde un apoyo masivo al peronismo se conjugaba con una separación entre el espacio sindical y político. La *estrategia de desplazamiento al campo político* de los diputados ferroviarios, que separan formalmente su actividad sindical y política, consolida este aspecto. Sin embargo, hacía 1952 el proselitismo

en las elecciones presidenciales era explícito, al igual que en la etapa posterior al laborismo, durante la presidencia de Pablo C. López. La posición de explícito apoyo a la conducción del líder del peronismo era una dimensión que se ponía por encima de la política como práctica mundana, de “falsos caudillos”, que había puesto en crisis a la institución sindical y al gremio ferroviario. La lealtad al líder prevalecía en su sentido moral. La C.G.T. ahora formaba parte del movimiento peronista, el compromiso era explícito en su estatuto, pero ese compromiso también consolidaba la costosa autonomía institucional respecto a los partidos del movimiento.

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

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

Fuentes

Diario El Obrero Ferroviario

Número	Año	Mes
495	1944	enero
496	1944	febrero
497	1944	marzo
498	1944	abril
499	1944	mayo
500	1944	junio
501	1944	julio
502	1944	agosto
503-504	1944	septiembre - octubre
505	1944	noviembre
506	1944	16 de noviembre
507	1944	diciembre
508	1945	enero
509	1945	febrero
510	1945	marzo
511	1945	abril
512	1945	mayo
513	1945	junio
514	1945	julio
515	1945	1 de agosto
516	1945	16 de agosto
517	1945	septiembre
518	1945	octubre
519	1945	noviembre
520	1945	diciembre
521	1946	enero
522	1946	febrero
523	1946	marzo
524	1946	abril
525	1946	1 de mayo
526	1946	17 de mayo
527-528	1946	junio - julio
529	1946	agosto
530	1946	septiembre
531	1946	octubre
532	1946	noviembre
533	1946	diciembre
535	1947	febrero
536	1947	1 de marzo
537	1947	16 de marzo

538	1947	1 de abril
539	1947	19 de abril
540	1947	1 de mayo
541	1947	16 de mayo
542	1947	2 de junio
543-544-545	1947	16 de junio, 1 de julio, 16 de julio
546	1947	agosto
547	1947	1 de septiembre
548	1947	16 de septiembre
549	1947	1 de octubre
550	1947	16 de octubre
551	1947	noviembre
552-553	1947	16 de noviembre, 4 de diciembre
554	1947	16 de diciembre
555	1948	1 de enero
556-557-558	1948	16 de enero, 1 de febrero, 10 de febrero
559	1948	27 de febrero
560	1948	marzo
561	1948	1 de abril
562-563	1948	16 de abril, 1 de mayo
564	1948	24 de mayo
565-566-567-	1948	1 de junio, 16 de junio, 1 de julio, 16 de
568		julio
569	1948	agosto
570	1948	septiembre
571	1948	octubre
572	1948	noviembre
573	1948	diciembre
574	1949	enero
575-576	1949	febrero, marzo
577-578	1949	abril, mayo
579-580	1949	junio, julio
581	1949	agosto
582	1949	septiembre
583	1949	octubre
584	1949	noviembre
585	1949	diciembre
586-587	1950	enero, febrero
588	1950	marzo
589	1950	abril
590	1950	mayo
591-592	1950	junio, julio
593	1950	agosto

594	1950	septiembre
595	1950	octubre
596	1950	noviembre
597	1950	diciembre
598-599	1951	enero, febrero
600	1951	marzo
601	1951	abril
602	1951	mayo
603	1951	junio
604	1951	julio
605	1951	agosto
606	1951	septiembre
607	1951	octubre
608	1951	noviembre
609	1951	diciembre

Acta de la Unión Ferroviaria

Acta	Año	Mes
1	1944	14 de septiembre
2	1944	19 de septiembre
3	1944	29 de septiembre
4	1944	octubre
5	1944	21 de noviembre
6	1944	diciembre
7	1944	29 de diciembre
1	1951	21 de agosto
2	1951	27 de agosto
3	1951	4 de septiembre
4	1951	19 de septiembre
5	1951	2 de octubre
6	1951	4 de octubre
7	1951	24 de octubre
8	1951	7 de noviembre
9	1951	21 de noviembre
10	1951	5 de diciembre
11	1951	15 de diciembre
1	1952	19 de marzo
2	1952	2 de abril

Diario C.G.T.

Año	Número	Año	Mes
VIII	448	1943	
VIII	449	1943	2 de enero
VIII	450	1943	8 de enero
VIII	451	1943	16 de enero
VIII	452	1943	22 de enero
VIII	453	1943	29 de enero
VIII	454	1943	5 de febrero
VIII	455	1943	12 de febrero
VIII	456	1943	19 de febrero
VIII	458	1943	5 de marzo
VIII	459	1943	12 de marzo
VIII	460	1943	19 de marzo
VIII	461	1943	26 de marzo
VIII	462	1943	2 de abril
VIII	463	1943	9 de abril
VIII	464	1943	16 de abril
VIII	467	1943	23 de abril
VIII	468	1943	7 de mayo
VIII	469	1943	14 de mayo
VIII	470	1943	21 de mayo
VIII	471	1943	4 de junio
VIII	472	1943	11 de junio
VIII	473	1943	18 de junio
VIII	474	1943	25 de junio

Actas C.G.T.

Año	Mes
1942	26 de noviembre
1942	1 de diciembre
1943	4 de enero
1943	3 de marzo
1944	11 de febrero
1944	18 de febrero
1944	25 de febrero
1944	3 de marzo
1944	17 de marzo

1944	22 de marzo
1944	24 de marzo
1944	30 de marzo
1944	10 de abril
1944	17 de abril
1944	12 de mayo
1944	18 de mayo
1944	26 de mayo
1944	11 de julio
1944	17 de julio

Diario La Prensa

Año	Mes
1950	1 de diciembre
1950	2 de diciembre
1950	3 de diciembre
1950	6 de diciembre
1950	7 de diciembre
1950	8 de diciembre
1950	11 de diciembre
1950	12 de diciembre
1950	13 de diciembre
1950	14 de diciembre
1950	15 de diciembre
1950	16 de diciembre
1950	17 de diciembre
1950	18 de diciembre
1950	19 de diciembre
1950	20 de diciembre
1950	22 de diciembre
1950	23 de diciembre
1950	24 de diciembre
1950	29 de diciembre
1950	30 de diciembre
1951	3 de enero
1951	5 de enero
1951	9 de enero
1951	11 de enero
1951	15 de enero
1951	16 de enero
1951	17 de enero

1951	18 de enero
1951	19 de enero
1951	20 de enero
1951	21 de enero
1951	23 de enero
1951	24 de enero
1951	25 de enero

Diario La Nación

Año	Mes
1950	16 de noviembre
1950	20 de noviembre
1950	21 de noviembre
1950	22 de noviembre
1950	23 de noviembre
1950	24 de noviembre
1950	25 de noviembre
1950	27 de noviembre
1950	28 de noviembre
1950	29 de noviembre
1950	30 de noviembre

Anales de Legislación Argentina

Año	Tomo	Pág.	Descripción
1944	IV	93	Decreto n°168
1945	V	591	Decreto n°23852
1946	VI	314	Decreto n°11069
1947	VII	146	Decreto n°168
1947	VII	146	Decreto n°9694
1947	VII	146	Decreto n°14534
1947	VII	146	Decreto n°30730
1947	VII	146	Decreto n°31307
1947	VII	146	Decreto n°4114
1947	VII	294	Ley n°12986
1948	VIII	194	Ley n°13338
1948	VIII	294	Ley n°12986
1948	VIII	659	Decreto n°23724
1950	XA	336	Decreto n°3370
1950	XA		Decreto n°20024

1950	XA	Ley n°13980
1950	XA	Decreto n°6370
1950	XA	Resolución n°723

Entrevista a Raúl Alberca, Maquinista. Realizada en el marco del Proyecto Reconocimiento Institucional UBA, año 2007, *Patricios, pueblo ferroviario. Microhistoria de 100 años de un pueblo ferroviario*. Directora Mg. Irene Marrone, Coordinador Nicolás Damín, Cátedra de Historia Social Argentina, Fac. Ciencias Sociales, UBA.

Discursos de Perón: Discurso del 23/06/1944, en el marco de la inauguración del Hospital Regional Ferroviario en Rosario. Disponible en <http://archivoperonista.com/>

Bibliografía

Abad de Santillán, D. (2005[1933]). *La FORA. Ideología y trayectoria del movimiento obrero en Argentina*. Buenos Aires, Libros de Anarres.

Aboy Carlés, G. (septiembre, 2001). *Repensando el populismo*. En XXIII Congreso Internacional, Latin American Studies Association, Washington D.C.

Aboy Carlés, G. (2005). *La democratización beligerante del populismo*. En X Congreso de la Sociedad Argentina de Análisis Político, Córdoba.

Aboy Carlés, G. (2010). *Las dos caras de Jano: acerca de la compleja relación entre populismo e instituciones políticas*. Pensamiento Plural, Pelotas, 07:21-40.

Acha, O. (2008). *Las huelgas bancarias en los tiempos de Perón y Frondizi, (1945-1962)*. Buenos Aires, Centro Cultural de la Cooperación.

Acha, O. y Quiroga, N. (2012). Conversaciones sobre sindicalismo, clase obrera y peronismo, en *El hecho maldito. Conversaciones para otra historia del peronismo*. Rosario, Argentina. Prohistoria.

Aelo, O. H. y Quiroga, N. (2006). *Modelos en conflicto. El partido peronista en la provincia de Buenos Aires, 1947-1955*. Estudios Sociales 30.

Aldao, J. A. (2014). Reseña: Schiavi, Marcos (2013). *El Poder sindical en la argentina peronista (1946-1955)*. Buenos Aires, Imago Mundi. Sudamérica: Revista de Ciencias Sociales, 3:237-241.

Aldao, J. A. (2015a). *Construcción y crítica al paradigma clásico de los estudios sobre movimiento obrero y primer peronismo. La emergencia del campo sindical argentino, propuesta de una alternativa interpretativa*. Sudamérica: Revista de Ciencias Sociales, 4:177-196.

Aldao, J. A. (2015b). *Los sindicatos ferroviarios y su influencia en la construcción de una identidad colectiva*. En Damín, N. J. y Aldao, J. A. (comp.) *Sociología, historia y memoria. Los Pueblos Ferroviarios*. La Plata, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires. ISBN 978-987-33-7318-3. Pp. 23-56.

Andrenacci, L., Falappa, F. y Lvovich, D. (2004). *Informe de Investigación: Antecedentes y Políticas Sociales del Régimen Militar 1943-1946* (MIMEO).

Badaloni, L. (2013). *Control, memoria y olvido. 'Marcha de la Paz' y huelga ferroviaria durante el primer gobierno peronista*. historiapolitica.com. Mar del Plata, Argentina.

Bajtín, M. (2011). *Las fronteras del discurso: el problema de los géneros discursivos: el hablante en la novela*. Buenos Aires: Las Cuarenta.

Balbi, F. A. (2005): '*... esa avalancha de homenajes*': *campo de poder, lealtad y concepciones de política en el primer peronismo*. Anuario de Estudios en Antropología Social, 103-118.

Balbi, F. A. (2009). *¿Explicar "el peronismo"? Apuntes para un debate pendiente*. Desarrollo Económico, 49(193):151-160.

Ballent, A. (2005). *Kilómetro Cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta*. Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani" Tercera serie (27).

Barros, S. (noviembre, 2005). *Espectralidad e inestabilidad institucional. Acerca de la ruptura populista*. VIIº Congreso Nacional de Ciencia Política, Saap, Córdoba.

Barros, S. (2011). *La crisis de la deferencia y el estudio de las identidades políticas en los orígenes del peronismo*. Papeles de Trabajo, Año 5, N° 8, noviembre, pp. 13-34.

Bohoslavsky, E. y Iglesias Caramés, M. I. (2014). *Las guerras frías del Cono Sur: Argentina, Brasil, Chile y Uruguay (1945-1952)*. OPSIS, Catalão-GO, v. 14, n. Especial, p. 113-133.

Bourdieu, P. (1996). *Espíritus de Estado. Génesis y estructura del campo burocrático*. Revista Sociedad, N°8, Fac. Cs. Sociales, UBA, Buenos Aires.

Bourdieu, P. (2000[1984]). *Cuestiones de sociología*. Madrid: Akal.

Bourdieu, P. (2006[1971]). *Génesis y estructura del campo religioso*. Relaciones 108, XXVII, 29-83.

Bourdieu, P. (2012[1979]). *La distinción: criterio y bases sociales del gusto*. Buenos Aires, Aguilar, Altea, Taurus, Alfaguara.

Bourdieu, P. (2014[1976]). *Los modos de dominación*. En P. Bourdieu, *Las estrategias de la reproducción social*. Buenos Aires, Siglo XXI. Pp: 51-69.

Bourdieu, P. (2014[1979]). *Los tres estados del capital cultural*. En P. Bourdieu, *Las estrategias de la reproducción social*. Buenos Aires, Siglo XXI. Pp: 213-221.

Bourdieu, P. (2014[1994]). *Estrategias de reproducción y modos de dominación*. En P. Bourdieu, *Las estrategias de la reproducción social*. Buenos Aires, Siglo XXI. Pp: 31-50.

Bourdieu, P. (2014[1984]). *La representation de la position sociale*. En P. Bourdieu, *Las estrategias de la reproducción social*. Buenos Aires, Siglo XXI. Pp: 1983-1987.

Bourdieu, P., y Eagleton, T. (2003[1994]). *Doxa y vida cotidiana: una entrevista*. En S. Zizek (comp.), *Ideología. Un mapa de la cuestión*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica. Pp: 295-308.

Cardozo, D. (2014). *El rol de los sindicatos ferroviarios en la planificación ferroviaria peronista (1948-1952)*. XXIV Jornadas de Historia Económica, Universidad Nacional de Rosario.

Carrizo, G. (2011). *¿Peronización o identidad política? Algunos comentarios acerca de la adhesión del sindicalismo a Perón en la historiografía argentina*. Revista Electrónica de Fuentes y Archivos, 2(2), Córdoba, Argentina, Centro de Estudios Históricos "Prof. Carlos S. A. Segreti".

Contreras, G. (2009). *Ferrovianos. Un capítulo de sus luchas: Las huelgas ferroviarias de fines de 1950 y principios de 1951*. Ponencia presentada en el V Congreso de Historia Ferroviaria. Palma de Mallorca, España, 14-16 de Octubre. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Contreras, G. (2015). *¿Apéndice estatal? La CGT durante el primer gobierno peronista: funcionamiento institucional y proyecciones políticas*. En Acha, Omar y Quiroga, Nicolás (coordinadores). *Asociaciones y política en la Argentina del siglo veinte. Entre prácticas y expectativas*. Buenos Aires, Editorial Prometeo Libros, pp: 109- 128.

Contreras, G. y Marcilece, J. (2013). *Introducción al dossier "Los trabajadores durante los años del primer gobierno peronista, Nuevas miradas sobre sus organizaciones, sus prácticas y sus ideas"*, N°35, Disponible en www.historiapolitica.com/dossiers/trabajadores-peronismo/

Damin, N. J. (2010). *Plan Conintes y resistencia peronista. 1955-1963*. Buenos Aires, Instituto Nacional Juan Domingo Perón.

Damin, N. J., y Aldao, J. A. (2015). *Sociología, historia y memoria de los pueblos ferroviarios*. La Plata: Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires.

Damin, N., Dawyd, D. y Aldao J. A. (2016). *Imaginarios geopolíticos de la Confederación General del Trabajo Argentina*. Forum for Interamerican Research 9.: 64-88.

Di Tella, T. S. (2003). *Perón y los sindicatos. El inicio de una relación conflictiva*. Madrid, España. Ariel Historia.

Durkheim, E. (1996[1894]). *Reglas relativas a la constitución de los tipos sociales*. En T. DiTella y C. Luccini (comp.). *Elementos de sociología*. Buenos Aires, Biblos. Pp: 77-86.

Del Campo, H. (2005[1983]). *Sindicalismo y peronismo. Los comienzos de un vínculo perdurable*. Buenos Aires, Argentina. Siglo XXI.

Doyon, L. (2006[1978]). *Perón y los trabajadores: Los orígenes del sindicalismo peronista, 1943-1955*. Buenos Aires, Siglo XXI.

Falcón, R. (1986). *El mundo del trabajo urbano. 1890-1914*. Buenos Aires, CEAL.

Fernandez, M. F. (1947). *La Unión Ferroviaria a través del tiempo. Veinticinco años al servicio de un ideal 1922-1947*. Buenos Aires, Editado por la Unión Ferroviaria.

Fernandez, F. (2005). *La huelga metalúrgica de 1954*. Buenos Aires, Centro Cultural de la Cooperación.

Fernández, A. y Caramello, C. (2012). *Eva Perón, discursos completos II*. Buenos Aires: Booket.

Flick, U. (2014). *La gestión de la calidad en investigación cualitativa*. Madrid: Morata.

Gasparri, M. (2005). *Mercante y los ferroviarios. Una relación trascendente y necesaria para la consolidación de la gestión de Perón al frente de la Secretaría de Trabajo y Previsión*. En Panella, C. (Comp.) *El gobierno de Domingo A. Mercante en Buenos Aires (1946-1952) Un caso de peronismo provincial*. La Plata, Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires.

García Heras, R. (1992). *Capitales extranjeros, poder político y transporte urbano de pasajeros: la compañía de tranvías Anglo Argentina LTDA. De Buenos Aires, Argentina, 1930-1943*. Desarrollo Económico, V32, N° 125, Abril-Julio.

Gaudio, R. y Pilone, J. (1983). *El desarrollo de la negociación colectiva durante la etapa de modernización industrial en la Argentina, 1935-1943*. Desarrollo Económico, 23(50), Jul-Sep.

Gaudio, R. y Pilone, J. (1984). *Estado y relaciones laborales en el período previo al surgimiento del peronismo, 1935-1943*. Desarrollo Económico, 24(94), Jul-Sep.

Germani, G. (1956). *La integración de las masas a la vida política y el totalitarismo*. Cursos y Conferencias, N°271.

Germani, G. (1962). *Política y sociedad en una época de transición*. Buenos Aires, Paidós.

Germani, G. (1973). *El surgimiento del peronismo: el rol de los obreros y de los migrantes internos*. Desarrollo Económico, 13(51), Buenos Aires, Argentina. IDES.

Goodwin, P. (1974). *Los ferrocarriles británicos y la U.C.R. 1916-1930*. Buenos Aires, Ed. La Bastilla.

Grosso, A. (2004). *El populismo y lo sublime*. Studia Politicae, Córdoba, 2:39-58.

Horowitz, J. (1985). *Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943)*. Desarrollo económico, 99:421-446.

Horowitz, J. (2004[1990]). *Sindicatos, el Estado y el surgimiento de Perón 1930-1946*. Buenos Aires, Argentina. Eduntref.

Izquierdo, R. (2008). *Tiempo de trabajadores. Los obreros del tabaco*, Buenos Aires, Imago Mundi.

James, D. (1990). *Resistencia e integración. El peronismo y la clase trabajadora argentina*, Buenos Aires, Siglo XXI.

Joignant, A. (2012). *Habitus, campo y capital. Elementos para una teoría general del capital político*. Revista Mexicana de Sociología 74(4):587-618. México, D.F. ISSN: 0188-2503/12/07404-03.

Laclau, E. (1987). *Populismo y transformación del imaginario político en América Latina*. Boletín de Estudios Latinoamericanos y del Caribe, 42:25-38.

Laclau, E. (2000). *Nuevas reflexiones sobre la revolución de nuestro tiempo*. Buenos Aires, Ediciones Nueva Visión, Colección Cultura y Sociedad.

Laclau, E. (2002). *Misticismo, retórica y política*. México D. F.: Fondo de Cultura Económica.

Laclau, E. (2005). *La razón populista*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

Laclau, E. y Mouffe, C. (2004 [1987]). *Hegemonía y estrategia socialista. Hacia una radicalización de la democracia*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

Lipset, S. M. (1963). *IV: Autoritarismo de la clase obrera*. En S. M. Lipset, *El hombre político*. Buenos Aires: Eudeba. Pp: 77-111.

Little, W. (1979). *La organización obrera y el estado peronista, 1943-1955*. Desarrollo Económico, 19(75):331-376.

Lobato, M. (2007). *Historia de las instituciones laborales en Argentina: una asignatura pendiente*. Revista de Trabajo, 3(4), Enero – Noviembre.

Lopez, M. J. (2007). *Del equilibrio a las crisis de las empresas ferroviarias privadas. 1917-1946*. En Lopez, M. J. y Waddell, J. E. (comp.). *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires, Lumiere.

Luciani, M. P. (2012). *El área de Trabajo del Estado peronista frente a las negociaciones colectivas: de la expansión de las capacidades estatales a la ley 14.250*. En VII Jornadas de Sociología de la UNLP “Argentina en el escenario latinoamericano actual: debates desde las ciencias sociales”. La Plata, Argentina. 5, 6 y 7 de diciembre.

Luna, F. (1975). *El 45*. Ed. Sudamericana, Buenos Aires.

Luna, F. (1984). *Perón y su tiempo I. La argentina era una fiesta 1946-1949*. Buenos Aires: Sudamericana.

Lvovich, D. (2006). *Sindicatos y empresarios frente al problema de la seguridad social en los albores del peronismo*. En Suriano J. y Lvovich, D. (comp.) *Las políticas sociales en perspectiva histórica. Argentina 1870-1952*. Buenos Aires, Prometeo, UNGS. Pp: 135-168

Mackinnon, M. (2002). *Los años formativos del Partido Peronista*, Bs. As, Siglo XXI/ Instituto Di Tella, Pp 76-77.

Manheim, K. (1993). *El problema de las generaciones*. REIS 62.

Marcilece, J. (2010). *El sindicalismo ferroviario durante el primer peronismo. El caso de la Unión Ferroviaria de Bahía Blanca*. IX Jornadas Nacionales – VI Latinoamericanas Hacer la Historia, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur.

Marcilece, J. (2013). *Los trabajadores ferroviarios de Bahía Blanca durante el primer peronismo (1945-1955)*. Mundos do Trabalho, 5(9), 259-282.

Matsushita, H. (1986[1983]). *El movimiento obrero argentino, 1930-1945: sus proyecciones en los orígenes del peronismo*. Buenos Aires, Argentina. Hyspamerica.

Melo, J. A. (2009). *Fronteras populistas, Populismo, federalismo y peronismo entre 1943 y 1955*. Tesis Doctoral, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

Melo, J. A. (2012). *El efecto populista. Territorios nacionales, provincializaciones y lógica populista durante el primer peronismo*. Revista Pilquen, Sección Ciencias Sociales, XIV (15), 1-13.

Mendizábal, N. (2006). *Los componentes del diseño flexible en la investigación cualitativa*. En Vasilachis de Gialdino, Irene (Coord.) *Estrategias de investigación cualitativa*. Barcelona: Gedisa. Pp: 65 – 105.

Mengascini, H. (2008). *Conflictos y huelgas ferroviarias durante el periodo peronista. El caso de los trabajadores peronistas de Tandil*. 3° Jornadas sobre la política en Buenos Aires en el Siglo XX, La Plata, [en línea] <http://www.historiapolitica.com/datos/biblioteca/3jornadas/mengascini.pdf>

Menotti, P. y Oliva, A. (2015). *El poder de la turba. La lucha de los ferroviarios del Central Argentino y las contiendas del poder gremial en el seno del movimiento obrero (1917-1918)*. Archivos de Historia del Movimiento Obrero y la Izquierda, 3(6):117-138.

Monzalvo, L. (1974). *Testigo de la primera hora del peronismo. Memorias de un ferroviario*. Pleamar, Buenos Aires.

Montserrat, M. A. (2011). *Los trabajadores ferroviarios: sus luchas y organizaciones sindicales en el contexto de la Argentina gobernada por el radicalismo (1916 – 1930)*. Cuadernos del CIESAL, Año 8, número 10:97-118.

Mossier, V. I. (2007). *Propuestas y debates entorno a los proyectos de seguridad social argentino (1946-1948)*. XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán.

Murmis, M. y Portantiero, J. C. (2011[1971]). *Estudios sobre los orígenes del peronismo*. Buenos Aires, Argentina. Siglo XIX.

Nieto, A. (2013). *Sindicalismo peronista y conflictividad obrera en la industria del pescado, 1950-1955*. historiapolítica.com

Olea, G. F. (2012). *La unión ferroviaria en Tucumán: seccionales capital y Tafí Viejo, durante el primer peronismo (1946-1955)*. Tercer Congreso de Estudios sobre Peronismo (1943-2012), Universidad Nacional de Jujuy, 18, 19 y 20 de Octubre de 2012.

Ostiguy, P. (2015). *Exceso, representación y fronteras cruzables: “institucionalidad sucia”, o la aporía del populismo en el poder*. POSTData 19(2), 345-375.

Palermo, S. (2008). *Protesta laboral, nacionalismo e internacionalismo: La huelga ferroviaria de 1917 en tiempos de la Gran Guerra*. XXI Jornadas de Historia Económica, 23-26.

Pereyra, G. (2012). *Límites y posibilidades del discurso populista*. Utopía y praxis latinoamericana, 17(58):11-26.

Pérez, G. (en prensa). *El enigma populista. Gino Germani: orígenes y actualidad de la sociología política argentina*. En: Bommaro, Gabriel y Gené, Mariana (comp.). Sociología política, Buenos Aires, UNGS.

Perón, J. D. (2006[1952]). *Conducción política*. Instituto Nacional Juan Domingo Perón, Buenos Aires.

Piglia, M. (2011). *Entre la acción civil y la ayuda mutua: el caso de los clubes de automovilistas en la Argentina de entreguerras*. Revista Transporte y Territorio 5:6-28, Universidad de Buenos Aires.

Pont, S. E. (1984[1978]). *Partido Laborista: Estado y Sindicatos*. Buenos Aires, Centro Editor de América Latina.

Prol, M. M. (2011). *Los legisladores sindicales peronistas. Entre la práctica partidaria, la corporativa y la legislativa, 1946-1955*. *PolHis*. Año 4, Nº 7. Mar del Plata, Argentina. Centro de Estudios Histórico, UNMdP.

Prol, M. M. (2013). *El partido peronista en Santa Fé y el movimiento obrero. Relaciones de poder, acuerdos y conflictos, 1946-1955*. *Historia Regional*, 31:9-26.

Rein, R. (2013). *Juan A. Bramuglia. El heredero que nunca fue*. En Rein, R. y Panella, C. (comp.). *La segunda línea. Liderazgo peronista 1945-1955*, Buenos Aires, Editorial Pueblo Heredero, UNTref, Pp: 51-76.

Rein, R. y Panella, C. (2013). *La segunda línea. Liderazgo peronista 1945-1955*. Buenos Aires, Editorial Pueblo Heredero, UNTref.

Rubinstein, G. (2006). *Los sindicatos azucareros en los orígenes del peronismo tucumano*. Tucumán, Universidad Nacional de Tucumán.

Scalabrini Ortiz, R. (2006[1940]). *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Buenos Aires, Lancelot.

Schiavi, M. (2013). *El poder sindical en la Argentina peronista (1946–1955)*. Buenos Aires, Imago Mundi.

Schuttenberg, M. (2014). *Las identidades "nacional populares". De la resistencia noventista a los años kirchneristas*. Eduvim.

Sigal, S. (2008). *Del peronismo como promesa*. *Desarrollo Económico*, 48(189-190):269-286.

Sigal, S. (2009). *Respuesta al comentario de Fernando Alberto Balbi*. *Desarrollo Económico*, 49(193): 161-163.

Skupch, P. R. (1971). *Las consecuencias de la competencia de transportes sobre la hegemonía británica en la Argentina (1919-1939)*. *Económica*, XVII (1):119-141.

Stake, R. (1995). *The art of case study research*, California, Sage.

Torre, J. C. (1974). *La caída de Luis Gay*. En *Gay, Luis* (1999). *El partido Laborista en la Argentina*. Editorial Biblos, pp: 1999-2016.

Torre, J. C. (1989). *Interpretando (Una Vez Más) los orígenes del Peronismo*. Desarrollo Económico. XXVIII(112). Buenos Aires, Argentina. IDES

Torre, J. C. (2011[1988]). *La vieja guardia sindical y Perón. Sobre los orígenes del populismo*. Buenos Aires, Argentina. Sudamericana.

Vilas, C. (1988). *El populismo latinoamericano: un enfoque estructural*. Desarrollo Económico, 28(111).

Weber, M. (1996[1917]). *Burocracia y Parlamento*. En T. Di Tella y C. Luccini (comp.). *Elementos de sociología*. Buenos Aires, Biblos. Pp: 195-210.

Zizek, S. (2003). *El sublime objeto de la ideología*. Buenos Aires, Siglo XXI.

Anexo

Fig. 1. Figura tomada del libro de Manuel F. Fernandez (1947) “La Unión Ferroviaria a través del tiempo. 25 años a servicio de un ideal. 1942-1947”

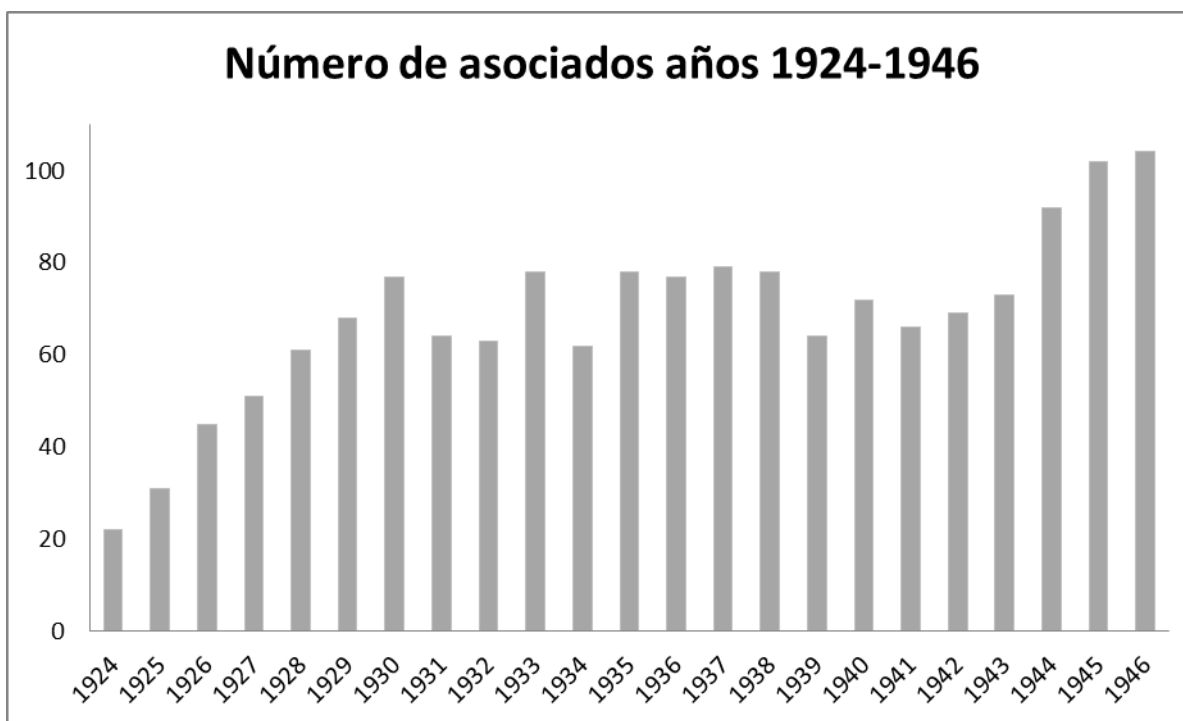


Fig. 2. Figura tomada del libro de Manuel F. Fernandez (1947) “La Unión Ferroviaria a través del tiempo. 25 años a servicio de un ideal. 1942-1947”



Fig. 3. Seccionales que participan activamente en alguna o todas las huelgas ferroviarias entre noviembre de 1950 y enero de 1951.

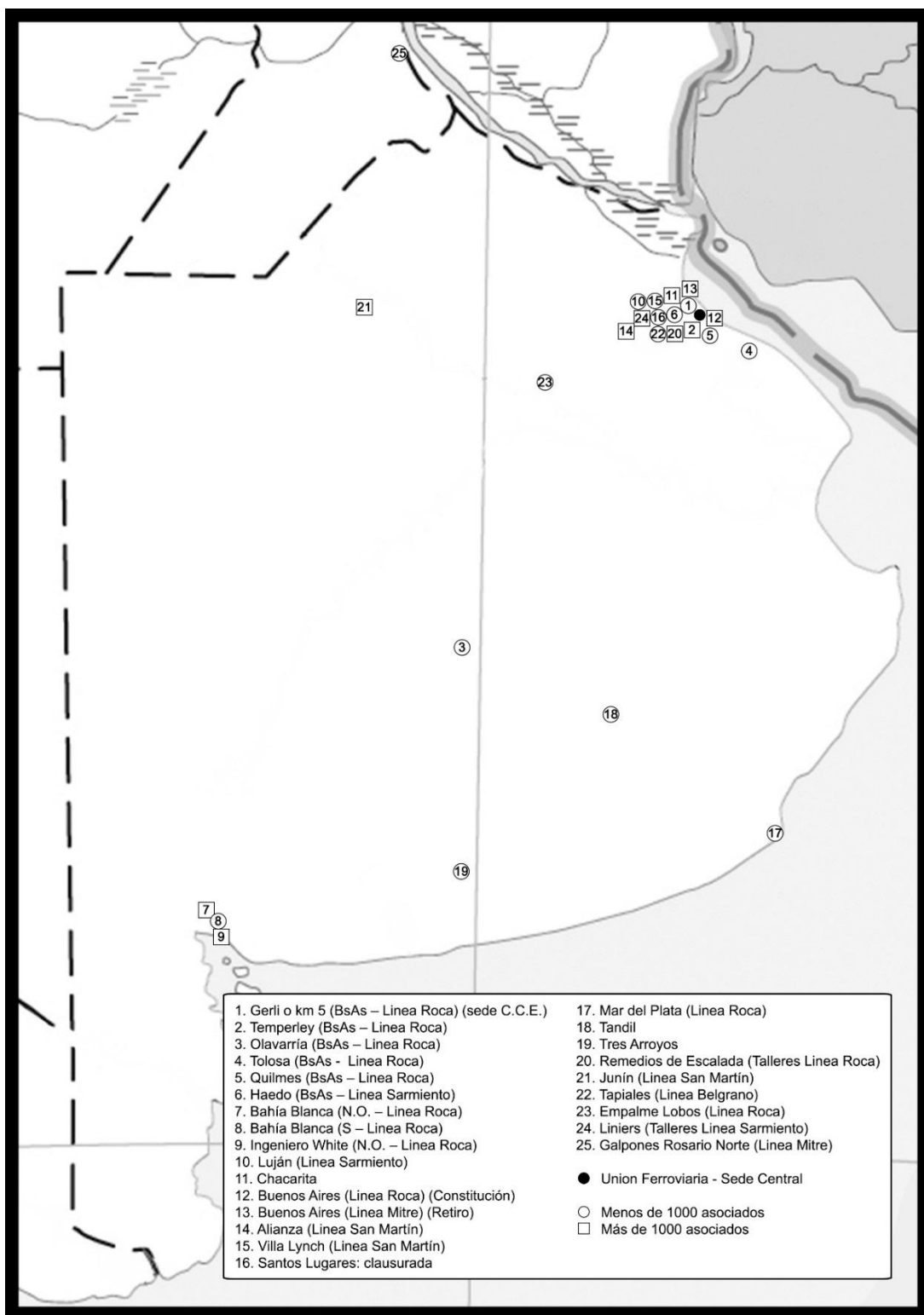


Fig. 4. Poema dedicado a Pablo C. Lopez por un afiliado de la Unión Ferroviaria. EOF, 585:11.

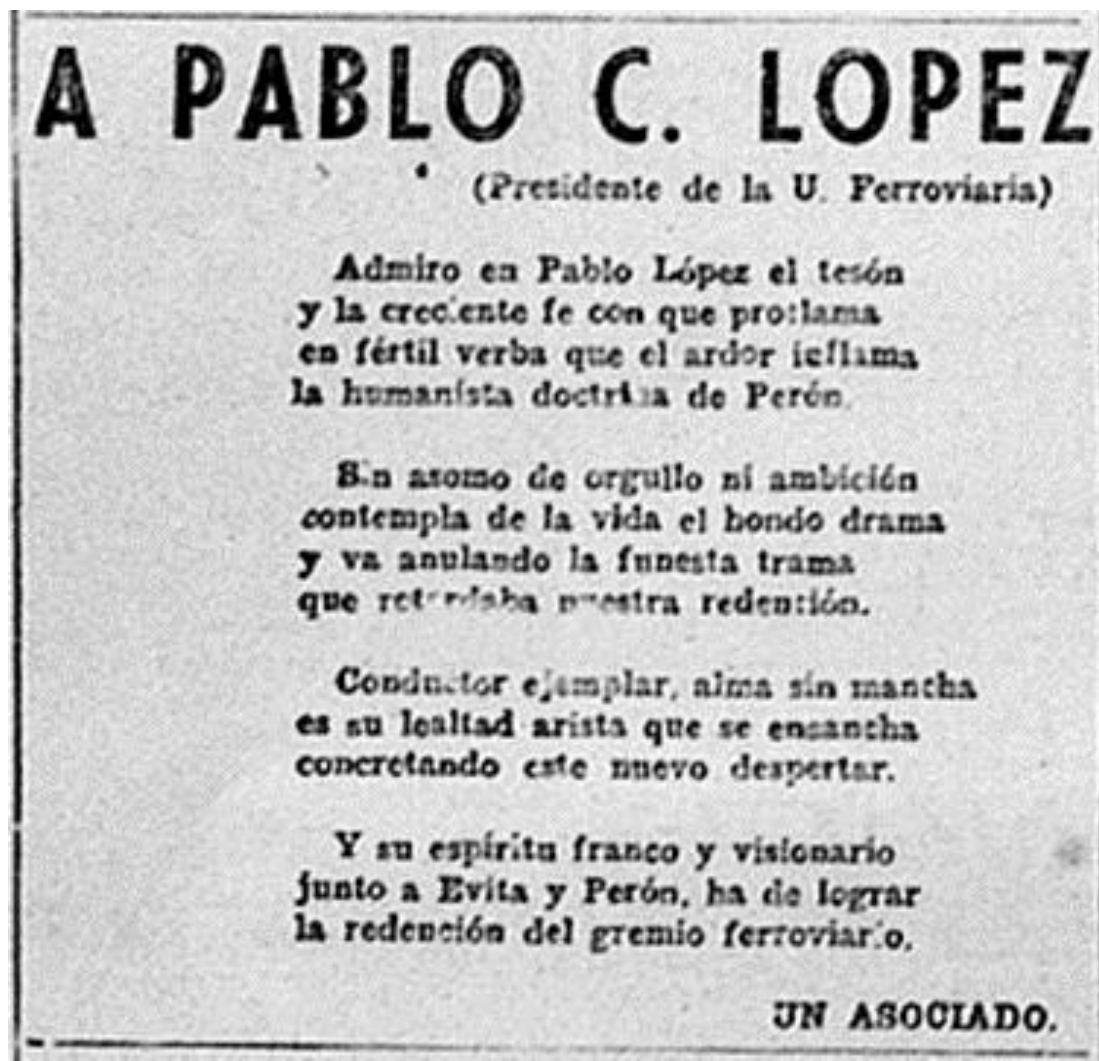


Fig. 5. Marcha de la Unión Ferroviaria. EOF, 595:4.

Marcha "Unión Ferroviaria"

Aprobada por la XXV Asamblea General de Delegados

Dedicada al señor Presidente de la República, general Juan Perón, a su señora esposa, doña Eva Perón y a la UNIÓN FERROVIARIA.

Lera y música de Oscar Arons
Empleado del F. N. G. S. Martín

Paralelas que cruzan la Patria
desde el uno hasta el otro confín
mensajeras de paz y grandezas
sueño hermoso del gran **SAN MARTÍN**
Paralelas que hoy son argentinas
obra cumbre, feliz realidad
que **SARMIENTO** el insigne patriota
predijera con fe y lealtad.

Adelante, ferroviarios,
adelante, hasta morir;
a cumplir con nuestro **LIDER**
producir, producir, producir.
Los transportes ya son argentinos,
demostramos gracias a Dios que alumbró

se repite (la conquista sublime y gloriosa
del patriota argentino **PERON**.

I bis

Y es la Unión Ferroviaria que hermana
a los hombres del riel con amor.
es vigía, es la madre de todos,
es emblema, justicia y honor.
Defendamos con fuerza y cariño
a esa base argentina del riel
y en unión fraternal procuremos
ofrendarle a la Patria un laurel.

II bis

Adelante, ferroviarios:
adelante, hasta morir;
a cumplir con nuestro **LIDER**:
producir, producir, producir.
Los transportes ya son argentinos
demostramos gracias a Dios que alumbró

se repite (la conquista sublime y gloriosa
del patriota argentino **PERON**.

Fig. 6. Oración del Ferroviario (a la Virgen de Luján). EOF, 569:6.

LA ORACION DEL FERROVIARIO

El compañero Juan B. Vescio, de la sección Buenos Aires, F. C. S., nos ha remitido por intermedio de la C. E. la siguiente composición literaria:

Llego al pie de tus altares, por la fe santificados,
Bien amada, milagrosa virgencita de Luján,
hoy que nuestros largos sueños hemos visto realizados
por empeño sin desmayos de este nuevo apóstol Juan;
te erigimos en Patrona de caminos infinitos
que de norte a sud enlazan nuestra patria hasta el confín
y oficiamos a tus plantas nuestros fervorosos ritos
bajo el signo del más santo de los santos: San Martín.

¡Gloria excelsa! reza el labio de ardorosos combatientes
que con plumas y martillos eternizan su labor
mientras gruesas gotas perlan, de sudor, las nobles frentes
y combaten por el triunfo de la Paz y del Amor;
estrechadas nuestras manos cual están en el emblema
de la patria, por sus glorias todos hemos de ir en pos,
Cada cual su puesto ocupe, nadie dude, nadie tema:
tú nos llevas de la mano por la ruta que va a Dios.

Virgencita, virgencita que en el alto cielo brillas
y entre todas las estrellas te distingues por tu luz,
inclinadas nuestras frentes y dobladas las rodillas
todo, todo lo confiamos en la fe que da la Cruz;
Serenísimá Patrona, agilita nuestras manos
ya que es ésta la consigna: "Producir y producir";
llena nuestros corazones con un buen amor de hermanos
porque unidos ¡solamente! se conquista el porvenir.

J. B. VESCIO

24 de abril de 1948.

Conformación de las Comisiones Directivas (CD) de la Unión Ferroviaria:³⁷⁶

Año: 1943 (del 23 de Agosto al 23 de Octubre).

Nombre	Cargo
Cap. de Fragata Puyol, Raúl A.	Interventor
Diz, Santiago	Secretario
	Gerente
Zugasti, Bernardo	Tesorero
Novatti, Luis	Asesor Letrado

Año: 1943 (decreto del 23 de Octubre) (hasta 13 de Septiembre de 1944)

Nombre	Cargo
Tte. Cnel. D. A. Mercante	Interventor (UF y LF)
Agulleiro, Benito	Secretario Adjunto de la Intervención en UF
Dr. Garzón, René	Inspector de justicia
Monzalvo, Luis	Asesor Obrero
Soto, Florencio	Asesor Obrero
Polo, Placido S.	Asesor Obrero
Carugo, Juan A.	Asesor Obrero
Dr. Till, Pedro	Asesor Letrado/cercano a Figuerola
Kohan, Rafael (cesantado por la intervención de Puyol, restituido con Mercante)	Secretario Gerente

³⁷⁶ Elaboración propia en base a datos de Fernandez (1947), El Obrero Ferroviario y Actas de la Comisión Administrativa de la UF de los años 1944 a 1951.

Año: 1944 (a partir del 13 de Septiembre)

Nombre	Cargo
Gonzales, Luis	Presidente/ Comisión de Prensa/Representante F.A.O.T. ³⁷⁷ (renuncia a la presidencia y queda como vocal)
Luna, Telmo B.	Vicepresidente 1°/ Representante F.A.O.T./ asume como Presidente (por la renuncia de L. Gonzales).
Rodríguez Juan Palmeiro, Manuel	Vicepresidente 2° /Comisión de Prensa/ Representante FAOT Vocal/Jefe del despacho general a cargo de la Secretaría- Gerencia/ Comisión de Prensa (Reemplaza como Secretario Gerente a Rafael Kohan, con licencia por enfermedad)
Girola, Luis	Tesorero/Representante obrero en el Concejo nacional de Postguerra
Vázquez, Alejandro	Vocal/Representante F.A.O.T.
Gutiérrez, Eduardo	Miembro de la Mesa Directiva
Taccone Antonio	Vocal
Ponce, Angel L.	Vocal
Polo, Placido S.	Vocal
Echave, Luis T.	Vocal/Comisión de Prensa
Pimenta, Joaquín A.	Representante F.A.O.T.
Mateo, Enrique M.	Vocal
Ratti, Alfredo	Vocal/Comisión de Prensa
Verde Francisco	Representante F.A.O.T.
Rosendo, Ignacio	Vocal
López, Pablo C.	Vocal
Franquelín, Ernesto	Vocal/ Representante F.A.O.T.
Dr. Bramuglia, Atilio (licencia)/ Dr.	Asesor Letrado
Allocatti, Hector	
Carugo, Juan A.	Asesor ante la S.T.yP.

³⁷⁷ Federación Argentina de los Obreros del Transporte

Agosto 1946

Nombre	Cargo
Luna, Telmo B.	Presidente/F.C. Estado y Puertos
Rodríguez, Juan	Vicepresidente 1º/F.F.C.C. Sud, Pto. Frutos, D. Sud, T.B.A. y Quilmes
Gutiérrez, Eduardo	Vicepresidente 2º/F.C. Central Argentino
Girola, Luis	Tesorero/F.C. Central Bs. As.
Pimenta, Joaquín A.	Protesorero/F.C. Pacífico
Verde, Francisco	Secretario de Actas/F.C. Compañía General Bs.As.
Rosendo, Ignacio	Vocal/ F.C. Sud, Pto. Frutos, D. Sud, T.B.A. y Quilmes
Taccone, Antonio	Vocal/F.C. Central Argentino
Pautasso, Bartolomé J.	Vocal/F.C. Estado y Puertos
Gómez, Luis	Vocal/F.C. Oeste
López, Pablo C.	Vocal/F.C. Pcia. Sta. Fe
Pontieri, Félix	Vocal/F.C. Pcia. Bs. As. y Midland
Vázquez, Alejandro	Vocal/ F.C. Sud, Pto. Frutos, D. Sud, T.B.A. y Quilmes
Granato, Angel	Vocal/F.C. Pacífico
Gonzales, Luis	Vocal/F.C. Central Argentino
Arrieta, Victorio A.	Vocal/F.C. Estado y Puertos
Peixoto, Pedro A.	Vocal/F.C. Oeste
Rafael Kogan	Secretario Gerente

13 Agosto de 1947

Nombre	Cargo
Luna, Telmo B.	Presidente (FFCC Estado y Puertos)
Rodríguez, Juan	Vicepresidente 1° (FFCC Sud, Frutos, DSud, TBA y Quilmes)
Gutiérrez, Eduardo	Vicepresidente 2° (FFCC Central Argentino)
Girola, Luis	Tesorero (FFCC Central Bs As, E. Ríos y Nord-este argentino)
Peixoto, Pedro A.	Protesorero (FFCC Oeste)
Verde, Francisco	Secretario de Actas (FFCC CGBA)
Vázquez, Alejandro	Vocal (FFCC Sud, Frutos, DSud, TBA y Quilmes)
Rosendo, Ignacio	Vocal (FFCC Sud, Frutos, DSud, TBA y Quilmes)
Gonzales, Luis	Vocal (FFCC Central Argentino)
Taccone, Antonio	Vocal (FFCC Central Argentino)
Pautasso, Bartolomé J.	Vocal (FFCC Estado y Puertos)
Arrieta, Victorio A.	Vocal (FFCC Estado y Puertos)
Granato, Angel	Vocal (FFCC Pacífico y oficina de ajustes)
Iturbide, Juan	Vocal (FFCC Pacífico y oficina de ajustes)
Gómez, Luis	Vocal (FFCC Oeste)
López, Pablo C.	Vocal (FFCC Sta. Fe)
Fortino, Antonio	Vocal (Pcia. de Bs As y Midland)
Rafael Kogan	Secretario Gerente

25 de Agosto de 1948

Nombre	Cargo
López, Pablo C.	Presidente (Sta Fe y Rosario a to Belgrano, Pto Santa Fe)
Gutiérrez, Eduardo	Vice 1 (FCCA)
Pautasso, Bartolomé J.	Vice 2 (FC del estado y Ptos Nacionales)
Rosendo, Ignacio	Tesorero (FCS y sección)
Itúbide, Blas	Protesorero (FCPacífico y oficina de ajustes)
Fortino, Antonio	Secretario de Actas (FCBsAs y Midland)
García, Ismael	Vocal (FCS y sección)
Taccone, Antonio	Vocal (FCCA)
Acero, José	Vocal (FCCA)
Arrieta, Victorio A.	Vocal (FC del Estado y Ptos Nacionales) (Laguna Paiva)
Ferreira, Paulino	Vocal (FCPacífico y of. De ajustes)
Gómez, Luis	Vocal (FCO)
Riva, Domingo	Vocal (FCO)
Escallier, José E.	Vocal (FCGBA)
Meuli, Carlos	Vocal (FC del Estado y Ptos. Nacionales) por renuncia de Telmo B. Luna, fue reelecto.
Castillo, Justo Z.	Vocal (FC E. Ríos y Nordeste argentino) por renuncia de Luis Girola, fue reelecto.
Vacante	Vocal (FCS y sección) por renuncia de Rodríguez Juan, le quedaba un año de mandato.
Palmeiro, Manuel	Secretario Gerente

10 de agosto de 1949

Nombre	Cargo
López, Pablo C.	Presidente (Sta Fe y Rosario a to Belgrano, Pto Santa Fe)
Pautasso, Bartolomé J.	Vice 1 (FC del estado y Ptos Nacionales)
Itúbide, Blas	Vice 2 (FCPacífico y oficina de ajustes)
Taccone, Antonio	Vice 3 (FCCA)
Rosendo, Ignacio	Tesorero (FCS y sección)
Fortino, Antonio	Protesorero (FCBsAs y Midland)
Castillo, Justo Z.	Secretario de Actas (FC E. Ríos y Nordeste argentino) x renuncia de Luis Girola, fue reelecto.
Riva, Domingo	Prosecretario de Actas (FCO)
Gutiérrez, Eduardo	Vocal (FCNGBM)
Acero, José	Vocal (FCNGBM)
Arrieta, Victorio A.	Vocal (FCNGB) (Laguna Paiva)
Ferreyra, Paulino	Vocal (FCNGSM)
Gómez, Luis	Vocal (FCNDFS)
Lebonnatto, José F.	Vocal (FCNGR y sección)
Meuli, Carlos	Vocal (FCNGB)
García, Ismael	Vocal (FCNGR y sección)
Panier, Germán	Vocal (FCNGU)
Escallier, José J.	Vocal (FCNGB)
Gutiérrez,	Vocal (FCNGB)
Hermenegildo	
Lorenzo, Pedro	Vocal (FCNGB)
Cresifulli, Juan A.	Vocal (Puertos)
Vacante	Vocal FCNGU (por nueva votación)
Palmeiro, Manuel	Secretario Gerente

15 de Agosto de 1950

Nombre	Cargo
López, Pablo C.	Presidente (FCNGM y FCNGR)
Pautasso, Bartolomé J.	Vice 1 (FCNGB)
Itúbide, Blas	Vice 2 (FCNGSM)
Taccone, Antonio	Vice 3 (FCNGBM)
García, Ismael	Tesorero (FCNGR y sección)
Fortino, Antonio	Protesorero (FCBsAs y Midland)
Castillo, Justo Z.	Secretario de Actas (FCNGU)
Riva, Domingo	Prosecretario de Actas (FCNDFS)
Giordano, José	Vocal (FCNGBM)
Acero, José	Vocal (FCNGBM)
Arrieta, Victorio A.	Vocal (FCNGB - Laguna Paiva)
Ferreira, Paulino	Vocal (FCNGSM)
Gómez, Luis	Vocal (FCNDFS)
Lebonatto, José F.	Vocal (FCNGR y sección)
Meuli, Carlos	Vocal (FCNGB)
Rosendo, Ignacio	Vocal (FCNGR y sección)
Panier, Germán	Vocal (FCNGU)
Gutiérrez, Hermenegildo	Vocal (FCNGB)
Lorenzo, Pedro	Vocal (FCNGB)
Cresifulli, Juan A.	Vocal (Puertos)
Borracetti, Américo	Vocal (FCNGB)
Chaves, José M.	Vocal (FCNGU)
Palmeiro, Manuel	Secretario Gerente

Intervención C.G.T. 1951 (hasta 2 de Agosto de 1951)

Nombre	Cargo
Alonso, José	Presidente (interventor) Federación del Vestido
Brown Héctor C.	Asesor
Gjivonje, Cosme	Asesor

Comisión Administrativa 1951-1952 (desde 2 agosto de 1951)

Nombre	Cargo
Rosales, Carlos Ernesto	Presidente (Belgrano Dto. De Tráfico) -Comisión de Prensa
Massaccesi, José F.	Vice 1-Comisión de Prensa
Moya, Isaac Donaldo	Vice 2-Comisión de Prensa-Diputado Nacional 1952 x Tucumán-
Fornari, Daniel C.	Vice 3- Comisión Paritaria Central
Lorenzo, Pedro	Tesorero
Bustos, Víctor A.	Protesorero- Comisión Paritaria Central
Mandrioni, Humberto	Secretario de Actas-Comisión de Prensa
Espósito, Sábado	Prosecretario de Actas
Heredia, Virgilio F.	Vocal
Borraccetti, Américo	Vocal (Belgrano ex CGBA-Tapiales)- Comisión Paritaria Central
Rodríguez, Carlos E.	Vocal-Comisión Colonias y Construcciones
Ramírez, Andrés	Vocal
Rosendo, Ignacio	Vocal-Comisión de Biblioteca (junto con el secretario gerente y el redactor del Obrero Ferroviario)
Lebonatto, José F.	Vocal (Gral Roca, Dock Sud, Merc. Central y Tranv. Bs As y Quilmes) Secc. Tandil-
Solimando, Miguel L.	Vocal- Comisión Paritaria Central-Secc. Pergamino (FC Mitre)
Maffei, Eugenio J.	Vocal
Vaquero, Laureano	Vocal- Comisión Sanidad, Mutualidades, Cooperativismo y sección ley 10.650
Ariño, Doroteo	Vocal- Comisión Sanidad, Mutualidades, Cooperativismo y sección ley 10.650
Rodríguez, Eugenio	Vocal
De Paola, Alberto	Vocal-Comisión Colonias y Construcciones
Cresifulli, Juan A.	Vocal (Puertos Nacionales-Cap. fed.)-Comisión Colonias y Construcciones
Angelleti, Luis	Vocal
Palmeiro, Manuel	Secretario Gerente (por defecto Comisión de Biblioteca)
Ferreira, Enrique	Subsecretario

**Conformación Comisiones, Secretariado y Comité Central
Confederal (C.C.C.) de C.G.T.** ³⁷⁸

Año: 1942 Secretariado C.G.T.

Nombre	Cargo/gremio
Domenech, J.	Secretario General (U.F.)
Almaza, Camilo	Secretario Adjunto (U.F.)
Porto, E.	U.T.
Perez Leiroz, F.	U.O.E.M. (municipales)
Borlenghi, A. G.	C.G.E.C. (comercio)
Argaña, J.M.	C.G.E.C.
Chiaranti, P.	F.O.N.C. (construcción)
Monzalvo, L.	U.F.
Taccone, J.J.	U.F.
Ugazio, Juan B.	U.O.E.M.
González, L.	U.F.
Testa, R.	U.F.
Boullo, A.	
Larkeu, E.	
Cianciardo, M. S.	
Total U.F./Total	5/15

1943 Secretariado C.G.T. (11 Septiembre, en U.T., sin U.F.)

Nombre	Cargo/gremio
Seijas, Ramón	Secretario general/ U.T.
Montiel, Alcides	Prosecretario/Cerveceros (F.O.C.A.)
Fidanza, Alfredo	Secretario Administrativo/(S.O.I.C.)
Porto, Enrique	Tesorero/U.T.

³⁷⁸ Elaboración propia en base a datos de El Obrero Ferroviario de los años 1944 a 1951.

1943 (17 Noviembre) (Vuelven la U.F. y L.F.). Comisión Especial Pro Unidad Sindical C.G.T.

Nombre	Cargo/gremio
Almarza, Camilo	Secretario/ U.F.
Seijas, Ramón	Prosecretario/U.T.
Monzalvo, Luis	Secretario de Actas/U.F.
Montiel, Alcides	Vocal/ F.O.C.A. (Cerveceros)
Fidanza, Alfredo	Vocal/S.O.I.C.
Testa, Roberto	Vocal/ U.F.
Garini, Carlos	Vocal/ U.F.
Cordes, Enrique	Vocal/ U.F.

1945 24 de Julio C.A. provisoria.

Nombre	Cargo/Gremio
Rodríguez, Juan	Secretario General/UF
Pardo, Juan	Secretario Adjunto
Freyre, José María	Secretario Administrativo
Pichel, Manuel E.	Tesorero
Copparro, Federico	Protesorero
Borlenghi, Ángel	Vocal/ C.G.E.C. (comercio)
Argaña, José María	Vocal/ C.G.E.C.
Ugazio, Juan B.	Vocal/ U.O.M. (municipales)
Silva, Juan	Vocal
Larrosa, Pablo	Vocal/S.U.E.A.C.R. (encargados y ayudantes de casas de renta)
Durso, Juan B.	Vocal
Alpuy, Aniceto	Vocal/A.O.yE.E. (estatales)
Lombardía, Ramiro	Vocal/U.T.
Mateo, Manuel	Vocal

C.C.C. (Completa) 21 de Septiembre de 1945 (Luego de la desafiliación de LF, Textiles UOT y calzado SOIC)

Nombre	Cargo/Gremio
Pontieri, Silverio	Secretario general/U.F.
Álvarez, Néstor	Secretario Adjunto/U.T.
Alpuy, Aniceto	Sec. Administrativo/A.O.yE.E. (estatales)
Nigrelli, Jorge	Tesorero/ F.O.C.A. (cerveceros)
Ugazio, Juan B.	Protesorero/ U.O.E.M. (municipales)
Malvicini, Anselmo	Comisión Administrativa/ U.F.
Arpesella, Bruno	Comisión Administrativa/ U.T.
Ferrari, Libertario	Comisión Administrativa/ A.O.yE.E.
Campos, Nicolas	Comisión Administrativa/ U.O.E.M.
Freyre, José María	Comisión Administrativa/ S.O.I.V. (vidrio)
Larroza, Pablo	Comisión Administrativa/ S.U.E.A.C.R. (encargados y ayudantes de casas de renta)
Andreotti, Antonio F.	Comisión Administrativa/ U.O.M.
Méndez, José R.	Comisión Administrativa/ S.O.S.C.yA. (sastres, costureros y afines)
Bustamante, Ramón	Comisión Administrativa/ S.O.I.C. (carne)
Seijo, Eduardo Alberto	Comisión Administrativa/ U.O.I.M. (madera)
Valdez, Celestino	Comisión Administrativa/ F.O.T.I.A. (azúcar, Tucumán)
Perazzolo, Juan José	Vocal C.C.C./U.F.
Figueiras, Demetrio	Vocal C.C.C./U.F.
Cespedes, Juan	Vocal C.C.C./U.F.
Platas, Antonio	Vocal C.C.C./U.F.
Lebonatto José	Vocal C.C.C./U.F.
Mouzo, José	Vocal C.C.C./U.F.
Tejada, ramón	Vocal C.C.C./U.F.
Parrilli, Anuncio S.	Vocal C.C.C./U.F.
Blanco, Florencio	Vocal C.C.C./U.F.
Grifo, José	Vocal C.C.C./U.F.
Caprara, Julio	Vocal C.C.C./U.F.
Pautazzo, Bartolomé	Vocal C.C.C./U.F.
Lombardía, Ramiro	Vocal C.C.C./U.T.
Carballido, Dorindo	Vocal C.C.C./U.T.
Nuena, Felipe	Vocal C.C.C./U.T.
Tesorieri, José B.	Vocal C.C.C./ A.O.yE.E.
Conditi, Cecilio	Vocal C.C.C./ A.O.yE.E.
Cresta , Juan	Vocal C.C.C./U.O.E.M.
Pratti, Alejandro	Vocal C.C.C./U.O.E.M.
Rodríguez, Juan Carlos	Vocal C.C.C./ F.O.C.A.
Pérez, Beningo	Vocal C.C.C./ S.U.E.A.C.R.
Piccolo, Mateo	Vocal C.C.C./ U.O.M.R.A. (metalúrgicos)
D'Alessio, Nicolás	Vocal C.C.C./S.O.I.V.
Céliz, Benito Borja	Vocal C.C.C./F.O.T.I.A.
Total U.F./Total	14/40

C.C.C. C.G.T. 9 de nov. 1946.

Nombre	Cargo/Gremio
Gay, Luis F.	Secretario General/ F.O.E.T. (Telefónicos)
Alpuy, Aniceto A.	Secretario adjunto/ A.T.E. (estatales)
Correa, E.	Secretario Administrativo/ F.O.T.I.A (azúcar)
Lombardía, Ramiro	Tesorero/ U.T.
Soto, Ariel Cleto	Protesorero
Seijo, Eduardo A.	Comisión Administrativa U.O.I.M.
Celbay, Juan	Comisión Administrativa
Giuliani, Nicolás	Comisión Administrativa
Valerga, Antonio	Comisión Administrativa/ F.V.A. (vestido)
Ferrari, Libertario	Comisión Administrativa A.O.E.E.
Diskin, David	Comisión Administrativa
Naveda, Romualdo	Comisión Administrativa
Ugazio, Juan B.	Comisión Administrativa U.O.E.M.
García, Eligio	Comisión Administrativa
Costoya, José	Comisión Administrativa
Bustamante, Ramón	Comisión Administrativa S.O.I.C.
Mouso, José	Vocal C.C.C./U.F.
Paustaso, Bartolomé	Vocal C.C.C./U.F.
Perazzolo, Juan J.	Vocal C.C.C./U.F.
Plata, Antonio	Vocal C.C.C./U.F.
Parrilli, Anuncio S.	Vocal C.C.C./U.F.
Blanco, Florencio	Vocal C.C.C./U.F.
Griffo, José	Vocal C.C.C./U.F.
Caprara, Julio	Vocal C.C.C./U.F.
Pontieri, Silverio	Vocal C.C.C./U.F.
Rodríguez, Juan	Vocal C.C.C./U.F.
Núñez, Angel	Vocal C.C.C./U.F.
López, Ceferino	Vocal C.C.C./U.F.
Ratti, Anibal	Vocal C.C.C./U.F.
Girola, Luis	Vocal C.C.C./U.F.
Costancio, Angel	Vocal C.C.C./U.F.
Borlenghi, Angel G.	Vocal C.C.C./C.G.E.C.
Argaña, José M.	Vocal C.C.C./C.G.E.C.
Perez Martinez, Carlos	Vocal C.C.C./C.G.E.C.
San Martín, Manuel	Vocal C.C.C./C.G.E.C.
Vazques Gamboa, Fernando	Vocal C.C.C./C.G.E.C.
Alvarez, Julio	Vocal C.C.C./C.G.E.C.
Berenguer, Bernardo	Vocal C.C.C./C.G.E.C.
Borlenghi, Emilio	Vocal C.C.C./C.G.E.C.
Lema, Manuel	Vocal C.C.C./F.O.T.I.A
Borja Celiz, Benito	Vocal C.C.C./F.O.T.I.A

Sosa, Felipe B.	Vocal C.C.C./F.O.T.I.A
Villacorta, Luis R.	Vocal C.C.C./F.O.T.I.A
Rivarola, Lorenzo O.	Vocal C.C.C./F.O.T.I.A
Lastra, Ramón R.	Vocal C.C.C./F.O.T.I.A
Ruiz, Juan Aparicio	Vocal C.C.C./F.O.T.I.A
Tesorieri, José Vicente	Vocal C.C.C./A.O.E.E. (estatales)
Santos Nicosia, Dionisio	Vocal C.C.C./A.O.E.E.
León	
Conditti, Cecilio	Vocal C.C.C./A.O.E.E.
Ferrari, Antonio P.	Vocal C.C.C./A.O.E.E.
Santín, Isaías	Vocal C.C.C./U.T
Rubio, Valentín	Vocal C.C.C./U.T
Carballido, Dorindo	Vocal C.C.C./U.T
Nazca, Felipe	Vocal C.C.C./U.T
Rodríguez, Benigno	Vocal C.C.C./U.T
Bagnola, Emilio	Vocal C.C.C./U.T
Tedesco, Mariano	Vocal C.C.C./A.O.T.
Griolli, José	Vocal C.C.C./A.O.T.
Gallera, Enrique A.	Vocal C.C.C./A.O.T.
Tarragona, Aquilino R.	Vocal C.C.C./A.O.T.
Mujica, José	Vocal C.C.C./A.O.T.
Ricciardula, José	Vocal C.C.C./A.O.T.
Fiel, Vicente R.	Vocal C.C.C./A.O.T.
Otero, Pedro R.	Vocal C.C.C./C.O.E.M.A (municipales)
Protti, Alejandro	Vocal C.C.C./C.O.E.M.A (municipales)
Campos, Nicolás	Vocal C.C.C./C.O.E.M.A (municipales)
Alonso, José	Vocal C.C.C./ F.V.A. (vestido)
Barreiro, Juan	Vocal C.C.C./Federación del Vestido y Afines
Italiano, Horacio	Vocal C.C.C./Federación del Vestido y Afines
Monsalvo, Bernavé	Vocal C.C.C./U.O.I.M (madera)
Díaz, Lázaro	Vocal C.C.C./U.O.I.M (madera)
Varela, Hector	Vocal C.C.C./U.P.P.P.A (panadería, pastelería y afines)
Suppa, Cayetano	Vocal C.C.C./S.O.I.C. (Rosario)
Castiglioni, Argentino	Vocal C.C.C./F.O.T.R.A. (telecomunicaciones)
Cabrera, Luis	Vocal C.C.C./F.O.C.A. (cerveceros)
Presedo, Ricardo	Vocal C.C.C./S.U.E.A.C.R. (encargados y ayudantes casa de renta)
Churrugarín, Armando Martín	Vocal C.C.C./S.O.I.A. (alimentación)
Ortiz, Victorio	Vocal C.C.C./S.O.I.A. (alimentación)
Formica, José F.	Vocal C.C.C./U.O.I.C. (calzado)
Palacios, Roberto	Vocal C.C.C./U.O.M.A. (molineros)
Luchini, Pedro	Vocal C.C.C./S.O.C.A. (curtidores Avellaneda)

López, Eleodoro	Vocal C.C.C./S.U.O.F.B. (fabriles de Barranqueras)
López, Noe	Vocal C.C.C./S.O.I.V. (avellaneda)
Castro, Eufemio	Vocal C.C.C./F.O.R.E. (obreros rurales y estibadores) Santa Fe
Benega, Ramón	Vocal C.C.C./F.O.R.E. (obreros rurales y estibadores) Santa Fe
Busi, Emilio	Vocal C.C.C./F.O.R.E. (obreros rurales y estibadores) Santa Fe
López, Manuel	Vocal C.C.C./F.O.R.E. (obreros rurales y estibadores) Santa Fe
Nasi, Juan	Vocal C.C.C./F.O.R.E. (obreros rurales y estibadores) Santa Fe
Vacante	F.C.A.T. federación central argentina de transporte)
Total U.F./Total	15/78 (19,2%)

1947 (16 al 20 de octubre) Congreso extraordinario pro plan quinquenal.

Nombre	Cargo/Gremio
Hernández, Aurelio	Presidente
Rodríguez, Juan	Vicepresidente 1º/U.F.
Argaña, José	Vicepresidente 2º/C.G.E.C.
Valerga, Antonio	Vicepresidente 3º/ F.V.A. (vestido)
Blanco, Florencio	Secretario/U.F.
Alonso, José	Secretario/ F.V.A. (vestido)
Borje, B.	Secretario
Jaime, Emiliano	Secretario
Serra, Rodolfo	Secretario
Cristiano, Bruno	Secretario
Pérez, Emiliano	Secretario
Cano, Lucio	Secretario
Sepúlveda, J.	Secretario
Cámpora, Benedieto	Secretario
Achaza, J.	Secretario
Rivero, J.	Secretario
Nevada, Romualdo	Secretario
Rueda, Enrique A.	Secretario

2 de Diciembre de 1947 secretariado y comisiones.

Nombre	Cargo/Gremio
Espejo, José G.	Secretario General
Valerga, Antonio	Secretario Adjunto/ F.V.A. (vestido)
Santín, Isaías	Secretario Administrativo/ U.T.
Correa, Antonio E.	Tesorero F.O.T.I.A.
Soto, Florencio	Protesorero/ U.F.
Hernández, Aurelio A.	Comisión Administrativa/
Salvo, Hilario	Comisión Administrativa/
Tesorieri, José V.	Comisión Administrativa/ A.T.E.
Borlenghi, Emilio	Comisión Administrativa/C.G.E.C.
Ugazzio, Juan	Comisión Administrativa/ (UOEM)
Antelo, A.	Comisión Administrativa/
Seijo, Eduardo	Comisión Administrativa/U.O.I.M.
Naveda, Romualdo	Comisión Administrativa/
Salovicz, Hernán	Comisión Administrativa/
López, Ceferino	Comisión Arbitral/U.F.
Diskin, David	Comisión Arbitral/C.G.E.C.
Ferrari, Antonio	Comisión Arbitral/A.T.E.
Rubio, Valentín	Comisión Arbitral/U.T.
Cerra, Rodolfo	Comisión Arbitral
Cozzis, Víctor	Comisión Arbitral (Suplente)
Alonso, José	Comisión Arbitral (Suplente)/ F.V.A. (vestido)
Perazzollo, Juan José	Comisión de Fiscalización/ U.F.
Grioli, José	Comisión de Fiscalización
Fernández, Graciano	Comisión de Fiscalización
Priotti, Alejandro	Comisión de Fiscalización
Giménez, Juan	Comisión de Fiscalización

Secretariado y comisiones, diciembre de 1949.

Nombre	Cargo/Gremio
Espejo, José	Secretario General
Soto, Florencio	Secretario Adjunto/U.F.
Santín, Isaías	Secretario Administrativo/U.T.
Fernández, Graciano	Tesorero
Cabo, Armando	Protesorero
Valerga, Antonio	Comisión Administrativa/ F.V.A. (vestido)
Tesorieri, José V.	Comisión Administrativa/A.T.E.
Correa, Armando	Comisión Administrativa/
Jaime, Emiliano	Comisión Administrativa/
Ginocchio, Rafael	Comisión Administrativa/
Diskin, David	Comisión Administrativa/C.G.E.C.
López, Noé	Comisión Administrativa/
Cristiano, Bruno	Comisión Administrativa/
Cluriande, Antonio	Comisión Administrativa/
Arias, Jesús P.	Comisión Administrativa/
Naveda, Romualdo	Comisión Administrativa/
Alonso, José	Comisión Arbitral/F.V.A. (vestido)
Ferrari, Antonio P.	Comisión Arbitral/A.T.E.
Rubio, Valentín	Comisión Arbitral/U.T.
Gosis, Victor	Comisión Arbitral
Gabistan, Raimundo	Comisión Arbitral
Perazzolo, Juan José	Comisión de Fiscalización/U.F.
Fernández, Valentín	Comisión de Fiscalización
Perón, Luis	Comisión de Fiscalización
Farías, José Fidel	Comisión de Fiscalización
López, Eliseo	Comisión de Fiscalización

