

Efectos sindicales de la nacionalización ferroviaria (1947-1950): la Unión Ferroviaria vs. la Confederación del Personal Civil de la Nación

Aldao, Joaquín Alberto

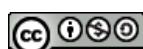
Efectos sindicales de la nacionalización ferroviaria (1947-1950): la Unión Ferroviaria vs. la Confederación del Personal Civil de la Nación

Quinto Sol, vol. 23, núm. 2, 2019

Universidad Nacional de La Pampa, Argentina

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=23162344008>

DOI: <https://doi.org/10.19137/qs.v23i2.2315>



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional.

Efectos sindicales de la nacionalización ferroviaria (1947-1950): la Unión Ferroviaria vs. la Confederación del Personal Civil de la Nación

Union effects of the railway nationalization (1947-1950): the Railway Union vs. the Confederation of Civilian Personnel of the Nation

Efeitos sindicais da nacionalização ferroviária (1947-1950): a União Ferroviária vs. a Confederação do Pessoal Civil da Nação

Joaquín Alberto Aldao

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas,

Argentina

Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina

joacoaldao@hotmail.com

DOI: <https://doi.org/10.19137/qs.v23i2.2315>

Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=23162344008>

Recepción: 05 Febrero 2018

Aprobación: 24 Septiembre 2018

RESUMEN:

El artículo presenta un análisis de la relación entre el sindicalismo y el peronismo en la etapa posterior a 1947, y una descripción del proceso de movilización de los ferroviarios previo a las huelgas de fines de 1950 e inicios de 1951. Desarrolla los efectos que produjo la nacionalización de los ferrocarriles en Argentina, en el sindicato de la Unión Ferroviaria y en la relación de este con el gobierno peronista. De forma pormenorizada, analiza la disputa por la representación sindical de un sector de los trabajadores ferroviarios con la flamante Confederación del Personal Civil de la Nación, en un contexto de intensificación de la conflictividad interna del movimiento peronista y, paralelamente, de fortalecimiento de la voluntad de orden gubernamental. Para poner fin a esta disputa de representación, las negociaciones del sindicato ferroviario con el gobierno incluyeron definir la posición de los dirigentes ferroviarios (y de gran parte de la dirigencia de la Confederación General del Trabajo) respecto del proyecto de reforma del estatuto de la central, que contemplaba la intervención de filiales y la adopción de la doctrina peronista.

PALABRAS CLAVE: Sindicalismo, Peronismo, Ferroviarios: Empleados estatales.

ABSTRACT:

The article is an analysis of the relationship between trade unionism and Peronism in the post-1947 period and a description of the process of mobilization of railway workers prior to the strikes of the late 1950 and early 1951. It expounds on the effects produced by the nationalization of the railways in Argentina, in the union of the Railway Union and in its relationship with the Peronist government. In a detailed way, it analyzes the dispute over the union representation of a sector of the railway workers with the new Confederation of Civilian Personnel of the Nation, in a context of intensification of the internal conflict of the Peronist movement and, in parallel, of strengthening of the will of governmental order. To end this representation dispute, the railway union's negotiations with the government included defining the position of the railroad leaders (and a large part of the leadership of the General Confederation of Labor) regarding the reform of the power plant's statute, whose project included the faculty to intervene subsidiaries and the adoption of the Peronist doctrine.

KEYWORDS: Syndicalism, Peronism, Railway, Government employees.

RESUMO:

O artigo apresenta uma análise da relação entre sindicalismo e peronismo no período pós-1947, e uma descrição do processo de mobilização dos trabalhadores ferroviários antes das greves de final dos anos 1950 e início de 1951. Desenvolve os efeitos que produz a nacionalização das ferrovias na Argentina, na União da União Ferroviária e em sua relação com o governo peronista. De forma detalhada, analisa a disputa sobre a representação sindical de um setor dos trabalhadores ferroviários com a nova Confederação do Pessoal Civil da Nação, em um contexto de intensificação do conflito interno do movimento peronista e, paralelamente, de fortalecimento da vontade de ordem governamental. A fim de pôr fim a esta disputa de representação, as negociações da união ferroviária com o governo incluíram a definição da posição dos líderes ferroviários (e uma grande parte da liderança da Confederação Geral do Trabalho) em relação ao projeto de reforma do estatuto da central, que contemplava a intervenção de afiliados e a adoção da doutrina peronista.

PALAVRAS-CHAVE: Sindicalismo, Peronismo, Ferroviarios, Funcionarios públicos.

INTRODUCCIÓN

En el paradigma clásico de los estudios sobre movimiento obrero y primer peronismo (Aldao, 2015)¹ subyace una operación analítica que se expresa en las dos problemáticas centrales que aquellos plantean. La primera, si eran “nuevos” o “viejos” los elencos de dirigentes sindicales (“guardias sindicales”) que adherían al peronismo. La segunda, si el movimiento obrero, entendido como un sujeto homogéneo, fue políticamente autónomo o heterónomo respecto del gobierno peronista. Una conclusión en común de aquellas investigaciones es que, luego de 1947, el movimiento obrero y el peronismo sostuvieron una relación políticamente heterónoma, al punto de tornar innecesaria la indagación respecto de esta para el período posterior a la caída de Luis Gay como secretario general de la Confederación General del Trabajo (CGT) (Torre, 1974).²

En cambio, los nuevos estudios sobre movimiento obrero y primer peronismo (Fernández, 2005; Rubinstein, 2006; Acha, 2008; Izquierdo, 2008; Mengascini, 2008; Contreras, 2009, 2015; Marcilece, 2010; Carrizo, 2011; Prol, 2011; Badaloni, 2013; Schiavi, 2013; Nieto, 2013) poseen un impulso –acaso herético– que se refleja en la búsqueda de una categórica ruptura con aquella conclusión. Se cuestionan –a partir de nuevos aportes empíricos, documentales y algunos giros interpretativos– los esquemas clásicos y se profundiza sobre las características de los conflictos y luchas sindicales durante el período de los gobiernos peronistas (1946-1955) en diversos espacios de Argentina (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 argentino (según la definición clásica), los nuevos estudios buscan poner en duda la imagen de un movimiento obrero políticamente heterónomo durante el primer peronismo, por medio del análisis de los principales conflictos sindicales del período. Las investigaciones sobre las huelgas de bancarios (Acha, 2008), ferroviarios (Mengascini, 2008; Contreras, 2009; Marcilece, 2010), metalúrgicos (Fernández, 2005), la industria del pescado (Nieto, 2013), del sindicato del azúcar (Rubinstein, 2006); las internas del sindicato del petróleo (Carrizo, 2011), el minucioso análisis de la relación del sindicato textil y metalúrgico a lo largo de la década peronista (Schiavi, 2013); o incluso el desarrollo de la conflictividad político-sindical en la provincia de Santa Fe durante el primer peronismo (Prol, 2011), son nuevos aportes que ponen el foco en las estrategias y los conflictos políticos-sindicales de distintos sectores de trabajadores durante el peronismo.

Respecto de los trabajos que se concentran específicamente en el gremio ferroviario durante el primer peronismo en Argentina, se puede decir que poco existe, y en parte consideramos que es consecuencia del diagnóstico que opera en los estudios “clásicos”. No obstante, se destacan las contribuciones de autores como Hugo Del Campo (2005) y Joel Horowitz (2004) sobre la Unión Ferroviaria (UF) y sus principales dirigentes. Ambos investigadores despliegan ampliamente la etapa previa al peronismo, y resaltan la centralidad del sindicato ferroviario en el movimiento obrero desde su creación en 1922, así como su rol protagónico en el surgimiento de la CGT en 1930.³

Del Campo desarrolla en clave historiográfica la existencia de una corriente ideológica 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 fue expulsado de la CGT. Por su parte, 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 investigación culmina antes del inicio del primer gobierno constitucional peronista, en 1946.

Sumado a aquellos, 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). Estas constituyen aportes valiosos para comprender un episodio que no había sido tratado en profundidad por la historiografía hasta el momento.

Entonces, la centralidad que adquirió el sindicato de la UF en la etapa previa al peronismo y el reciente interés de las huelgas ferroviarias como un hito en la relación entre el movimiento obrero y el primer peronismo se constituyen en estímulos para abordar el desarrollo político y sindical del gremio del riel durante el período intermedio, que va desde la nacionalización de los ferrocarriles hasta los meses anteriores al inicio de la huelga.

En este contexto, el presente artículo tiene por objetivo describir y analizar –desde una perspectiva sociohistórica– la conflictividad político-sindical y del proceso de movilización de las bases sindicales ferroviarias, en el período en el que se produce un “vacío historiográfico” entre los estudios clásicos y los nuevos trabajos que se centran en las huelgas ferroviarias: de 1947 a 1950. Nos apoyamos en fuentes documentales específicas del gremio ferroviario durante los años examinados, principalmente *El Obrero Ferroviario* y las Actas de la Comisión Directiva de la Unión Ferroviaria. En este lapso, signado por una tensión entre la consolidación hegemónica y la intensificación de las internas políticas en el movimiento peronista, los ferroviarios vivieron profundos cambios organizativos y político-sindicales que abonan a la descripción del proceso de aumento de la conflictividad interna en el movimiento peronista y a la explicación del proceso de conflictividad interna de los ferroviarios que culmina con las huelgas de finales de 1950. Desde los primeros meses del año 1947, la nacionalización de los ferrocarriles en Argentina vino a plantear una nueva relación del sindicato del riel con el Estado y el gobierno peronista, ahora a cargo de la administración ferroviaria.⁴ 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, constituyen la característica central que signa esta etapa de reconfiguración del peronismo ferroviario. Este fenómeno se inscribe en un complejo de acontecimientos que lo excede. En el período estudiado, la corta experiencia del Partido Único de la Revolución (PUR) y el nacimiento del Partido Peronista produjeron una *intensificación de la competencia interna* en el campo peronista que se trasladó al Parlamento (Mackinnon, 2002, p. 85), sumado a una cada vez más férrea voluntad de orden y disciplina que emanaba desde los centros de poder partidario y gubernamentales. Una consecuencia de este contexto de conflictividad y voluntad de orden, fue que la participación obrera en la toma de decisiones políticas comenzó a perder espacio en el Partido Peronista (Aelo, 2016).

En Joaquín Aldao (2017^a) se destacan dos dimensiones relevantes en el análisis de este proceso, que transcurren de forma paralela. Una legal-parlamentaria⁵ y otra estrictamente político-sindical. Este artículo describe la segunda dimensión: la disputa entre la UF y la Confederación del Personal Civil de la Nación (CPCN) por la representación sindical de un sector importante de los trabajadores ferroviarios. Como describe Gustavo Contreras (2017, p. 57), la CPCN nació en 1947 del seno de la Liga de Empleados Públicos y, hasta su intervención en 1951, disputó la representación de trabajadores estatales en los ministerios, docentes, empleados de la administración pública y de las empresas nacionalizadas. El apoyo de altos cargos estatales –que incluía al presidente Juan Domingo Perón como primer afiliado y a Juan F. Castro como presidente de la Confederación– permitió un veloz crecimiento que se sustentó además en dos estrategias de reclutamiento: la mención del presidente como principal impulsor del proyecto y la doble afiliación (a su sindicato de origen y a la CPCN).

LA UNIÓN FERROVIARIA Y LA NACIONALIZACIÓN DE LOS FERROCARRILES

La historia del sindicato de la UF con la nacionalización de los ferrocarriles comienza con la firma del traspaso de activos de los ferrocarriles de origen inglés al Estado nacional, el 13 de febrero de 1947.⁶ Meses después, se hizo explícita la voluntad del gremio de participar en la administración de los ferrocarriles, en la resolución de la XXII Asamblea General de Delegados. En ella, se solicitó a la Comisión Directiva (CD) que tratara con el Poder Ejecutivo 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”.⁷

Para el grueso de los trabajadores del riel, además de ser un acontecimiento que consolidaba la identificación con el gobierno –la nacionalización es una consigna que data de principios del siglo XX– también generaba altas expectativas que se tradujeron en un aumento de las demandas. Además del reclamo dirigencial por la participación en la administración, también aumentó la presión de las bases por mejoras inmediatas en las condiciones laborales y salariales.⁸

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 trabajara en pos de consolidar la disciplina, lealtad y compromiso de los trabajadores del riel para sacar adelante la industria y actividad ferroviarias. Miles de enormes máquinas montadas sobre una colossal obra infraestructural en constante funcionamiento, 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. De todo ello se hacía cargo el Estado nacional, conducido por el gobierno peronista. La estrategia de comunicación política era clara; los tiempos de lucha habían quedado atrás y se abría la etapa “constitucional”.⁹ La nueva consigna económica de la revolución descendía como agua por una cascada, y empapaba ministerios, dependencias estatales, la CGT, hasta llegar al gremio: “Producir, producir y producir”.¹⁰

Con la aspiración de mantener el equilibrio entre las expectativas de las bases y el gobierno, la comisión directiva del sindicato, si bien intentó negociar la satisfacción de algunas demandas, priorizaba sostener un caro compromiso político fundado en conseguir la participación sindical en la administración de los ferrocarriles. En este sentido, apenas firmado el convenio de nacionalización, el gremio adoptó una posición de responsabilidad casi empresarial.¹¹ El precio de la nacionalización era ponerse *en la piel* misma de la empresa, al punto de solicitar al gremio que tolerase la falta de cumplimiento de reivindicaciones laborales conseguidas solo unos meses antes.¹²

Otra dimensión clave para comprender la nueva relación entre el sindicato y el Estado está asociada al capital de negociación del gremio, que se había regido, hasta ese momento, por la obtención de reivindicaciones inmediatas. Es decir, con impacto directo en las condiciones de vida de los trabajadores, como aumentos salariales, mejoras en prácticas laborales cotidianas, o adquisición de derechos como vacaciones pagas, acceso familiar a la salud o el aguinaldo.¹³ A partir de entonces, comenzó una etapa de reivindicaciones diferidas, en la cual se consolidaron elementos clave para la institucionalización de las relaciones político-sindicales, pero sin beneficios para la vida cotidiana de los trabajadores.

Paradójicamente, en el momento en que se consolidaban las herramientas institucionales que garantizaran la estabilidad de las relaciones político-sindicales, las bases ferroviarias comenzaron a impacientarse. El nuevo desafío de reestructuración de la administración de los ferrocarriles nacionales, signada por la larga y problemática elaboración del escalafón único –plagada de categorizaciones salariales percibidas por distintos sectores de la actividad como injustas–¹⁴ retrasó la satisfacción de las demandas de los trabajadores ferroviarios. Si la identificación con el peronismo estaba consolidada en un sector mayoritario, y

la nacionalización fue el *clímax* de ese vínculo, las mediaciones institucionales entre los ferroviarios y el líder de la revolución comenzaban a estorbar a las bases.

Ya avanzado el año 1947, y conocida la inminente nacionalización de los ferrocarriles, la presión por una mejora salarial comenzó a crecer. Luego de una reunión con el titular de Hacienda, Miguel Miranda, el presidente de la UF Telmo Luna anunció al gremio la promesa de un magro aumento.¹⁵ Se desarrollaron conflictos significativos en protesta contra esta solución salarial. La disciplina sindical del gremio, nudo de la articulación de los ferroviarios con el peronismo (Aldao, 2016), se resquebrajaba poco a poco.¹⁶ Al mes siguiente, luego de una asamblea general del gremio en la que se expresó la aspiración de un aumento salarial con piso de \$300 para todas las categorías, la CD negoció un salario mínimo de \$250.¹⁷

Las huelgas parciales, casi reflejas, ante los magros anuncios de la conducción sindical, no salían de los márgenes de los conflictos tradicionales del sindicato. Algo más novedoso eran las denuncias por la aparición de “delegaciones que indebidamente invocan la representación del gremio” ante autoridades nacionales.¹⁸ Este nuevo fenómeno preocupó a la dirigencia. Hubo grupos de ferroviarios que optaron por una estrategia de búsqueda de canales alternativos para satisfacer las demandas, lo cual socavó la legitimidad de la conducción del sindicato. La alta valorización del capital político en el campo sindical, sumado al creciente clima de conflictividad política interna, se conjugaron para hacer de esta estrategia político-sindical una alternativa *possible*. La disolución del Partido Laborista primero, y de las unidades básicas sindicales luego (Mackinnon, 2002; Aelo, 2016), junto con la victoria política en la CGT de una facción identificada con el peronismo – pero que valoraba su autonomía relativa respecto del poder partidario (Aldao y Damin, 2017) –, conformaron el terreno propicio para la aparición de nuevas facciones sindicales promovidas desde el mismo movimiento.

Entre estos grupos de ferroviarios disidentes a la CD, algunos tenían contactos en las gerencias ferroviarias y con altos funcionarios de la flamante Dirección de Transporte; otros simplemente establecían un canal directo con el propio presidente. Todos perseguían un objetivo común: aumentar su capital de negociación para lograr resultados en “tiempos peronistas”, es decir, obtuvieron reivindicaciones inmediatas. La dirigencia de la UF comenzó a denunciar estas prácticas que amenazaban 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”.¹⁹

Pero además de saltar a la autoridad gremial, cada vez con más frecuencia, desde el sindicato se denunciaba la aparición de “núcleos” que hacían gestiones ante las autoridades buscando negociar la reestructuración del escalafón de su actividad. El 1º de septiembre apareció en la tapa de *El Obrero Ferroviario* la denuncia contra la injerencia de una “comisión interferroviaria de empleados administrativos”. Como respuesta, concediendo por primera vez una importancia excluyente al tema, la CD cerró el año con una declaración firmada por todos los representantes del gremio en ámbitos públicos: representantes de la organización en organismos gremiales y públicos, legisladores nacionales y provinciales y funcionarios asociados. La declaración se refería “al influjo de presiones foráneas que aparecen interfiriendo en el problema y provoca los paros conocidos”.²⁰

A pesar de las declaraciones de la dirigencia, las presiones de estos grupos lejos estuvieron de ser extrañas al sindicalismo o al peronismo. Además de sortear la jerarquía institucional buscando un canal directo con altos funcionarios y hasta con el gobierno, sus prácticas constituyeron una abierta disputa a la conducción del gremio. Se reunían en locales seccionales para disputar explícitamente este espacio a sus autoridades, cuestionaban las medidas tomadas en la asamblea general respecto del escalafón. Desconfiaban de la forma en que la CD –que concedía viáticos “a troche y moche”– manejaba las finanzas del sindicato. Se presentaban como “identificados con la obra del gobierno y el Plan Quinquenal, [y] hablan de intensificar la producción”.

²¹ La inscripción del discurso en la superficie peronista otorgaba el plus que definía el carácter amenazante del grupo: la disputa abierta a la dirección de la UF se ubica dentro del campo peronista. Si bien eran prácticas informales, la propia declaración de la CD reconoció 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.”²²

Entonces, 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. Sin dudas, la distancia con el gobierno se asociaba a la dura contienda parlamentaria protagonizada por una parte de la dirigencia ferroviaria para sostener el sistema de cajas jubilatorias (y el control sindical sobre la administración de estos aportes) y rechazar el proyecto de seguro social. Este episodio y la posición que al respecto adoptaron los ferroviarios influyó de forma decisiva en la salida del, en ese entonces, flamante secretario general de la CGT Aurelio Hernández, muy cercano a Perón y a Evita (Aldao, 2017a). La propagación de internas en el movimiento –y, particularmente, la interna entre un sector sindical y uno político que el presidente intentó evitar con la unificación partidaria– no surtía los efectos deseados por el gobierno. El 3 de diciembre, al acto de nacionalización de los ferrocarriles franceses no asistió ninguna autoridad política de relevancia. Se envió un escueto mensaje, que ni siquiera estaba firmado por el presidente. Con rúbrica del coronel Juan F. Castro, jefe de la Casa Militar de la Presidencia –quien meses más tarde sería secretario de Transporte–, el mensaje fue leído por un edecán de la presidencia.²³

CAMBIOS EN LA DIRIGENCIA FERROVIARIA E INICIO DE LA CAMPAÑA DE DOBLE AFILIACIÓN

Al inicio del año 1948 se profundizó la *crisis de disciplina sindical* en la UF. Una organización formal por fuera del sindicato comenzaba a reclutar empleados ferroviarios: la Liga Argentina de Empleados Públicos.²⁴ Los administrativos realizaron un paro en la seccional Buenos Aires de los ferrocarriles del Estado, con lo que pusieron en cuestión que el personal administrativo y de superintendencias estuviera representado por la UF.²⁵ Para mediados de año, la presión continuaba. Como respuesta, se multiplicaron las advertencias de la UF contra la Liga.

La nueva organización ganaba en cantidad de afiliados y fortaleza institucional al fundirse en la flamante Confederación del Personal Civil de la Nación.²⁶ En la XXIII Asamblea General de Delegados de la UF, desarrollada entre junio y julio de 1948, se denunció la actividad de esta organización y se incluyó, entre las resoluciones, la eliminación del escalafón del personal civil de la nación a los empleados ferroviarios.²⁷ El documento de la asamblea anual puso en “blanco sobre negro” el conflicto de representación entre la UF y esta nueva Confederación no afiliada a la CGT, que presentaba en su cúpula nada menos que a funcionarios de la recientemente creada Secretaría de Transportes y a la que el propio presidente Perón dijo haberse afiliado por ser “uno de los más humildes forjadores y trabajadores del Estado”.²⁸

Si bien el gobierno negaba rotundamente la competencia sindical –aduciendo que la idea de la Confederación era organizar a los cientos de miles de empleados públicos no sindicalizados–, la inclusión del personal ferroviario en el escalafón del personal civil y la fría relación que habían demostrado con la CD ante el acto de nacionalización de los ferrocarriles 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” de la actividad, convertía a la nueva Confederación en una amenaza real.²⁹

La relación entre la dirigencia sindical de la UF y el gobierno se encontraba, por lo menos, desgastada.

En este contexto se desarrollaron las elecciones generales en la UF. En agosto de 1948, con sorpresivas renuncias y jubilaciones de referentes con cargos directivos, se pusieron en funciones los nuevos integrantes de la CD. El desarrollo de las elecciones fue normal y no hubo grandes cambios entre los nombres de los delegados que resultaron electos, pues 12 sobre 17 eran los mismos del año anterior. Sin embargo, una vez reunido el cuerpo para distribuir los cargos, se produjeron bruscos e inusuales movimientos. En primer lugar, tuvieron lugar variaciones importantes en la dirección del gremio. Tres miembros de la mesa directiva (sobre cinco en total) –quienes habían estado firmemente comprometidos con la defensa de la caja de jubilaciones

del gremio – renunciaron: Telmo Luna (expresidente), Luis Girola (extesorero) y Juan Rodríguez (exvice 1º). Los primeros habían sido recién afirmados por el voto de sus seccionales, al tercero le quedaba un año en funciones, por lo que dejó el cargo vacante a mitad de mandato. Sumado a ello, hubo también dos cambios importantes en la comisión administrativa. El único secretario gerente que había tenido el sindicato en 25 años, Rafael Kogan, se jubiló y su lugar fue ocupado por Manuel Palmeiro. Por último, Luis Gonzales (quien había sido presidente del sindicato hasta que renunció al cargo para ocupar funciones en el Instituto Nacional de Previsión Social, a fines de 1944) también se jubiló intempestivamente y abandonó su vocalía en la CD. Parecía que toda una facción desertaba del cuerpo directivo del gremio en una acción consensuada (ver cuadro).

	Apellido y nombre	Cargo
1947	Luna, Telmo B. Rodríguez, Juan Gutiérrez, Eduardo Girola, Luis Peixoto, Pedro A. Verde, Francisco Vázquez, Alejandro Rosendo, Ignacio Gonzales, Luis Taccione, Antonio Pautasso, Bartolomé J. Arrieta, Víctorio A. Granato, Ángel Iturbide, Juan Gómez, Luis López, Pablo C. Fortino, Antonio Kogan, Rafael	Presidente (FFCC Estado y Puertos) Vicepresidente 1º (FFCC Sud, Frutos, Dock Sud, TBA y Quilmes) Vicepresidente 2º (Ferrocarril Central Argentino –FCCA–) Tesorero (Ferrocarril (FC) Central Buenos Aires, Entre Ríos y Nordeste argentino) Protesorero (FC Oeste –FCO–) Secretario de Actas (Ferrocarril Central Gran Buenos Aires –FCGBA–) Vocal (FFCC Sud, Frutos, DSud, TBA y Quilmes) Vocal (FFCC Sud, Frutos, DSud, TBA y Quilmes) Vocal (FCCA) Vocal (FCCA) Vocal (FFCC Estado y Puertos) Vocal (FFCC Estado y Puertos) Vocal (FFCC Pacífico y oficina de ajustes) Vocal (FFCC Pacífico y oficina de ajustes) Vocal (FFCC Oeste) Vocal (FC Santa Fe) Vocal (Provincia de Buenos Aires y Midland) Secretario gerente
1948	López, Pablo C. Gutiérrez, Eduardo Pautasso, Bartolomé J. Rosendo, Ignacio Itúbide, Blas Fortino, Antonio García, Ismael Taccione, Antonio Acero, José Arrieta, Víctorio A. Ferreira, Paulino Gómez, Luis Riva, Domingo Escallier, José E. Meuli, Carlos Castillo, Justo Z. Vacante Palmeiro, Manuel	Presidente (Santa Fe y Rosario a Puerto Belgrano, Puerto Santa Fe) Vice 1 (FCCA) Vice 2 (FFCC del Estado y Puertos Nacionales) Tesorero (FC Sud y sección) Protesorero (FC Pacífico y oficina de ajustes) Secretario de Actas (FFCC Buenos Aires y Midland) Vocal (FC Sud y sección) Vocal (FCCA) Vocal (FCCA) Vocal (FC del Estado y Puertos nacionales) (Laguna Paiva) Vocal (FC Pacífico y oficina de ajustes) Vocal (FCO) Vocal (FCO) Vocal (FCGBA) Vocal (FC del Estado y Puertos nacionales) por renuncia de Telmo B. Luna, que había sido reelecto. Vocal (FC Entre Ríos y Nordeste argentino) por renuncia de Luis Girola, que había sido reelecto. Vocal (FC Sud y sección) por renuncia de Juan Rodríguez, a quien le restaba un año de mandato. Secretario gerente

Conformación de las comisiones directivas de la Unión Ferroviaria de 1947 y 1948

Fuente: El Obrero Ferroviario y Actas de la Comisión Administrativa de la Unión Ferroviaria.
Biblioteca de la Unión Ferroviaria, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

La flamante presidencia de Pablo C. López, quien había llegado a la CD del gremio justo antes de la intervención de Domingo A. Mercante (diciembre de 1943), dejaba en claro el peso del capital político en el campo sindical. En la práctica política, la conducción de Pablo C. López rubricaba la consolidación de la hegemonía peronista en el gremio. La distancia del gobierno con la dirigencia ferroviaria en los últimos meses del año anterior llegaba a su fin. Apenas dos meses después de la asunción, el presidente de la nación asistía a la sede central de la UF, donde expresó que no olvidaría “jamás que la masa ferroviaria argentina fue la que llevó a través de sus inmensas líneas la idea revolucionaria que nosotros encendimos”. Luego agregó que:

no vivimos tiempos de hombres indecisos, porque los hechos son decisivos; no vivimos épocas de hombres temerosos porque los tiempos son heroicos, son de lucha... felicito a la Unión Ferroviaria porque la veo de pie, con hombres decididos y valientes al frente.³⁰

Sin embargo, luego de una precaria “luna de miel” que permitió asentar a la nueva CD, la relación entre la recién creada Secretaría de Transporte y la UF adoptó una ambigüedad que solo fue empeorando con el paso del tiempo. El proyecto de centralización estatal de la conducción del gremio ferroviario (incluido su sistema previsional) continuaba vigente, y en ese momento era azuzado desde dos frentes. Por un lado, se reanudaba el intento de despojar el control del sistema previsional ferroviario desde la nueva cartera de transporte. Por otro, aumentaba y ganaba visibilidad la disputa por la afiliación sindical de los ferroviarios, esta vez implementando la estrategia de la doble afiliación.

La competencia por la representación gremial entre ferroviarios y estatales, iniciada en el contexto de alejamiento entre el sindicato y el gobierno, se consolidó a pesar de los cambios en la dirigencia ferroviaria. La Confederación del Personal Civil de la Nación nació como una asociación profesional de tercer grado, comandada por altos funcionarios del gobierno, que buscaba nuclear a todos los trabajadores del Estado (Contreras, 2017). La nacionalización de los transportes aéreos, marítimos y terrestres puso en un conflicto de representación al personal sindicalizado en estas actividades. Además de un contrapoder a la CGT al crear una conducción central sobre los trabajadores que tenían al Estado como empleador, esta Confederación prometía establecer un punto de partida para centralizar el sistema previsional. Una vez perdida la contienda parlamentaria por instalar el seguro social (Aldao, 2017a), comenzó a cobrar fuerza la idea de reunir a todos los empleados estatales en una sola central.

La relación de la nueva conducción de la UF con esta organización comenzó a fines de 1948, apenas constituida la nueva CD. Pablo C. López se reunió con la delegación de representantes del personal administrativo de los ferrocarriles afiliados a la Confederación (antes Liga de Empleados Públicos) y así tomó distancia de la conducción anterior. El presidente de los ferroviarios buscaba legitimar su liderazgo y volver a unificar la representación del personal ferroviario.³¹ Sin embargo, la reunión no tuvo el resultado esperado. Los empleados pidieron una modificación del escalafón en su sector (administrativos) y se les contestó que se debía modificar el escalafón único (de todos los sectores de la actividad ferroviaria). Con el aumento de la tensión y de las pretensiones del grupo entrevistado, el presidente de la UF advirtió que esta era una excepción, ya que se debían respetar los canales representativos del gremio para los reclamos. A causa del fracaso del diálogo, la campaña de afiliación se tornó más agresiva.

Si bien, según declaraba el propio presidente de la UF, la creación de la Confederación tenía por objetivo afiliar a quienes carecían de representación gremial,³² se hizo evidente desde el inicio de 1949 una política agresiva de afiliación de los trabajadores ya sindicalizados. La invocación del presidente Perón y del ministro Castro como promotores de esta nueva Confederación se tornó la estrategia de presión por excelencia de los dirigentes de la CPCN. En marzo de 1949, una nota del periódico ferroviario advertía que “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”.³³

Ese mismo mes, la CD inició una –polémica– gira por las seccionales de todo el país a bordo del avión presidencial.³⁴ En ella, varios discursos de miembros de la CD hicieron encendidas declaraciones respecto de la doble afiliación. Ismael García y Paulino Ferreira hablaron en Laguna Paiva, un centro ferroviario de gran importancia, y fueron 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 crean tales o cuales agrupaciones o ligas, con el propósito de engañar a la gente y medrar en beneficio propio.³⁵

El fin de la disputa

Pero el solapado apoyo de altos funcionarios gubernamentales a la CPCN se vio interrumpido a causa a dos elementos: el peso político de la CGT y las necesidades políticas del gobierno. A mediados de abril, se reunió el Comité Central Confederal (CCC) de la CGT con el fin de crear una comisión que se encargara

de la reforma del estatuto de la central, en palabras textuales, de “adaptar dicho estatuto a las necesidades imperativas que vive el país”.³⁶ La adopción de la doctrina peronista por parte de la central iba a traer consigo la imposición de algunas condiciones; entre ellas, destacaba una de los ferroviarios: poner fin a la estrategia de doble afiliación.

En este aspecto, el presidente de la UF se transformó en una figura protagónica para lograr el objetivo de reforma del estatuto. A mediados de diciembre de 1949, el CCC se reunió nuevamente para elegir autoridades. Pablo C. López, con un considerable capital político acumulado y una demanda concreta para sostener, resultó elegido para presidir la sesión de clausura del consejo. En la sesión del 13 de diciembre, el CCC aprobó una resolución en repudio a la CPCN. En sus considerandos expuso:

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

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

Solicitar de las autoridades competentes la cancelación de la personería gremial que dicha entidad posee, por estimar que la misma no constituye una organización obrera ni cumple las finalidades que a la misma compete... exhorta a que todos los empleados estatales que ocupen cargos en la confederación renuncien en 70 días o la CGT los denuncia públicamente.³⁷

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

el general Perón ha dicho a esa entidad [CPCN] en presencia de los dirigentes de la Confederación General del Trabajo, en cuyo elemento tenía yo el alto honor de estar, que desea que el personal civil de la nación se aglutine en una organización de tipo sindicalista, en una organización con mentalidad obrera, para que no haya 600.000 trabajadores del Estado que trabajan en todos los Estados argentinos sin un resguardo para su estabilidad, y sin resguardo para su mejoramiento como forjadores de la Patria. Yo he de ser –dijo el 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 CGT... no podemos admitir que se pretenda absorber a una organización como la Unión Ferroviaria, como La Fraternidad, como los tranviarios y como los automotores para servir los intereses mezquinos de esa media docena de hombres de insensibilidad popular.³⁸

Con el veredicto del líder de los trabajadores, en marzo de 1950, el Consejo Directivo Superior de la CPCN emitió una resolución conciliadora. A partir del 1º de marzo –Día de los Ferroviarios– todos los ferroviarios dejaban de pertenecer a la organización y quedaban disueltas las seccionales compuestas por trabajadores del sector. Las firmas que lleva la resolución no incluyen la de J. F. Castro.³⁹ La UF, apoyada en la CGT, había ganado una batalla más. Sin embargo, la exigencia de retirarle la personería gremial no se había cumplido.⁴⁰

Al mes siguiente, entre el 17 y el 19 de abril de 1950, se desarrolló el congreso extraordinario de la CGT, en el cual se reformó el estatuto de la central. Al cierre del encuentro, Pablo C. López (presidente UF) recibió una medalla de oro por su actuación en él.⁴¹ Sin embargo, ni el fin de la estrategia de la doble afiliación ni la adopción de la doctrina peronista por parte de la central, implicaron un cese de la conflictividad político-sindical.

LA ANTESALA DE LA HUELGA: LA INTERNA CONTINUA

Cerrado el capítulo de la disputa por la representación con el CPCN, la dirección del gremio ferroviario enfrentaría otra decisiva batalla en el proceso de consolidación del movimiento peronista. En un contexto de inflación y crisis de la balanza comercial, las demandas por mejoras salariales no eran exclusivas de los ferroviarios, pero en el gremio tomaban mayor fuerza, dadas las expectativas que abría la nacionalización en las bases. Sin embargo, el panorama económico ferroviario no era el mejor. Tan solo los salarios implicaban

uno de los gastos públicos más abultados de transporte, y el déficit empresarial de los ferrocarriles no parecía solucionarse en el corto plazo (Cardozo, 2010).

En este contexto, la politización de las seccionales como efecto de la hegemonía del discurso peronista produjo una creciente confusión entre espacios sindicales y políticos. La democratización de los mecanismos de acceso a la vida política producía competencias en todos los órdenes. La disolución de las unidades básicas sindicales primero, y de las seccionales ferroviarias paralelas a la UF luego, habían sedimentado prácticas de agrupamiento de ferroviarios peronistas, por fuera del sindicato y donde la referencia institucional se desdibujaba, lo que dio paso a una competencia por capitalizar los contactos políticos de forma directa. Pablo C. López, en un discurso en Córdoba a inicios de 1950, advertía sobre la continuidad de esta disidencia peronista extrasindical:

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.⁴²

El fracaso de la doble afiliación llevó a los grupos de ferroviarios que abogaban por esta opción a intentar una nueva articulación para disputar la legitimidad a la dirección de la UF. Una vez fuera de juego la CPCN, el escenario se reconfiguró y fueron las organizaciones de peronistas ferroviarios las que absorbieron parte de esta estructura semiorganizada 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 hizo 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.⁴³

Hacia finales de 1950, se desató la primera de las huelgas ferroviarias y, a pesar de la falta de reconocimiento por parte de la dirigencia sindical, contó con un nivel de organización, coherencia y cohesión inimaginable, sin ponderar en su justa medida las disputas y experiencias organizativas previas que aquí se desarrollaron.

CONCLUSIONES

El camino que transitó el movimiento peronista entre la disolución del Partido Laborista y la consolidación de la organización en tres ramas tiene múltiples dimensiones y es difícil de elaborar en una imagen acabada. Este estudio de caso es un aporte que se inscribe en una nueva corriente que busca desandar este entramado, en función de lo cual se enfoca en la relación entre el movimiento obrero y el gobierno peronista posterior a 1947. La convulsionada vida político-sindical del gremio ferroviario en este período –signado por la nacionalización de los ferrocarriles en Argentina y la paradójica tensión entre la consolidación hegemónica y la intensificación de las internas políticas y sindicales en el movimiento peronista– se constituye en contrapunto de las perspectivas clásicas que definen al movimiento obrero durante el peronismo como un “apéndice estatal”. Si la identificación de gran parte de dicho movimiento con el peronismo se confirma en el sindicato de la UF para la etapa analizada, la intención de la dirigencia ferroviaria de sostener una posición de poder en la CGT primero, y de alimentar la autonomía relativa de esta dentro del movimiento peronista después, son dimensiones insoslayables del proceso que deben ponerse en consideración para una caracterización completa de esta etapa. La decidida batalla por eliminar la competencia de representación que implicaba la doble afiliación que proponía el CPCN permite caracterizar una dirigencia sindical que, a pesar de su cercanía con el gobierno y de su plena identificación con el proyecto político, no estaba dispuesta a aceptar condicionamientos en la conducción del campo sindical.

No obstante, la hegemonía peronista en el ámbito sindical implicó un proceso de afianzamiento de un universo discursivo que ganaba cada vez mayor protagonismo. Con todo, más que imponerse, esta superficie discursiva se construyó en la interacción y competencia entre los agentes en disputa. Fueron los propios dirigentes sindicales y políticos los que utilizaron estos elementos de forma productiva para desarrollar sus propias estrategias y posicionarse en el juego. En este sentido, el establecimiento de reglas claras, de un discurso y signos conocidos por todos –democratizado– (que en otros trabajos se describe como ritual o liturgia peronista), era lo que habilitaba la competencia por ascender posiciones y aumentaba la cantidad de agentes –dotados con los saberes y prácticas necesarios– que disputaban posiciones en el campo sindical y político. En relación con el caso estudiado, hacia el final de la disputa con la CPCN y luego de una negociación que puso sobre la mesa el apoyo de los ferroviarios a la reforma del estatuto de la central, quedó claro que la conflictividad político-sindical y el desafío de algunos sectores ferroviarios a la dirigencia iba a continuar –aunque por otros carriles– y que esta se inscribía dentro de una interna del movimiento peronista.

Una declaración de un delegado ferroviario en la asamblea general del sindicato en 1950, meses antes del inicio de las huelgas ferroviarias, ayuda a ilustrar la operación que subyacía a la democratización del conflicto político que habilitaba el discurso peronista. Este delegado realizó una advertencia que resultaba tan amenazante para la dirigencia como propia de un “verdadero” peronista: “las conquistas deben ser defendidas y aumentadas, a dicho S.E. el señor presidente de la Nación, y así hemos de proceder nosotros”.⁴⁴ El discurso peronista consolidado como superficie discursiva sobre la que se desarrolla el juego político –y allí reside la caracterización como hegemonía– también es la precondición para que un simple delegado sindical –por medio de la invocación de la palabra del líder– legitime su posición y desafíe la autoridad del gremio y la del propio presidente de la nación (que no se cansaba de advertir que los ferrocarriles, ahora que eran “nuestros”, no podían detener su marcha). La expansión del discurso peronista admitía, así, un pliegue que lo puso frente a sí mismo. La frontera antagónica se desplazaba hacia el interior del campo peronista y, paradójicamente, estabilizó el conflicto interno al brindarle una estructura que permitía perpetuarlo.

Como consecuencia, y de forma novedosa, la nueva dirigencia del sindicato (al igual que toda la dirigencia peronista) enfrentaba problemas que la sola adhesión al peronismo –aquella dimensión litúrgica privilegiada por otros análisis antropológicos para plantear una supuesta inanición política ante un liderazgo carismático– no lograba resolver por sí sola. Las huelgas ferroviarias –como también las de bancarios, las de los trabajadores del azúcar o las de los metalúrgicos– y las crecientes disputas de facciones políticas que concluyeron con la salida de muchos dirigentes de la primera hora (desde Juan Atilio Bramuglia en 1949 a Domingo A. Mercante a fines de 1951) se pueden abordar considerando esta dimensión.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Acha, O. (2008). *Las huelgas bancarias en los tiempos de Perón y Frondizi (1945-1962)*. Buenos Aires, Argentina: Centro Cultural de la Cooperación.
2. Aelo, O. H. (2016). El Partido Peronista argentino: diseños organizativos y prácticas políticas (1947-1955). *Topoi*, 17 (33), 602-625. DOI: 10.1590/2237-101x017033013.
3. Aldao, J. A. (2015). 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.
4. Aldao, J. A. (2016). El ejército civil de los trabajadores. Los ferroviarios y el peronismo, esbozo de una alternativa interpretativa. En S. Regolo (Ed.) *Anuario INIHEP* (pp. 51-68). Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Ministerio de Cultura de la Nación.
5. Aldao, J. A. (2017a). *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 inédita. Doctorado con mención en Ciencias Sociales y Humanas. Universidad Nacional de Quilmes, Bernal.

6. Aldao, J. A. (2017^b). *Los ferroviarios y la defensa del sistema de cajas jubilatorias durante el primer peronismo. La interna político-parlamentaria y los alcances sindicales del conflicto*. Ponencia presentada en las XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Mar del Plata, 9, 10 y 11 de agosto, Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Mar del Plata.
7. Aldao, J. A. y Damin, N. (2017). Luis Gay. Entre la profesionalización sindical y la breve disputa por el liderazgo político del movimiento obrero. En R. Rein y C. Panella (Comps.) *Los indispensables. Dirigentes de la segunda línea peronista* (pp. 35-50). San Martín, Argentina: UnSaM Edita.
8. Badaloni, L. (2013). *Control, memoria y olvido. 'Marcha de la Paz' y huelga ferroviaria durante el primer gobierno peronista*. Recuperado de http://www.historiapolitica.com/datos/biblioteca/trabajadoresperonismo_badaloni.pdf.
9. Cardozo, D. (2010). *Los planes de inversiones del Estado peronista y su impacto en el sistema ferroviario (1951-1954)*. Ponencia presentada en Segundo Congreso de Estudios sobre el Peronismo. Caseros, 4-6 de noviembre. Universidad Nacional de Tres de Febrero.
10. 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), 155-172.
11. Contreras, N. G. (2009). *Ferroviarios. Un capítulo de sus luchas: Las huelgas ferroviarias de fines de 1950 y principios de 1951*. Ponencia presentada en el V Congreso de Historia Ferroviaria. Palma de Mallorca, España, 14-16 de octubre.
12. Contreras, N. G. (2015). ¿Apéndice estatal? La CGT durante el primer gobierno peronista: funcionamiento institucional y proyecciones políticas. En O. Acha y N. Quiroga (Coords.) *Asociaciones y política en la Argentina del siglo veinte. Entre prácticas y expectativas* (pp.109-128). Buenos Aires, Argentina: Prometeo.
13. Contreras, N. G. (2017). La organización del movimiento obrero durante el primer peronismo (1946-1955): nucleamientos sindicales y centrales obreras. *Avances del Cesor*, XIV (16), 45-68.
14. Del Campo, H. (2005). *Sindicalismo y peronismo. Los comienzos de un vínculo perdurable*. Buenos Aires, Argentina: Siglo XXI.
15. Di Tella, T. S. (2003). *Perón y los sindicatos. El inicio de una relación conflictiva*. Madrid, España: Ariel Historia.
16. Doyon, L. (2006). *Perón y los trabajadores: Los orígenes del sindicalismo peronista, 1943-1955*. Buenos Aires, Argentina: Siglo XXI.
17. Fernández, M. F. (1947). *La Unión Ferroviaria a través del tiempo. Veinticinco años al servicio de un ideal 1922-1947*. Buenos Aires, Argentina: Unión Ferroviaria.
18. Fernandez, M. F. (2005). *La huelga metalúrgica de 1954*. Buenos Aires, Argentina: Centro Cultural de la Cooperación.
19. Germani, G. (1956). La integración de las masas a la vida política y el totalitarismo. *Cursos y Conferencias*, 48 (273), 153-176.
20. Germani, G. (1973). El surgimiento del peronismo: el rol de los obreros y de los migrantes internos. *Desarrollo Económico*, 13 (51), 435-488. DOI: 10.2307/3466294.
21. Horowitz, J. (2004). *Sindicatos, el Estado y el surgimiento de Perón 1930-1946*. Buenos Aires, Argentina: Editorial de la Universidad Nacional de Tres de Febrero.
22. Izquierdo, R. (2008). *Tiempo de trabajadores. Los obreros del tabaco*. Buenos Aires, Argentina: Imago Mundi.
23. López, M. J. (2007). Del equilibrio a las crisis de las empresas ferroviarias privadas. 1917-1946. En M. J López y J. E. Waddell (Comps.) *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria* (pp. 103-157). Buenos Aires, Argentina: Lumiere.
24. Mackinnon, M. (2002). *Los años formativos del Partido Peronista*. Buenos Aires, Argentina: Siglo XXI-Instituto Di Tella.
25. Marcilece, J. (2010). *El sindicalismo ferroviario durante el primer peronismo. El caso de la Unión Ferroviaria de Bahía Blanca*. Ponencia presentada en las IX Jornadas Nacionales-VI Latinoamericanas Hacer la Historia. Bahía Blanca, 7, 8 y 9 de octubre Universidad Nacional del Sur.

26. Matsushita, H. (1986). *El movimiento obrero argentino, 1930-1945: sus proyecciones en los orígenes del peronismo*. Buenos Aires, Argentina: Hyspamérica.
27. Mengascini, H. (2008). *Conflictos y huelgas ferroviarias durante el periodo peronista. El caso de los trabajadores peronistas de Tandil*. Ponencia presentada en las 3º Jornadas sobre la Política en Buenos Aires en el Siglo XX. La Plata, 28 y 29 de agosto, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata. Recuperado de <http://www.historiapolitica.com/datos/biblioteca/3jornadas/mengascini.pdf>.
28. Murmis, M. y Portantiero, J. C. (2011) [1971 edición original]. *Estudios sobre los orígenes del peronismo*. Buenos Aires, Argentina: Siglo XIX.
29. Nieto, A. (2013). *Sindicalismo peronista y conflictividad obrera en la industria del pescado, 1950-1955*. Mar del Plata, Argentina. Recuperado de http://www.historiapolitica.com/datos/biblioteca/trabajadoresperonismo_nieto.pdf.
30. Pérez, G. (2017). *El enigma populista. Gino Germani: orígenes y actualidad de la sociología política argentina*. En G. Vommaro y M. Gené (Comps.) *La vida social del mundo político: investigaciones recientes en sociología política* (pp. 263-292). Los Polvorines, Argentina: Universidad Nacional de General Sarmiento.
31. Pont, S. E. (1984). *Partido Laborista: Estado y sindicatos*. Buenos Aires, Argentina: Centro Editor de América Latina.
32. Prol, M. M. (2011). Los legisladores sindicales peronistas. Entre la práctica partidaria, la corporativa y la legislativa, 1946-1955. *PolHis*, 4 (7), 132-139.
33. Rubinstein, G. (2006). *Los sindicatos azucareros en los orígenes del peronismo tucumano*. Tucumán, Argentina: Universidad Nacional de Tucumán.
34. Schiavi, M. (2013). *El poder sindical en la Argentina peronista (1946-1955)*. Buenos Aires, Argentina: Imago Mundi.
35. Torre, J. C. (1989). Interpretando (una vez más) los orígenes del peronismo. *Desarrollo Económico*, 28 (112), 525-548. DOI: 10.2307/3467001.
36. Torre, J. C. (1999) [1974 edición original]. La caída de Luis Gay. En L. Gay (Comp.) *El partido Laborista en argentina* (pp. 215-216). Buenos Aires, Argentina: Biblos.
37. Torre, J. C. (2011). *La vieja guardia sindical y Perón. Sobre los orígenes del populismo*. Buenos Aires, Argentina: Sudamericana.

NOTAS

- 1 Los trabajos que se incluyen como clásicos son Gino Germani (1956, 1973), Juan Carlos Torre (1974, 1989, 2011), Susana Pont (1984), Hiroshi Matsushita (1986), Torcuato Di Tella (2003), Joel Horowitz (2004), Hugo Del Campo (2005), Louis Doyón (2006), Miguel Murmis y Juan Carlos Portantiero (2011).
- 2 Otra interpretación de la trayectoria de Luis Gay en Joaquín Aldao y Nicolás Damin (2017).
- 3 Para una historia de la Unión Ferroviaria desde su creación hasta 1947, ver Manuel Fernández (1947).
- 4 El proceso de nacionalización de los ferrocarriles se inició en febrero de 1947 con la firma del traspaso entre las empresas inglesas y el gobierno argentino, y se formalizó con el acto del 1º de marzo de 1948 (popularizado como “Día del Ferroviario”). Para un análisis de la nacionalización desde la óptica de un especialista en materia ferroviaria, ver Mario Justo López (2007).
- 5 Esta dimensión legal parlamentaria tiene dos partes: la primera, la disputa por la aprobación del proyecto de ley del seguro social, que buscaba centralizar el sistema previsional sindical dentro del Ministerio de Salud y despojaba a los sindicatos de sus cajas jubilatorias; y la segunda, el intento de absorber el sistema previsional ferroviario en el Ministerio de Transportes por medio del proyecto de la Dirección de Asistencia Social y Sanitaria, conducida por Manuel Fresco (Aldao, 2017b).
- 6 Noticia de la celebración del contrato (1º de marzo de 1947). *El Obrero Ferroviario*, 536, p. 10, Biblioteca de la Unión Ferroviaria, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina. Texto completo del contrato en Texto del acuerdo de compra de los FF.CC. británicos por el gobierno argentino (16 de marzo de 1947). *El Obrero Ferroviario*, 537, p. 4.
- 7 Desautorización a delegaciones que indebidamente invocan la representación del gremio (16 de julio de 1947). *El Obrero Ferroviario*, 543-545, p. 8.

- 8 En un contexto de constante deterioro del salario por el creciente encarecimiento del costo de vida, sin contar la devolución de retenciones y un “anticipo” que se pagaba desde junio de 1946 a un sector de los trabajadores ferroviarios, estos no recibían un aumento general desde que Perón había asumido en la Secretaría de Trabajo y Previsión. Además del aspecto salarial, numerosas resoluciones se referían a mejoras en las condiciones de trabajo, que iban desde el 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 los ferroviarios, peones de mantenimiento de vías y obras (los “catangos”) y guardabarreras. Las dos actividades, sobre todo cuando eran desarrolladas en parajes alejados o directamente “en el campo” (alejados del campamento donde se establecía el núcleo de ferroviarios), eran equiparables a los trabajos más duros y hostiles a los que se puede enfrentar un trabajador industrial. El escalafón único (16 de marzo de 1947). *El Obrero Ferroviario*, 537, p. 3 y Circular General nº 15 (1º de abril de 1947). *El Obrero Ferroviario*, 538, tapa.
- 9 Discurso de Perón en el Consejo Económico y Social, reunión del 5 de mayo de 1947. Presidido por el General Perón se reunió el Consejo Económico y Social (16 de mayo de 1947). *El Obrero Ferroviario*, 541, p. 7.
- 10 Por citar solo uno de los primeros llamados que aparecen en el periódico ferroviario, cuyo titular es: “Hay que Producir, Producir y Producir...”. Hay que producir, producir, producir... (1º de abril de 1947). *El Obrero Ferroviario*, 538, p. 2.
- 11 Por ejemplo, la dirigencia advirtió al personal que el traspaso de los activos ferroviarios al Estado nacional: “no lesiona en nada los intereses del personal ni modifica las condiciones vigentes de trabajo, ni los convenios ni reglamentaciones existentes. El personal debe tomar buena nota, a fin de que no haya recelos ni inquietudes, ni prestarse a hacer caso de rumores tendenciosos que pueden propalarse”. La adquisición por el Estado de los FF.CC. británicos no modifica ninguna de las reglamentaciones en vigencia (1º de marzo de 1947). *El Obrero Ferroviario*, 536, contratapa.
- 12 En distintas circulares generales (CG), la CD de la UF solicitaba a los guardas que fueran “comprendivos” con el momento de normalización de los ferrocarriles y que no se atuvieran “tan rigurosamente” a la resolución de la Dirección Nacional de Transporte (nº 3924, del 23 de octubre de 1946) que reglamentaba la corrida de los trenes con uno o dos guardas. La adquisición por el Estado de los FF.CC. británicos no modifica ninguna de las reglamentaciones en vigencia (1º de marzo de 1947). *El Obrero Ferroviario*, 536, contratapa.
- 13 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. Para una lectura que recupera el valor de Germani para la sociología política en nuestro país, ver Germán Pérez (2017).
- 14 Sobre reclamos por los nuevos escalafones ver: Circular Parcial nº 18 (16 de mayo de 1947). *El Obrero Ferroviario*, 541, p. 5. Desautorización a delegaciones que indebidamente invocan la representación del gremio (16 de julio de 1947). *El Obrero Ferroviario*, 543-545, p. 8. Telmo B. Luna, presidente de la Unión Ferroviaria dirige un mensaje al gremio (16 de marzo de 1948). *El Obrero Ferroviario*, 560, tapa. Modificación de la ley 6757 de los ferroviarios del estado (1º de agosto de 1948). *El Obrero Ferroviario*, 569, p. 14.
- 15 Este consistía en \$30, que equiparaba a todos los ferroviarios con el otorgado al personal del ferrocarril estatal meses atrás, pero que aún no habían cobrado. Además, el aumento estaba sujeto a previa aprobación del Parlamento, con lo que atrás quedaban los días en que los decretos imprimían celeridad a la satisfacción de las demandas. La CD, anticipándose a las inevitables críticas, advirtió que había dejado en claro a los agentes gubernamentales las dificultades e insuficiencias de esa solución: “el cuerpo directivo pide al gremio que se mantenga dentro de la mayor serenidad y de la más estricta disciplina, y se abstenga de medidas que puedan significar un trastorno en los servicios... deben comprender que la solución dada al problema es de carácter circunstancial y sujeta a ulterior discusión y análisis por parte de la comisión paritaria”. Circular General nº 15 (1º de abril de 1947). *El Obrero Ferroviario*, 538, tapa.
- 16 En el Ferrocarril Sud (FCS) (Bahía Blanca) durante el mes de junio se realizaron paros que involucraban a dos de las seccionales más importantes: Sud y Bahía Blanca. Sus dimensiones ameritaron una reunión entre el director general de los transportes y el presidente del sindicato para encontrar una solución. Además, hubo otras seccionales que iniciaron huelgas parciales. Actitud inconveniente de algunas seccionales (16 de julio de 1947). *El Obrero Ferroviario*, 543-545, p. 9.
- 17 La reglamentación de la ley 11.544 es una de las conquistas más importantes logradas hasta ahora por la organización (16 de julio de 1947). *El Obrero Ferroviario*, 543-545, p. 14.
- 18 Desautorización a delegaciones que indebidamente invocan la representación del gremio (16 de julio de 1947). *El Obrero Ferroviario*, 543-545, p. 8.
- 19 Acerca de los inconvenientes ocurridos el día 26 de junio, en la sec. Buenos Aires Sud (16 de julio de 1947). *El Obrero Ferroviario*, 543-545, p. 3.
- 20 Circular General nº 42 (1º de julio de 1947). *El Obrero Ferroviario*, 547, tapa. El tema sigue en Los compañeros administrativos de la sección Buenos Aires, F.C.Oeste repudian el divisionismo (16 de septiembre de 1947). *El Obrero Ferroviario*, 548, p. 3; y Elementos repudiados e irresponsables insisten en sus calumnias contra la Unión Ferroviaria (16 de octubre de 1947). *El Obrero Ferroviario*, 550, contratapa.
- 21 Circular General nº 42 (1º de julio de 1947). *El Obrero Ferroviario*, 547, tapa.

- 22 Repudia la Unión Ferroviaria el confusionismo organizado (16 de diciembre de 1947). *El Obrero Ferroviario*, 554, tapa.
- 23 Telegrama del primer magistrado (4 de diciembre de 1947). *El Obrero Ferroviario*, 552-553, p. 9.
- 24 La Liga tenía una estrecha relación con dirigentes ubicados en dependencias estatales e intentaba agrupar a los empleados de la administración pública (Contreras, 2017, p. 57), entre ellos, a los empleados administrativos ferroviarios, entre quienes obtuvieron relativo éxito. En los ferroviarios, la tensión por la legitimidad de la representación de este personal por parte de la UF se remonta a 1944, cuando, durante la intervención de Domingo Mercante, se concedió este derecho representativo al sindicato (Aldao, 2016). Más atrás en el tiempo, en 1938, también aparece en disputa la representación del personal administrativo con la creación del sindicato paralelo conducido por Antonio Tramonti, la Federación de Obreros y Empleados Ferroviarios (Del Campo, 2005).
- 25 La unidad del gremio para el interés común (1º de enero de 1948). *El Obrero Ferroviario*, 555, p. 6.
- 26 Una ilustrativa discusión provocó el capítulo “relaciones sindicales y solidaridad proletaria” (16 de julio de 1948). *El Obrero Ferroviario*, 565-568, p. 5.
- 27 Revoluciones varias aprobadas por la XXIII Asamblea General Ordinaria de delegados (1º de agosto de 1948). *El Obrero Ferroviario*, 569, p. 10.
- 28 Se realizó en Córdoba un gran acto público homenaje a doña María Eva Duarte de Perón (febrero de 1950). *El Obrero Ferroviario*, 586-587, p. 6.
- 29 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.
- 30 “No olvidaré que la masa ferroviaria argentina fue la que llevó a través de sus inmensas líneas la idea revolucionaria que nosotros encendimos en la secretaría de trabajo y previsión” (1º de noviembre de 1948). *El Obrero Ferroviario*, 572, p. 8. Como contrapunto, Telmo Luna había declarado 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”. Disciplina y unidad para vencer (1º de mayo de 1947). *El Obrero Ferroviario*, 540, p. 11.
- 31 Esta delegación se presentó al gremio con diez mil firmas de empleados administrativos ferroviarios. Un principio de doctrina sindical (marzo de 1949). *El Obrero Ferroviario*, 575-576, p. 14.
- 32 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 contar a los ya sindicalizados.
- 33 Un principio de doctrina sindical (marzo de 1949). *El Obrero Ferroviario*, 575-576, p. 14.
- 34 La Unión Ferroviaria en alas del Gral. Perón (31 de marzo de 1949). *El Obrero Ferroviario*, 577-578. Polémica porque fruto de esta, legisladores de la oposición (liderados por Silvano Santander) van a denunciar en la Cámara de Diputados de la Nación a J. F. Castro por los gastos de esta gira y van a calificar a la UF como un gremio “mantenido por el Estado, y más que por el Estado por el peronismo”. Estas declaraciones dieron paso a cientos de mensajes de desagravio en favor del gremio y a una persecución específica a los legisladores opositores. A propósito de un proyecto de interpelación del sr. Diputado Nacional Silvano Santander (junio de 1950). *El Obrero Ferroviario*, 591-592, p. 23. El gremio ferroviario ha sido agraviado (agosto de 1950). *El Obrero Ferroviario*, 593, contrataza.
- 35 Importante fue el acto en Laguna Paiva (31 de marzo de 1949). *El Obrero Ferroviario*, 577-578, p. 19.
- 36 Confederación General del Trabajo (31 de marzo de 1949). *El Obrero Ferroviario*, 577-578, p. 8.
- 37 El Comité Central Confederal de la C.G.T. repudió a la “Confederación del Personal C. de la Nación” (diciembre de 1949). *El Obrero Ferroviario*, 585, p. 10.
- 38 Se realizó en Córdoba un gran acto público homenaje a doña María Eva Duarte de Perón (febrero de 1950). *El Obrero Ferroviario*, 586-587, p. 6.
- 39 Firman Alfredo Villafaña y Dante Viel, presidente y secretario. La Unión Ferroviaria es la única representante del personal comprendido en el art. 1º de nuestro estatuto y a ella y no a otra entidad, debe estar asociado (abril de 1950). *El Obrero Ferroviario*, 589, p. 11.
- 40 Un año más tarde, luego de las huelgas ferroviarias, la CPCN fue intervenida e incorporada a la CGT con más de 150.000 afiliados (Contreras, 2017, p. 57).
- 41 Se realizó el congreso extraordinario de la Confederación General del Trabajo (abril de 1950). *El Obrero Ferroviario*, 589, p. 2.
- 42 Insistimos (mayo de 1950). *El Obrero Ferroviario*, 590, p. 10.
- 43 Insistimos (mayo de 1950). *El Obrero Ferroviario*, 590, p. 10 [el énfasis pertenece al original].