



Historia Caribe
ISSN: 0122-8803
ISSN: 2322-6889
Universidad del Atlántico

ALDAO, JOAQUÍN ALBERTO
Huelgas ferroviarias durante el gobierno de Frondizi en Argentina.
Dispositivos represivos, burocratización sindical y destellos de radicalización*
Historia Caribe, vol. XVIII, núm. 42, 2023, Enero-Junio, pp. 231-261
Universidad del Atlántico

DOI: <https://doi.org/10.15648/hc.42.2023.3633>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=93775630009>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

UNAM  redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto

Huelgas ferroviarias durante el gobierno de Frondizi en Argentina.

Dispositivos represivos, burocratización sindical y destellos de radicalización*

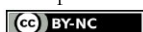
JOAQUÍN ALBERTO ALDAO

Afiliado institucionalmente al Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales - INHUS, CONICET (Argentina) y Licenciado en Sociología por la Universidad de Buenos Aires (Argentina) y doctor en Ciencias Sociales y Humanas Universidad Nacional de Quilmes-UNQui (Argentina). Correo electrónico: joacoaldao84@gmail.com Entre sus temas de interés están: Sindicalismo y política en Argentina, Sindicalismo del transporte, Populismo e identidades político-sindicales.  ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7755-6566>.

Recibido: 22 de septiembre de 2022
Aprobado: 20 de noviembre de 2022
Modificado: 6 de diciembre de 2022
Artículo de investigación científica

DOI: <https://doi.org/10.15648/hc.42.2023.3633>

* Este artículo forma parte del proyecto: "Trabajo, militancia y género en tiempos de radicalización política (1955-1975)". Financiado por el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas - CONICET. Esta publicación está bajo una licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0



Huelgas ferroviarias durante el gobierno de Frondizi en Argentina. Dispositivos represivos, burocratización sindical y destellos de radicalización

Resumen

Se analizaron dos huelgas ferroviarias durante el gobierno de Arturo Frondizi (1958-1962) en el contexto de la aplicación de un plan de racionalización estatal. El objetivo fue describir las estrategias represivas y sus efectos sobre el sindicalismo y las comunidades ferroviarias. Se consultaron periódicos nacionales y locales, discursos presidenciales, normativas y un corpus de entrevistas a protagonistas de la huelga (ferroviarios y familiares). Los dispositivos represivos aplicados por Frondizi incidieron en dos procesos que marcarán el escenario sindical argentino durante toda la década: una incipiente burocratización sindical y la aparición de destellos de radicalización en la protesta.

Palabras claves: ferroviarios, sindicalismo, burocracia, radicalización, represión, Frondizi.

Railway strikes during the Frondizi government in Argentina. Repressive devices, union bureaucratization and flashes of radicalization

Abstract

Two railway strikes during the government of Arturo Frondizi (1958-1962) were analyzed in the context of the implementation of a state rationalization plan. The objective was to describe the repressive strategies and their effects on unionism and railway communities. National and local newspapers, presidential speeches, regulations, and a corpus of interviews with protagonists of the strike (railroad workers and family members) were consulted. The repressive devices applied by Frondizi influenced two processes that would mark the Argentine trade union scene throughout the decade: an incipient trade union bureaucratization and the emergence of flashes of radicalization in the protest.

Keywords: railway workers, unionism, bureaucracy, radicalization, repression, Frondizi.

Greves ferroviárias durante o governo Frondizi na Argentina. Dispositivos repressivos, burocratização sindical e flashes de radicalização.

Resumo

Duas greves ferroviárias durante o governo de Arturo Frondizi (1958-1962) foram analisadas no contexto da aplicação de um plano de racionalização estatal. O objetivo foi descrever as estratégias repressivas e seus efeitos sobre o sindicalismo e as comunidades ferroviárias. Jornais nacionais e locais, discursos presidenciais, regulamentos e um corpus de entrevistas com protagonistas da greve (trabalhadores ferroviários e familiares) foram consultados. Os dispositivos repressivos aplicados por Frondizi influenciaram dois processos que marcariam a cena sindical argentina ao longo da década: uma incipiente burocratização sindical e o surgimento de lampejos de radicalização no protesto.

Palavras-chave: ferroviários, sindicalismo, burocracia, radicalização, repressão, Frondizi.

Grèves ferroviaires sous le gouvernement Frondizi en Argentine. Dispositifs répressifs, bureaucratisation syndicale et éclairs de radicalisation.

Résumé

Deux grèves ferroviaires sous le gouvernement d' Arturo Frondizi (1958-1962) ont été analysées dans le cadre de l'application d'un plan étatique de rationalisation. L'objectif était de décrire les stratégies répressives et leurs effets sur le syndicalisme et les communautés ferroviaires. Les journaux nationaux et locaux, les discours présidentiels, les règlements et un corpus d'entretiens avec les protagonistes de la grève (cheminots et membres de la famille) ont été consultés. Les dispositifs répressifs appliqués par Frondizi ont influencé deux processus qui vont marquer la scène syndicale argentine tout au long de la décennie : une bureaucratisation syndicale naissante et l'apparition d'éclairs de radicalisation dans la contestation.

Mots clés: cheminots, syndicalisme, bureaucratie, radicalisation, répression, Frondizi.

“Y...no se consiguió nada en la huelga, nada porque el gobierno, había un gobierno muy tirano, estaba Frondizi”

(Flocco, Alberto, guarda, Patricios, Buenos Aires (BsAs), Argentina,
11 de junio de 2022)

INTRODUCCIÓN

En las últimas décadas los análisis sobre la trama de la represión en la segunda mitad del siglo XX en Argentina y Latinoamérica resquebrajaron sentidos historiográficos sedimentados que establecían un límite analítico entre tiempos de dictadura y democracia¹. Las políticas represivas y estados de excepción que operaron en los gobiernos semi-democráticos² en este período, sentaron estructuras organizativas y reforzaron lógicas que son fundamentales para comprender los dispositivos represivos desplegados por las dictaduras militares³. El análisis de

- 1 David Ortiz, Represión estatal y movilización en América Latina, en Movimientos Sociales en América Latina: perspectivas, tendencias y casos, Almeida, P. y Cordero eds. (México: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, 2017), 81-112.
- 2 Guillermo O'Donnell, El Estado burocrático autoritario (Buenos Aires: Editorial de Belgrano 1996).
- 3 Ileana Fayó, “La institucionalización de la intervención de las Fuerzas Armadas argentinas en política interna. La ley 13234: inauguración de una nueva modalidad represiva, 1958-1961”, XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, San Miguel de Tucumán, Argentina: Universidad de Tucumán. 2007; Marina Franco, “Rompecabezas para armar: la seguridad interior como política de Estado en la historia argentina reciente (1958-1976)”, Revista Contemporánea: Historia y problemas del Siglo Veinte Vol. 3 (2012): 77-96; Esteban Pontoriero “Pensar el estado de excepción desde la historia reciente argentina: claves teóricas e históricas de un objeto complejo”, Conflicto Social Año 12 No. 21 (2019): 6-27.

las políticas represivas implementadas durante el gobierno de A. Frondizi (1958-1961) -con énfasis en la aplicación del Plan Conintes- habilita la posibilidad de encontrar antecedentes de normativas, despliegues territoriales y lógicas de la represión que se implementarán en Argentina en las siguientes dictaduras militares.

Calibrando el enfoque para el análisis de la acción de los trabajadores ferroviarios, nos propusimos conectar estas lecturas sobre continuidades y rupturas de las políticas represivas con dos hipótesis esbozadas en estudios historiográficos clásicos sobre los trabajadores en el período: la política desarrollista del frondizismo como base del proceso de burocratización sindical y, cómo contracara, como antecedente del proceso de radicalización de la protesta obrera que estallará a fines de los 60's⁴. En este sentido, el frondizismo fue un período de transición y profundas transformaciones en dos aspectos: el modo de organizar territorialmente y sistematizar la aplicación de políticas represivas bajo control militar contra los trabajadores y, en íntima relación, la modificación de las relaciones de poder en el lugar de trabajo, mediante profundas transformaciones en el sistema productivo y la normativa laboral.⁵ Esta política se expresó en el avance decidido sobre las empresas que habían sido nacionalizadas por el primer peronismo mediante procesos de racionalización y privatización.

Analizaremos dos huelgas ferroviarias del período: una breve, que inició el 27 de noviembre hasta el 3 de diciembre de 1958, pero con consecuencias represivas que se extendieron un semestre. La otra, de larga duración y repercusión, se extendió entre el 30 de octubre y el 10 de diciembre de 1961⁶. El objetivo fue describir y analizar el despliegue de dispositivos represivos y las estrategias de ilegalización y criminalización de la protesta en cada caso, poniendo especial atención en las experiencias locales. Se partió de la hipótesis de que, durante estos conflictos, se evidenciaron dos procesos: el de burocratización sindical ferroviaria, expresado en una distancia creciente entre los intereses y expectativas de las dirigencias con

4 Daniel James, "Racionalización y respuesta de la clase obrera: contexto y limitaciones de la actividad gremial en la Argentina", *Desarrollo Económico* Vol. 21 No. 83 (1981): 321-349; Alejandro Schneider, *Los compañeros. Trabajadores, izquierda y peronismo, 1955-1973*, (Buenos Aires, Argentina: Imago Mundi, 2007).

5 Daniel James, "Racionalización y respuesta", 321-349

6 El 27 de noviembre de 1958 los sindicatos ferroviarios realizan un paro de 48hs y el 30 inicia el paro por tiempo indefinido.

las comunidades y la juventud sindical ferroviarias y, el segundo, la emergencia de destellos de radicalización en la protesta. Esta dimensión es definida por acciones violentas que emergen durante los procesos huelguísticos analizados, aisladas y de corta duración, pero que van aumentando en intensidad, volumen de participación y extensión en el territorio, ganando legitimidad entre las comunidades ferroviarias. Estas acciones, modificaron el vínculo de las comunidades ferroviarias con los sindicatos y dejaron una huella en la memoria colectiva⁷.

Diversas fuentes se recopilaron para enmarcar el conflicto al nivel de las dirigencias con el gobierno y caracterizar las políticas represivas. Se consultaron periódicos nacionales y locales, discursos presidenciales y normativas (especialmente decretos). Para poder analizar transversal y federalmente las experiencias de protesta y represión, se recurrió a un *corpus* de entrevistas a ex trabajadores, esposas e hijos de ferroviarios.

1. EL PLAN DESARROLLISTA Y SUS CONSECUENCIAS PARA EL SINDICALISMO

La llegada de Frondizi a la presidencia estuvo condicionada por el compromiso asumido en el punto 6° del Pacto con Juan Domingo Perón de levantar “las inhabilitaciones gremiales y normalización de los sindicatos y de la Confederación General del Trabajo”⁸. La recuperación sindical inició con un aumento general de salarios, la amnistía a presos políticos y la sanción de la Ley de Asociaciones Profesionales;⁹ además de la normalización de los sindicatos más importantes y la promesa de devolución de la CGT (que se concretaría recién en marzo de 1961). Sin embargo, la relación entre el sindicalismo y el gobierno fue de constante tensión entre la reconstitución del orden institucional y la interrupción de esa institucionalidad, signada por un sistemático arrojo a la ilegalidad y una enérgica represión de la acción sindical, motivada por los objetivos de política económica.

7 Joaquín Aldao, “Los sindicatos ferroviarios y su influencia en la construcción de una identidad colectiva”, en Sociología, historia y memoria, Los Pueblos Ferroviarios, compilado por Nicolás Damín, y Joaquín Aldao (Buenos Aires, Argentina: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, 2015^a), 23-56; Joaquín Aldao, Obreros, ferroviarios y... ¿peronistas? Institucionalización y dinámica identitaria en la Unión Ferroviaria (Bernal, Argentina: UNQui, 2018).

8 “Pacto Perón-Frondizi”. Nicolás Damín, Plan Conintes y resistencia peronista (Buenos Aires, Argentina: Instituto Nacional Juan Domingo Perón. 2010), 305.

9 La Ley 14455/58, restituye la estructura normativa de la Ley 23.852/45 del peronismo, con la excepción de que se acepta la formación de sindicatos por empresa.

La orientación de un programa que ponderaba el desarrollo industrial y aumento del consumo interno a partir de un fuerte crecimiento de las inversiones extranjeras, se vio afectado a los pocos meses de gobierno por los condicionamientos de los organismos multilaterales de crédito (Banco Mundial, FMI, Club de París) para otorgar nuevos préstamos. El gobierno decidió avanzar sobre un proceso de transformación del sistema productivo que buscó disminuir los costos de producción modificando las condiciones de productividad, mediante la reforma de reglamentos y convenios colectivos de trabajo (CCT)¹⁰. Además, con el objetivo de reducir el déficit fiscal, inició un proceso de racionalización (y privatización) del sector estatal.¹¹ El primer lugar, en número, tamaño y déficit de empresas estatales, lo ocupaban las ferroviarias.

En el segundo semestre de 1958 se multiplicaron las protestas de trabajadores en respuesta a la implementación de estas políticas¹². Como réplica, el gobierno aplicó una política represiva que quebró el acuerdo con el peronismo provocando un enfrentamiento con el movimiento obrero. El 11 de noviembre, durante la huelga de petroleros, se declaró el estado de sitio y, tres días después, se activa el Plan Conintes (decreto N° 9.880 de carácter secreto)¹³. El gobierno suspende derechos constitucionales y otorga una creciente autonomía al estamento militar para el control del orden interno, consolidando un verdadero estado de excepción¹⁴. En los tres años siguientes, se desplegó una minuciosa vigilancia y territorialización de la represión a la protesta sindical y los trabajadores fueron sometidos a la justicia militar y juzgados bajo la figura de “terroristas”¹⁵. Además, se in-

10 Daniel James, Racionalización y respuesta, 321-349

11 La ley 14.794/59, sancionada el 13 de enero de 1958 y con retroactividad al 1 de noviembre de 1958, funcionará como marco de la política de racionalización estatal durante todo el gobierno de Frondizi. El Art. 13° autoriza “al Poder Ejecutivo para que, frente a la ineludible necesidad de realizar economías en los gastos públicos, reduzca funciones o empleos de la Administración Pública Nacional (administración central, servicios de cuentas especiales, organismos descentralizados, empresas del Estado, obras sociales y plan de trabajos públicos, en la medida que estime compatible con el adecuado funcionamiento de los servicios.”

12 Marcelo Cavarozzi, Consolidación del sindicalismo peronista y emergencia de la fórmula política argentina durante el gobierno frondizista (Buenos Aires, Argentina: CEDES, 1979).

13 Alejandro Schneider, Los compañeros; Gabriela Scodeller, “La huelga ferroviaria de 1961 en la provincia de Mendoza”, I Jornadas Nacionales de Historia Social, La Falda, Córdoba, 2007; Sebastian Chiarini y Rosa Portugheis, Plan Conintes, Represión política y sindical (CABA, Argentina: Archivo Nacional de la Memoria, 2014).

14 Marina Franco, Rompecabezas para armar, 77.

15 Nicolás Damin, Plan Conintes; Bryan González Hernández, “La construcción bio/geopolítica de las Doctrinas de Seguridad Nacional”, Cuadernos DO CIM Vol. 1 No. 1 (2017): 61-79.

tervinieron decenas de organizaciones sindicales¹⁶. La huelga ferroviaria del 27 de noviembre de 1958, es la primera acción de protesta sindical que inicia en este nuevo marco represivo.

2. LA HUELGA DE 1958

“Cuando nos militarizan, en 1958-1959, nosotros llegamos a hacer algo que ningún trabajador hace (...) atentar contra los medios con los cuales uno se ganaba la vida (...) a la locomotora le ponían arena en los cilindros para sacarla de servicio (...) era la única forma de ablandar la dureza de la represión”¹⁷

En 1958, les ferroviarios que fueron perseguidos y encarcelados durante la dictadura militar, principalmente peronistas y comunistas, recuperaron su libertad y su lugar en las seccionales (en relación con el creciente protagonismo de “las 62” y la actividad del MUCS).¹⁸ Esta intensificación de la vida sindical aumentó la conflictividad ferroviaria con paros en agosto y octubre, y disputas internas en Tañ Viejo (Tucumán),¹⁹ Rosario (Santa Fé), Bahía Blanca, Junín, Alianza y Remedios de Escalada (BsAs).²⁰

2.1 Inicio de la huelga

El 27 de noviembre una comitiva ferroviaria esperaba ser atendida por Frondizi en el despacho presidencial. El motivo era el mismo hace un año: negociar el pago retroactivo del aumento de salarios decretado en marzo, que la Empresa de Ferrocarriles Estatales de Argentina (EFEA) proponía pagar en cuatro cuotas. Para La Fraternidad (LF) –maquinistas

16 Daniel James, Racionalización y respuesta, 321-349; Alejandro Schneider, Los compañeros.

17 Testimonio de Pepe, Lorenzo, dirigente de la UF. Nicolás Damin, Plan Conintes, 183.

18 Movimiento de Unidad y Coordinación Sindical, liderado por comunistas. Ezequiel Murmis, “El sindicalismo comunista en la reorganización del movimiento obrero: hacia la formación del Movimiento de Unidad y Coordinación Sindical (MUCS) 1958-1959”, e-l@tina 18 72 (2020).

19 Interna en Tañ Viejo. “El Diario”, Paraná, 25 de noviembre, 1958, tapa.

20 Ana Miravalles, Los talleres invisibles: una historia de los Talleres Ferroviarios Bahía Blanca Noroeste, (Bahía Blanca, Argentina: Ferrowhite. 2013); Silvia Simonassi y Verónica Vogelmann, “Aliados incómodos. Tradiciones obreras y sindicales en Rosario a principios de los años sesenta”, Izquierdas No. 34 (2017): 231-259; María Eugenia Marengo, “¿De talleres a cuarteles? Control estatal, militarización y resistencia de los obreros en el nodo ferroviario de Junín, provincia de Buenos Aires (1958-1959)”, Aletheia, Vol. 11 No. 22 (2021).

con mejor salario- era aceptable, con un seguro contra la inflación. En cambio, la Unión Ferroviaria (UF), en estado de alerta y con varias seccionales en huelga, exigía el cobro en una cuota. Luego de horas de espera, el Subsecretario de interior avisa que el presidente estará ocupado toda la semana y sugiere que continúen negociando con EFEA²¹.

Por la noche, luego de otra infructuosa reunión con C. Salinas (presidente de EFEA) la UF anuncia una huelga que ya estaba en curso desde las bases. Había comenzado el 26 con los guardatrenes del Ferrocarril General Mitre (FCM) y del San Martín (FCSM) y, horas después, se sumaba la seccional Bs.As. del Gral. Roca (FGR)²². Las demandas, incluían el pago retroactivo y un aumento salarial y, desde los talleres, se denunciaban modificaciones al reglamento de trabajo aplicadas *de facto* y una política de privilegio hacia *talleres ferroviarios privados*, en detrimento de los estatales²³.

La huelga se topa con una implacable respuesta gubernamental que, en el marco del estado de sitio y el Conintes, la ilegaliza y avanza sobre el control -del trabajo y la vida- de más de 200mil ferroviaries y sus familias. Durante la reunión de la UF con EFEA, el presidente decreta la *movilización* del personal ferroviario, sometiendo la actividad al control de las Fuerzas Armadas (FFAA)²⁴. De forma complementaria, constituyó Consejos de Guerra para juzgar a los huelguistas. Al otro día, las seis líneas y la totalidad del personal ferroviario estaban bajo órdenes del Ejército y sometido a la justicia militar²⁵.

Salinas declaraba públicamente que la medida suspendía el derecho de agremiación: “como en un cuartel no hay sindicatos de soldados ni de oficiales (...) en las actuales circunstancias, las garantías y derechos del personal ferroviario movilizado corrían por cuenta de sus superiores actuales, los oficiales y suboficiales a quienes debían acatamiento”²⁶.

21 “La Nación”, Buenos Aires, 27 de noviembre, 1958, 4. Sobre las posiciones de los sindicatos y EFEA ver “Clarín”, Buenos Aires, 25 y 27 de noviembre, 1958, tapa. Los comunicados de la UF y resoluciones asamblearias de la seccional Buenos Aires del FGR en “El Diario”, Paraná, 25 y 26 de noviembre, 1958, tapa.

22 “La Prensa”, Buenos Aires, 26 de noviembre, 1958, tapa. “El Diario”, Paraná, 27 de noviembre, 1958, tapa.

23 Ana Miravalles, Los talleres invisibles.

24 Decretos disponibles en <https://www.boletinoficial.gob.ar>. Decretos 10.3904 y 10.3905/58, también fueron reproducidos en la tapa de los periódicos y anunciados por radiodifusión el 27 de noviembre de 1958.

25 Nómina de militares designados, “El Diario”, Paraná, 29 de noviembre, 1958, tapa.

26 “La Prensa”, Buenos Aires, 1 de diciembre, 1958, tapa.

Conocida la *movilización*, el 28 a la mañana la UF toma dos medidas. Ratifica la huelga a partir del mediodía y presenta un recurso de amparo ante la Corte Suprema de Justicia solicitando la nulidad de los decretos, fundado en que “las medidas del Poder Ejecutivo violan el artículo 18° de la Constitución al sacar a más de 200 mil trabajadores de sus jueces naturales (...) También estas medidas se oponen a la constitución al violar el derecho a huelga...”²⁷

Durante la reunión, las FFAA irrumpen en el local sindical y detienen a varios miembros de la CD y al asesor letrado²⁸. Al día siguiente, el poder ejecutivo rubrica una nueva intervención militar en la UF²⁹. Sin eufemismos, esta se fundamentaba en que los dirigentes ferroviarios estaban desarrollando tareas gremiales³⁰, confirmando que el gobierno suspendía *de facto* el derecho de agremiación al someter la actividad ferroviaria a la justicia militar. Por su parte, la dirigencia de LF mediante reuniones con las esferas militares, ministros y comunicados de prensa, advertía que era ajena a la huelga y que la movilización de su gremio era “una medida insólita”.³¹ La estrategia de tomar distancia y ubicarse como mediador entre la UF y el gobierno era una tradición del gremio. No obstante, la movilización con detención de decenas de dirigentes de LF, sumado a la intervención de varias seccionales, provocaron que amenacen con plegarse a la huelga el 1 de diciembre³².

Horas después desisten. Luego de reunirse con el jefe de la *movilización* -Gral. H. R. Lambardi-³³, el Min. Trabajo y Seguridad Social, el jefe de bloque de senadores y diputados de la UCRI (incluido el ferroviario A. Sirena); el presidente de LF Félix Mendoza anuncia que los maquinistas

27 “El Diario”, Paraná, 29 de noviembre, 1958, tapa

28 Dr. R.J. Pifarre. “El Diario”, Paraná, 29 de noviembre, 1958, tapa.

29 Es designado como interventor al Cnel. R.E. Fayt, reemplazado el 6 de abril de 1959 por el Coronel (R.E.) A.J. Alderete. El 3 de septiembre de 1959 se devuelve el gremio a las autoridades (“El Obrero Ferroviario”, Buenos Aires, N° 713 y 714). Inés Fernández y Alejandro Rossi, “La voz de los obreros ferroviarios a través de la prensa sindical entre 1960 y 1970”. Congreso de estudios sobre el peronismo (1943 - 2014), San Miguel de Tucumán, Argentina: Universidad Nacional de Tucumán, 2014.

30 “El Diario”, Paraná, 30 de noviembre, 1958, tapa.

31 “La Prensa”, Buenos Aires, 28 de noviembre, 1958, 5. “Clarín”, Buenos Aires, 29 de diciembre, 1958, tapa

32 Fueron detenidos, además del presidente de la seccional Rosario, dirigentes en BsAs: B. Blanca, Victoria, Haedo y Tolosa (“Clarín”, Buenos Aires, 2 de diciembre, 1958, tapa. “La Prensa”, Buenos Aires, 29 de noviembre, 1958, tapa. “La Prensa”, Buenos Aires, 1 de diciembre, 1958, 6)

33 Un “ex secretario de la presidencia durante el gobierno de la revolución libertadora” (“La Prensa”, Buenos Aires, 29 de noviembre, 1958, tapa)

levantan la medida. Acuerdan liberar a *sus* afiliados, la devolución de *sus* locales y retomar negociaciones con EFEA. Mientras transcurre la reunión en LF, afuera, la guardia militar prohíbe el acceso de la prensa y detiene dirigentes sindicales.³⁴ Al otro día, los directivos de la UF son convocados y deciden levantar la huelga. Sorpresivamente, lejos de apaciguar las aguas, el gobierno redoblará la ofensiva contra la dirigencia de la UF.

Frondizi rompió el silencio el 3 de diciembre para felicitar a las FFAA por su labor en la huelga. Al unísono, Salinas declaró que “ente las causas de la movilización estaba, fundamentalmente, la anarquía reinante en el sector de la UF.”. La operación concluyó con el pedido de captura de la CD de la UF por parte del el Comando General de Movilización³⁵. Reunidos de forma semi-clandestina en el local de empleados de comercio, los ferroviarios junto a diputados de la UCRP elaboraron un proyecto de ley de amnistía que se presentó al congreso (sin más resultado que una escaramuza)³⁶ y, en paralelo, convocaron a familiares de los detenidos a una manifestación en Tribunales. Les familiares recorrían oficinas de diputados y senadores denunciando pésimas condiciones de detención, golpes, lesiones y exigiendo conocer el paradero de los detenidos.³⁷ Semanas después, aún desde la clandestinidad, la UF denuncia que “quieren hacer de los ferroviarios un inmenso campo de concentración indigno de la más elemental humanidad”³⁸.

2.2 La represión en el territorio

A pesar del dispositivo represivo, el paro fue efectivo en todo el país. Con el pasar de los días y “a punta de bayoneta”, la actividad se retomó con dificultad. Amparados en la movilización, las FFAA detuvieron a más de 6000 ferroviarios (además de jubilados³⁹, familiares y perso-

34 “La Prensa”, Buenos Aires, 2 de diciembre, 1958, tapa. “Clarín”, Buenos Aires, 2 de diciembre, tapa. “El Diario”, Paraná, 2 de diciembre, 1958, tapa.

35 “La Prensa”, Buenos Aires, 3 de diciembre, 1958, tapa, y 1 de diciembre, 1958, tapa. “Clarín”, Buenos Aires, 3 de diciembre, 1958, tapa. “La Acción”, Paraná, 3 de diciembre, 1958, tapa.

36 Escenas de violencia en diputados, “La Acción”, Paraná, 6 de diciembre, 1958, tapa. El senado la UCRI aprobaba la extensión del estado de sitio por un mes, fundado en “el carácter subversivo” del conflicto ferroviario y la amenaza de otros conflictos “extra sindicales”, en clara referencia a comercio en estado de alerta. “La Prensa”, Buenos Aires, 5 de diciembre, 1958, 6.

37 “La Prensa”, Buenos Aires, 4 de diciembre, 1958, tapa, y 5 de diciembre, 1958, 6.

38 “La Acción”, Paraná, 28/12/1958, T. A. Scipione y los miembros de la CD de la UF son indultados recién en agosto de 1959 (decreto 10.394/59)

39 Denuncia por la detención del presidente de la asociación de jubilados ferroviarios de La Plata, “La Acción”, Paraná, 16 de diciembre, 1958, tapa.

nas cercanas)⁴⁰ y cientos de ellos fueron juzgado de forma “sumarísima” por tribunales militares⁴¹. La masividad de las detenciones se debió a una estrategia que circuló por seccionales para evitar transgredir la movilización. Consistía en presentarse voluntariamente en los cuarteles para, una vez allí, negarse a retomar las actividades⁴². Así, nutridos grupos de ferroviarios marcharon a los cuarteles, dónde fueron detenidos y obligados a retomar sus tareas con métodos castrenses.

La severidad de los castigos durante las detenciones quedó marcada a fuego en la memoria de los ferroviarios que, décadas después, aún recuerdan las acciones militares para doblegar la disciplina sindical. La violencia psicológica iba desde mentir con el levantamiento de la huelga, hasta realizar simulacros de fusilamiento⁴³. El dirigente ferroviario Lorenzo Pepe recuerda que lo obligaron a desnudarse junto “a los 220 ferroviarios que estábamos detenidos”⁴⁴. Otro protagonista describe la estrategia más extendida, marcar los cuerpos bajo control militar: “nos sacaron del grupo grande de toda la gente, nos sentaron bajo una planta y después nos llevaron dentro de los cuarteles, nos tomaron declaración, nos afeitaron, nos sacaron los bigotes, nos cortaron el pelo, y nos metieron en una celda”⁴⁵.

40 Los militares dispersan una asamblea ferroviaria y detienen a ocho asistentes de los cuales “cinco son obreros ferroviarios y los 3 restantes personas que estaban por casualidad por el lugar”. “La Prensa”, Buenos Aires, 3 de diciembre, 1958, 6.

41 El número aproximado de detenidos (“Clarín”, Buenos Aires, 29 de noviembre, 1958, tapa) constituye el más abultado en la rica historia de huelgas ferroviarias en Argentina. En Alianza (FCSM) y Bahía Blanca (FGR) 3000 detenidos en cada ciudad (“El Diario”, Paraná, 29 de noviembre, 1958, 3. Y “La Prensa”, Buenos Aires, 2 de diciembre, 1958, 7). Se consignan 100 en La Plata, 600 en Santa Fe, 250 en Córdoba y detenciones en Mendoza, Tucumán y Rosario. (“La Prensa”, Buenos Aires, 1 de diciembre, 1958, 6). Entre julio y septiembre de 1959 se indulta a los detenidos y juzgados durante la *movilización* (decretos 8554; 8672; 9653/59)

42 Según lo resuelto por la seccional Buenos Aires del F. G. Sarmiento el día que inicia la huelga: “la orden (...) indica a los trabajadores que, si lo desean, pueden presentarse a los cuarteles que les designe la autoridad militar, acatando todas sus órdenes, pero negándose a trabajar.” (“El Diario”, Paraná, 29 de noviembre, 1958, 3) Además del caso de Bahía Blanca (Miravalles, 2013) en General Pico (La Pampa): “82 empleados ferroviarios que decidieron mantenerse plegados a la huelga dispuesta por la UF se presentaron espontáneamente al Regimiento 3 de artillería montada donde quedaron reclusos.” (“La Prensa”, Buenos Aires, 2 d diciembre, 1958, 7)

43 Ana Miravalles, Los talleres invisibles.

44 Entrevista a Pepe, Lorenzo. Nicolás Damin, Plan Conintes, 183.

45 Entrevista a Magnani, José, militante comunista y dirigente de la UF de Bahía Blanca. Ana Miravalles, Los talleres invisibles, 272.

Durante los meses de control militar sobre la actividad ferroviaria, la insubordinación se transformó en una sentencia atada “al humor del capitán de turno”⁴⁶. El principal castigo fue el *acuartelamiento*⁴⁷ y las prácticas disciplinarias aplicadas iban desde insultos y golpes hasta torturas (actividad física extenuante y “estaqueos”)⁴⁸. Literalmente, el control militar habilitó la disposición sobre la vida y la muerte. Los militares mataron a un señalero en Pehuajó y, en Derqui, un centinela ebrio disparó por la espalda al jefe de estación⁴⁹. Lejos de tratarse de un exceso, los carteles en los lugares de trabajo ordenaban “abrir fuego contra toda persona que sea sorprendida en actitud que haga suponer la más mínima intención de cometer cualquier acto de sabotaje”⁵⁰.

El terror de la movilización se expandió por barrios y pueblos ferroviarios instalando un control sobre la vida cotidiana de los trabajadores. Los allanamientos de hogares en la madrugada y la detención de familiares, se reiteró al punto que el presidente de la UF, Antonio Scipione, denunciaba que:

“...se ha procedido a la detención de familiares de los trabajadores ferroviarios, tomando como pretexto el presunto encubrimiento del paradero de los obreros (...) esperamos de los que ordenaron la medida extrema el más elemental decoro y el mínimo respeto por la tranquilidad de la población no implicada en el conflicto”⁵¹

2.3 Primeros destellos de radicalización

La subjetividad ferroviaria es una identidad laboral con un intenso arraigo territorial. Desde fines del siglo XIX, los barrios y pueblos ferroviarios cimientan redes de solidaridad comunitarias ancladas en la actividad laboral, la cultural gremial y mutual⁵². Los trabajadores ferroviarios y sus organizaciones cruzan las fronteras de la estación o el taller para

46 Archivo DIPPBA, Mesa B, 13/6/1959, folio 26. María Eugenia Marengo, “¿De talleres a cuarteles?”, 10.

47 Consistía en que el trabajador cumpliera condena en el cuartel militar, del que sólo podía salir para ir y volver al puesto de trabajo.

48 Castigo que consiste en sujetar a una persona entre cuatro estacas clavadas en el suelo.

49 “La Acción”, Paraná, 8 de diciembre, 1958, tapa.

50 “La Prensa”, Buenos Aires, 3 de diciembre, 1958, tapa.

51 “La Prensa”, Buenos Aires, 1 de diciembre, 1958, 6.

52 Joel Horowitz y Leandro Wolfson, “Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una elite obrera”, *Desarrollo Económico* Vol. 25 No. 99 (1985): 421-446; Joaquín Aldao, *Los sindicatos ferroviarios...*; Joaquín Aldao, *Obreros, ferroviarios y... ¿peronistas?*

generar un entramado social que incluye a toda la familia ferroviaria⁵³. El hostigamiento y asfixia que produce la movilización militar, desata reacciones que se expanden a buena parte del tejido social ferroviario. Ante un régimen laboral de facto y el control total sobre la vida, por momentos, la reacción toma la forma de una sublevación comunitaria.

En Bahía Blanca (BsAs) se produjo la detención masiva más importante de toda la huelga. Luego de movilizarse pacíficamente hasta los cuarteles, 3000 ferroviarios son confinados en instalaciones militares. Como reacción, las esposas y familiares se movilizan al periódico La Nueva Provincia y al Regimiento militar reclamando su liberación, pero son dispersados con gases lacrimógenos y reprimidos a golpes de bayoneta.⁵⁴ En Junín (BsAs), con la seccional de la UF intervenida desde noviembre de 1958, en mayo de 1959 -aún bajo movilización- una decena de trabajadores que reclamaban la normalización son detenidos. Como reacción, 2000 ferroviarios junto a familiares y gremios, abandonan sus tareas y marchan por la ciudad. Al llegar a la comisaría, intentaron tomarla y liberar a los detenidos.⁵⁵ Semanas más tarde crean una comisión provisoria de resistencia que intentó ingresar y ocupar el local de la UF. Su detención activó otra escalada de paros y movilizaciones generalizadas hasta que el gobierno dispuso la ocupación militar de la localidad durante más de un mes⁵⁶.

En los talleres de Tañ Viejo (Tucumán) durante la huelga ferroviaria nació el grupo *MauMau*⁵⁷ integrado por ferroviarios -peronistas y comunistas- que se incorporaron a la resistencia realizando sabotajes y acciones violentas (explosiones con bombas molotov) contra directivos de empresa y dirigentes sindicales ferroviarios. Con la movilización se intervino la seccional UF y se

53 Silvana Palermo, “¿Trabajo femenino y protesta masculina? La participación de las mujeres en la gran huelga ferroviaria de 1917”, Historia de luchas, resistencias y representaciones, Mujeres en la Argentina: Editorial de la Universidad Nacional de Tucumán, 2007; Laura Badaloni, “La familia ferroviaria a principios del siglo XX: bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino”, en Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social, editado por Daniel Dicósimo y Silvia Simonassi, (Rosario: Prohistoria Ediciones, 2011), 143-157

54 Ana Miravalles, Los talleres invisibles.

55 “La Verdad”, Junín, 17 de mayo, 1959, Archivo Histórico de la ciudad de Junín. Eugenia Marengo, “¿De talleres a cuarteles?”, 7.

56 Eugenia Marengo, ¿De talleres a cuarteles?.

57 El grupo fue apodado por los demás trabajadores como los *MauMau*, en alusión a los guerrilleros keniatas que luchaban por la liberación de los británicos. José Álvarez, “Estación La Libertadora en Tañ Viejo”, En Entre el cerro y el riel. Tañ Viejo en 200 años de historia, editado por José Álvarez y Facundo Nanni, (Buenos Aires, 2015): 171.

nombró un interventor. El grupo le propinó una “paliza” que derivó en su hospitalización y, luego, los ferroviarios de los talleres nombran su propio “interventor técnico, sin participación de las autoridades del FFCC Belgrano”⁵⁸, confirmando la legitimidad en el lugar de trabajo de los *MauMan*.⁵⁹

2.4 Fin de la movilización

Nueve meses después del inicio de la huelga, el 30 de junio de 1959, Frondizi decreta el cese de la movilización y nombra un interventor civil en EFEA, poniendo fin a la intervención militar. La normalización gremial, sin embargo, llevaría unos meses más⁶⁰. Los dirigentes ferroviarios, luego de experimentar la ilegalización, represión y reclusión bajo justicia militar, retomaron el camino de las negociaciones y el diálogo que propuso el gobierno, planteando una nueva etapa de normalidad institucional. Sin embargo, este camino llegó a su fin, de forma abrupta, en mayo de 1961. Luego de otro cimbronazo ministerial en el gabinete, el gobierno decretó un nuevo plan de reestructuración ferroviaria que disponía la destrucción, de forma inmediata, de un tercio de los puestos de trabajo, el cierre de ramales y talleres, y múltiples privatizaciones. En respuesta, la comunidad ferroviaria se preparó para enfrentar al presidente, su gabinete y los principales medios de comunicación, en lo que aquél denominó “La batalla del transporte”⁶¹.

3. LA “GRAN” HUELGA FERROVIARIA DE 42 DÍAS DE 1961

Este año inicia con marchas y contramarchas en la muy dañada relación del gobierno con los ferroviarios. En el mes de febrero el gobierno atendió la demanda sindical de “participación del personal ferroviario en la solución de los problemas técnicos y económicos que gravitan desfavorablemente en Empresa de Ferrocarriles Estatales de Argentina”⁶². El acuerdo consistía en presentar una propuesta en común luego de una labor en comisiones durante 120 días. En paralelo, el proceso de normalización de la CGT

58 Informe actividad productiva de los Talleres Tafi Viejo (1964). José Álvarez, Estación La Libertadora, 168.

59 José Álvarez, Estación La Libertadora, 165-168.

60 Sujeta al indulto de los miembros de la CD y a la obligación de llamar a elecciones en 90 días (Decretos 8197/59, 8198/59 y 8200/59).

61 Arturo Frondizi, Mensajes presidenciales. 1958-1962, Tomo 3, (Buenos Aires, Argentina: Fundación Centro de Estudios Presidente Arturo Frondizi, 2012), 47.

62 Decreto 853/61.

avanzaba con la devolución de la central a la “Comisión de los 20”, con activa participación de los gremios ferroviarios (del sector *independiente*).⁶³

El panorama cambia el 28 de abril, cuando asume el Ing. A. Acevedo como Min. Obras y Servicios Públicos (MOSP). El empresario era un férreo defensor de la industria automotriz e impulsó un drástico plan de reestructuración acompañado de un discurso “antiferroviario”. El “Plan Acevedo” o “la batalla del transporte” (título del discurso presidencial emitido por radio y televisión del 5 de junio) perseguía el objetivo de “liquidar el déficit de las empresas ferroviarias mediante el cambio de estructura de todo el sistema y su adecuada racionalización”.⁶⁴ A partir de aquí, la política ferroviaria se asemejó más “al movimiento de una guerra de guerrillas contra el poder sindical que a los requisitos de un plan real de reconversión con sentido económico”.⁶⁵ El objetivo fue aplicar el plan legitimando la reestructuración ante la imagen pública, sin participación gremial.

Desde mayo, y hasta el día en que comenzó la huelga el 30 de octubre, el gobierno aplicó el nuevo plan mediante una batería de decretos. Concentró todas las funciones del directorio de EFEA en el MOSP, prescindió del personal en condiciones de jubilarse, clausuró y levantó vías en varios ramales, privatizó servicios de carga y habilitó la inversión extranjera para la instalación de talleres ferroviarios.⁶⁶ Finalmente, los detonantes de la huelga fueron la suspensión de la negociación paritaria sin aumento de sueldos (aplicando una cláusula de productividad), la anulación del acuerdo de participación de los sindicatos en la solución del problema ferroviario y la suspensión de la normalización de EFEA. Además, se modificó el reglamento de trabajo (cambiando el modo de consignar las horas trabajadas) y se implementó una indemnización especial para renunciantes.⁶⁷

63 “La Prensa”, Buenos Aires, 7 de marzo, 1961, tapa; 8 de marzo, 1961, 6 y 13 de marzo, 1961, 4.

64 Se estimó una reducción en un 25% (aprox.) del sistema y en un tercio del personal ferroviario en actividad (70.000 trabajadores); la privatización de 13 talleres (y el cierre de 15) y de servicios asociados (confiterías, imprentas, canteras, vagones comedores, etc.). Decreto 4061/61. “La Prensa”, Buenos Aires, 6 de diciembre, 1958, 30.

65 Jorge Schvarzer, “Del transporte ferroviario al ómnibus. Cambio en las prácticas urbanas en Buenos Aires” en Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina, 150 años de política ferroviaria, editado por Mario López y Jorge Waddell, (Buenos Aires, Argentina: Ediciones Lumiere, 2007), 439-453. El autor destaca acciones “indiscriminadas” orientadas a la destrucción del sistema tranviario y al cierre de ramales ferroviarios en la zona del AMBA. En paralelo al “boom” de colectivos y taxis, con cada vez mayor volumen en el transporte urbano. Este sector era aún autónomo y carecía de capacidad de organización y nula sindicalización.

66 Decretos 6923/61, 5605/61, 4606, 4174, 4175, 4176/61, 3293/61 y 5970/61

67 Decretos 9525/61, 9529/61, 9526/61 y 9530/61

La histórica huelga de 42 días obtuvo el respaldo de la CGT⁶⁸ y se constituyó en uno de los mayores hitos en la resistencia a los planes de racionalización estatal del frondizismo. El gobierno desplegó una estrategia represiva compleja, incorporando acciones de violencia económica y simbólica. Con el paso de las jornadas de protesta se produjo un creciente distanciamiento entre los intereses de las dirigencias sindicales con la comunidad ferroviaria y a la par se incrementó, en número, participación e intensidad, los destellos de radicalización en las comunidades ferroviarias.

3.1 La (no tan distinta) estrategia represiva

A pocos días de iniciada la huelga, los servicios de inteligencia bonaerense aconsejaron al gobierno evitar la movilización y no intervenir los sindicatos ferroviarios, para que el conflicto no se extienda en el tiempo.⁶⁹ A diferencia de 1958, el gobierno ponderó la legitimación ante la opinión pública, local e internacional, exaltando virtudes democráticas. Así, desplegó una estrategia represiva evitando la figura de la movilización, aunque amparado, igualmente, en la ley de tiempos de guerra. Luego de una intimación del MOSP,⁷⁰ al cuarto día de huelga se decretó la “emergencia grave para la nación”⁷¹ habilitando la requisa de: “los servicios personales (...) para trabajar por cuenta del Estado según su profesión u oficio, o según su aptitud física...”⁷² No sólo incluía la actividad ferroviaria, sino también “a todo el personal (...) los bienes y efectos afectados a los sistemas de tranvías, trolebuses, subterráneos y automotores de corte, media y larga distancia (...) en jurisdicción nacional, provincial y municipal” subordinando a todas las empresas de transporte urbano de pasajeros, y sus trabajadores, a la coordinación de la Policía Federal.⁷³

68 La CGT emite una circular interna (7/10/1961) que “exhorta “a todas las Organizaciones confederadas y a los trabajadores a mantenerse alerta y dispuestos a prestar su apoyo activo a los ferroviarios” y realiza dos paros generales. Nicolás Damín, Plan Conintes, 325.

69 En abril de 1960 el decreto 2985 facultó a la SIDE como “el organismo de la Nación encargado de planificar, dirigir y supervisar la acción del Estado en materia de comunismo y otros extremismos”. Sebastián Chiarini y Rosa Portugueseis, Plan Conintes, 43.

70 Resolución N°135/61 Ministerio Obras y Servicios Públicos.

71 Ley N°13.234.

72 Ley 13.234, art. 33°.

73 Por unos días, la *requisa* rige sólo en la Capital Federal y 60 km. a la redonda. Desde el 7 de noviembre en todo el país. Decreto 10405/61, 10481/61, 10408/61 y 10.503/61, art. 1°. Como complemento, durante el conflicto se abrió el pliego para adquirir licencias de taxímetros y se adquirieron 40 colectivos de dos pisos. “La Prensa”, Buenos Aires, 21 de diciembre, 1961, 28.

El 6 de noviembre se habilitó la participación de las FFAA en la represión. Argumentando que “la situación nacional, especialmente en lo gremial, puede crear condiciones propicias para actos terroristas o sabotajes”, se autorizó “el empleo de las fuerzas militares con el fin de proteger objetivos esenciales para la vida nacional”.⁷⁴ De este modo, se dispuso la militarización de los talleres y estaciones, y puso en marcha una campaña de deslegitimación que asociaba a huelguistas con elementos terroristas y comunistas.⁷⁵

Para les ferroviaries en huelga, la requisa no resultó muy distinta a la movilización. Para garantizar el funcionamiento de los ferrocarriles las fuerzas represivas se desplegaron por el territorio, allanando e infundiendo terror en todas las comunidades ferroviarias. La persecución de “extremistas” y “comunistas” incluyó a dirigentes, mujeres y niños⁷⁶. Una hija ferroviaria recuerda que, en Palmira, una de las mayores plazas ferroviarias de Mendoza:

“estaba todo militarizado, habían no menos de 50 camiones canadienses y equipos del ejército dentro del predio. En el pueblo también militares por todos lados. (...) Se sabía que a los que agarraban los maltrataban y los secuestraban en el predio a trabajar como esclavos, estaban presos...no salían del predio y hacían de todo...nada de escalafón”⁷⁷.

3.2 La dimensión económica y comunicacional de la represión

El gobierno intentó quebrar la huelga apelando a dos tipos de violencia que complejizaron el dispositivo represivo. Una económica, ofreciendo beneficios a los ferroviarios que no se plegasen a la huelga y, otra, comunicacional, robusteciendo el discurso “antiferroviario” para deslegitimar la protesta ante la opinión pública. Se amplió la edad para acceder a la indemnización mediante la renuncia voluntaria y asegurando un

74 Decreto 19479/61.

75 Ya estaba vigente la ley de emergencia para la represión de las actividades terroristas (N° 15.293). Respecto al objetivo gubernamental de asociar el movimiento huelguístico con el comunismo ver: Acta, 30 de octubre, 1961. Biblioteca Nacional, Fdo. Centro de Estudios Nacionales (CEN), Caja 1307. Sebastián Chiarini y Rosa Portugheis, Plan Conintes, 102-103.

76 Sobre la detención del presidente de LF en Rosario y de 57 personas en la seccional de la UF de Liniers (incluidos mujeres y niños). “La Prensa”, Buenos Aires, 6 de noviembre, 1961, 28.

77 Entrevista a Guevara, Manyá, hija de ferroviario, Palmira, Mendoza, Argentina, 11 de junio de 2022.

cobro expeditivo (eludiendo la ley de jubilaciones vigente)⁷⁸. Se anunciaron 4000 “planes de viviendas familiares con destino al personal ferroviario”⁷⁹ y un trato preferencial para los ferroviarios que quieran adquirir, mediante cooperativas, los talleres u otros servicios privatizados.⁸⁰ Se incentivó a los “carneros”⁸¹ mediante la apertura de un registro de contratación de conductores y mecánicos y reglamentando el sueldo a los relevos de maquinistas⁸². Estas medidas se potenciaban día a día, dado que EFEA no pagaba salarios desde octubre.⁸³

En lo comunicacional, se desató una intensa campaña en apoyo al plan gubernamental condenando la huelga en los principales medios del país. El discurso en favor de la reestructuración marcaba la obsolescencia del transporte ferroviario y destacaba la modernidad y eficiencia del automotor. El propio Frondizi sentenciaba que “el transporte nacional es un anacronismo en nuestra evolución económica”⁸⁴. El discurso empresarial y gubernamental proponía que los días del ferrocarril como puntal del progreso llegaban a su fin y emergía, en cambio, el automóvil como transporte del futuro. Desde los grandes centros urbanos hasta Jujuy, el *lobby* automotor entregó discursos como:

“Está plenamente comprobado que el servicio de ómnibus a larga distancia va reemplazando paulatinamente el transporte por vía férrea (...) Los jujeños necesitamos imprescindiblemente del funcionamiento de ese modernísimo medio de transporte [que] contribuirá innegablemente a allegar nuevos e importantes factores para el desarrollo económico y cultural de la provincia.”⁸⁵

78 Decreto 10.443/61 ampliaba el anterior (9530/61) permitiendo la renuncia del personal con menos de 20 años de servicio.

79 Decretos 10.960/61 y 9529/61. La cantidad de planes de vivienda: “La Prensa”, Buenos Aires, 21 de noviembre, 1961, 28.

80 Frondizi detalla este punto en su discurso. Al día siguiente, firmó el primer decreto que traspasó las imprentas de los ferrocarriles Mitre, Urquiza y Belgrano a sus ex trabajadores (“La Prensa”, Buenos Aires, 6 de noviembre, 1961, tapa). El 14/11 transfirió la Cantera ferroviaria de Deán Funes (Córdoba) (“La Prensa”, Buenos Aires, 14 de noviembre, 1961, 32).

81 Un hijo ferroviario de 10 años de edad al momento de la huelga, relata: “Aprendimos a diferenciar a ‘obligados’ de ‘carneros’. Unos se movían sueltos, otros a punta de fusil en la espalda, y llevábamos esas noticias a casa” (Manestar, Pachin, hijo de ferroviario, Venado Tuerto, Santa Fe, Argentina, 25 de marzo de 2022).

82 Decreto 10594/61, que habilitó a EFEA a realizar relevo de personal de forma accidental para abonar diferencias de sueldo, modificando además el reglamento de trabajo de los ferroviarios.

83 “La Prensa”, Buenos Aires, 14 de noviembre, 1961, 32.

84 Arturo Frondizi, Mensajes presidenciales, 14.

85 “Pregón”, Jujuy, 19 de enero, 1962. Adriana Kindgard, “Política ferroviaria, realidad económica y representaciones sociales: de las vísperas del peronismo a los años de Alfonsín. Una mirada en torno a la estación Pericó (Jujuy, Argentina)”, Cuadernos de la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales No. 41 (2012): 89-116.

Un síntoma del acorralamiento mediático de les ferroviaries, lleva a un “Boycot a Clarín” desde la UF: “Clarín ha negado información de la UF; ha tergiversado (...) ha propiciado el divisionismo y tratado de confundir al gremio, con noticias inexactas y tendenciosas. Y el gremio responde con el Boycot, porque “Clarín” no representa la libertad de medios ni el sentir nacional”.⁸⁶

En plena “batalla del transporte”, el efecto social del discurso antiferroviario se materializa en amenazas callejeras:

“el gobierno lo haría poner. Afiches en todos lados: ‘haga patria mate un ferroviario’, porque decían que el ferroviario absorbía la mayor parte de la deuda externa...”⁸⁷

“¡si vieras los boletines de época! Yo apenas tenía nueve años. Recuerdo cómo verlo ahora, los paredones, formando casi una ochava, de ladrillos blanqueados y la leyenda: ‘Haga patria, mate a un ferroviario’”⁸⁸

3.3 Las tensiones generacionales

En los meses previos a la huelga, y con el plan Acevedo en marcha, la dirigencia gremial insistía en “el respeto de las conquistas laborales y sociales y el diálogo permanente a un mismo nivel, de autoridades y gremios”⁸⁹. Pero en las seccionales, como recuerda un dirigente de la “Juventud Ferroviaria” de San Luis, se forzaban acciones directas: “los ferroviarios más viejos no querían agarrar y sumarse al paro, pero al final lográbamos detener todo el servicio”⁹⁰.

El “Obrero ferroviario” evidenció en sus líneas la tensión generacional intra sindical:

“Los antiguos tienen obligación de hacerles entender a los más jóvenes que no siempre debe emplearse la fuerza, cuando no se han agotado los medios para lograr algo por vía conciliatoria. Y los jóvenes, deben

86 “El Obrero Ferroviario”, Buenos Aires, N°760. Inés Fernández y Alejandro Rossi, “la voz”.

87 Entrevista a Alberca, Raúl, maquinista, Patricios, Buenos Aires, Argentina, 11 de junio de 2022.

88 Entrevista a Gonzales, Diego, hijo de ferroviario, Bahía Blanca, Buenos Aires, Argentina, 11 de junio de 2022.

89 “El Obrero Ferroviario”, Buenos Aires, N°758. Inés Fernández y Alejandro Rossi, “la voz”.

90 Entrevista a Brito, Oraldo. Nicolás Damin, Plan Conintes, 190.

encontrar la verdadera senda por la que es necesario marchar para lograr la consecución de los objetivos perseguidos. En la disciplina gremial reside el triunfo de la clase obrera”⁹¹.

Una vez iniciada la huelga los sabotajes y atentados se intensificaron. En los talleres y las comunidades ferroviarias, los grupos de jóvenes con un accionar cada vez más radicalizado va ganando legitimidad.

3.4 Nuevos Destellos de Radicalización

Durante los 42 días de huelga se intensificaron las redes de solidaridad entre les ferroviaries y sus familias con gran parte del campo sindical (CGT y regionales), organizaciones de la sociedad civil y comerciantes. Los huelguistas escaparon de la requisita y las familias estuvieron dos meses sin salario. Una hija ferroviaria recuerda que: “fue un hito de mi infancia. Mi padre, entonces mecánico en Maldonado [Bahía Blanca], se fue a un campo como alambrador. Yo, con once años, cuidaba el bebé de una prima que me alimentaba y vestía. Hoy pienso que fue mi primer trabajo”⁹²

En especial las mujeres, recaudaron fondos para la huelga mediante la formación de comisiones y rifas,⁹³ y amplificaron la protesta a todo el entramado social, en escuelas y comercios:

“...42 días sin ver a papá. Y leales, los hijos de los ferroviarios no concurríamos a la escuela. (...) el almacén también cerró sus puertas, pero siguió atendiendo a los ferroviarios, lo mismo que el lechero, todos los días nos dejaba la leche en la puerta”⁹⁴

“En los días de huelga todo el barrio colaboraba con los ferroviarios. Se pasaba el dato casa por casa quienes eran los que mantenía el fiado a los ferroviarios y quienes no lo hacían, y se recomendaba no comprar en los lugares que no fiaran”⁹⁵

91 “El Obrero Ferroviario”, Buenos Aires, N°752. Inés Fernández y Alejandro Rossi, “la voz”.

92 Entrevista a Marcos, Silvia, hija de ferroviarios, Bahía Blanca, Buenos Aires, Argentina, 24 de junio de 2022.

93 Gabriela Noemí Scodeller, “La huelga ferroviaria”

94 Entrevista a Codd, Nora, hija de ferroviarios, Ing. White-Bahía Blanca, Buenos Aires, Argentina, 11 de junio de 2022.

95 Entrevista a Manestar, Pachin, hijo de ferroviario, Venado Tuerto, Santa Fe, Argentina, 25 de marzo de 2022

En simultáneo, una intensa red de persecución y hostigamiento se trasladó al territorio. Quienes quedaron en sus casas, esposas e hijos, aún recuerdan el horror vivido. Sea una pequeña estación en Entre Ríos, un pueblo o gran ciudad, el miedo a la requisita y la irrupción violenta de las fuerzas de seguridad en el hogar, los disparos y muerte en la calle, son memorias que persisten:

“...los dirigentes le dijeron a mi padre: ‘Qué tu señora no se quede a dormir acá, si tiene algún pariente que dispare, porque van a venir de noche, le van a pegar y la van a obligar a cantar dónde estás vos’. Así que llegaban las siete (...) y nos íbamos a dormir a la casa de una tía (...) con ese miedo, viste, que nos vengán a buscar y nos obliguen a decir dónde está mi padre”⁹⁶

“...yo tenía 11 años, solo recuerdo escuchar un disparo por armas militares... donde encontró la muerte el amigo foguista Manuel Roca, en el paso a nivel, yendo camino a su casa”⁹⁷

“...habían baleado un auto por el solo hecho que arriba iban ferroviarios! uno de los baleados fue el “Pipi” Acedo, Maquinista, padre de mi compañero de escuela (...) luego, con sus fusiles máuser rompieron los vidrios de la mampara que daba al patio de mi casa y entraron- Adentro estaba mi madre y mis hermanas...”⁹⁸

“Vivíamos en estación Yuquerí (...) lo amenazaban que lo vendría a detener la policía de Concordia (...) incluso mi marido me dijo: ‘si vienen a detenerme no te hagas problema –teníamos una nena de siete años- vos y la nena se van a Concordia’ (que vivía mi suegra)”⁹⁹

Los destellos de radicalización en las comunidades fueron un emergente del miedo y la incertidumbre por las consecuencias del plan de racionalización aplicado por vías represivas. La pérdida del trabajo en el ferrocarril supuso una amenaza a la supervivencia de las comunidades para miles de

96 Entrevista a Pizzarro, Dardo, hijo de ferroviario, San Cristóbal, Santa Fe, Argentina, 25 de junio de 2022.

97 Entrevista a Diana, Antonio, hijo de ferroviario, Rufino, Santa Fe, Argentina, 11 de junio de 2022.

98 Entrevista a Manestar, Pachin, hijo de ferroviario, Venado Tuerto, Santa Fe, Argentina, 25 de marzo de 2022.

99 Entrevista a Larramendi, Ana, esposa de jefe de estación Yuquerí, Entre Ríos, Argentina, 11 de junio de 2022.

familias, barrios, localidades y pueblos; en un aspecto material y simbólico.¹⁰⁰ La tensión social, el enfrentamiento con las fuerzas de seguridad y las acciones de violencia, brotaron de ferroviarias, mujeres y niños.

En Laguna Paiva (Santa Fe), la policía allanó la seccional de la UF y desató una ola represiva deteniendo a una veintena de ferroviarios. Como efecto se produjo un levantamiento popular que enfrentó los gases lacrimógenos y disparos de los agentes, obligándolos a devolver el local sindical.¹⁰¹ El 11 de noviembre, se produjeron los hechos que marcarían una nueva etapa en la huelga a nivel nacional. Un tren “carnero” con 20 policías fue detenido en las vías por una manifestación de más de 3000 personas conducida por mujeres. Los agentes dispararon a la multitud ráfagas de metralla, hiriendo gravemente a dos ferroviarios. La CD de la UF denunció que “las fuerzas del orden balearon a hombres, mujeres y niños, produciendo una verdadera masacre”. El levantamiento popular contra la represión dejó como saldo varios policías heridos y el tren incendiado. Los manifestantes tomaron los talleres forzando a un centenar de policías a huir del pueblo.¹⁰² En los días subsiguientes, más de 250 agentes federales sitiaron la localidad hasta el final de la huelga, allanando casas, locales sindicales y deteniendo varios dirigentes.

Los destellos de radicalidad en las comunidades ferroviarias comenzaron a multiplicarse. En Mechita (BsAs), el pueblo intentó detener un tren, pero la policía logró dispersarlos con gases lacrimógenos y disparos de armas de fuego¹⁰³. A pocas estaciones de allí, en Patricios, la llegada del tren durante la noche produjo momentos de suma tensión. La hija de un maquinista, con 12 años, recuerda que:

100 Joaquín Aldao, “La comunidad ferroviaria sin el tren. Dinámica identitaria y prácticas de memoria en los pueblos al costado de las vías”, en *Sociología, historia y memoria, Los Pueblos Ferroviarios* Comps. Nicolás Damin y Joaquín Aldao (Argentina: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, 2015).

101 Parte de los días de huelga (LF Laguna Paiva), 5/11/1961. Luisini Agostini, “Oficio, memoria y lealtad. Elementos constitutivos de la identidad fraternal durante la huelga ferroviaria de 1961”, *Historia Regional Año XXVII*, No. 32 (2014): 109-124.

102 Se consignan dos ferroviarios gravemente heridos y tres policías “en observación”. “El Litoral”, Santa Fe, 12 de noviembre, 1961, 4. “La Prensa”, Buenos Aires, 12 de noviembre, 1961, tapa y 32; 13 de noviembre, 1961, tapa; 14 de noviembre, 1961, 32.

103 Bolelín de huelga N°28. Antonio Di Santo, “La huelga ferroviaria de 1961”, en *La Patria en el Riel*, editado por Eduardo Lucita, Buenos Aires, Argentina: Colihue. 1999, 147-249 (222)

“los obligan a venir en un tren que es conducido por gente del ejército, entonces cuando esa noticia llega aquí -quedan solamente mujeres y chicos porque los hombres no están- se hace una manifestación y vamos todos a la estación, a la noche. Cuando llega el tren tienen que bajar entre la gente (...) A mí me llevó una vecina (...) al escrache...”¹⁰⁴

En Olavarría (BsAs) la policía dispersó a más de 70 manifestantes que intentaron detener un tren. Poco después, a 2km., otro grupo intentó paralizar la misma formación y nuevamente la policía reprimió con armas de fuego¹⁰⁵. En Mendoza (Villa Nueva), “aproximadamente sesenta mujeres y niños” obligaron a las fuerzas de seguridad a liberar a dos ferroviarios, detenidos por frenar y apedrear un tren. En Guaymallén, una multitud apedreó una formación y la represión policial los dispersó¹⁰⁶. En Deán Funes (Córdoba) la comunidad intentó bloquear una formación pero, según el nieto del maquinista: “Contaba mi abuelo que les abrió el vapor de los costados y se vio la estampida de la gente que salía disparando, mi abuelo tenía miedo que prendan fuego el tren completo...”¹⁰⁷.

En la localidad portuaria de San Antonio Oeste (Río Negro), una manifestación obligó a la policía a liberar a dos ferroviarios. En Taí Viejo (Tucumán), levantaron las vías e intentaron detener el tren para abordarlo, cuando las balas de la policía hieren a un niño que participaba. A 180km., otro grupo utiliza la misma estrategia, y es dispersado por disparos policiales cuando apedreaban la formación. La acción se reitera días después y la policía hiere de gravedad a dos ferroviarios¹⁰⁸.

Además de las reacciones populares, la resistencia sindical desde “las bases” desarrolló una intensa acción de sabotajes y atentados en todo el país. Durante la huelga en Mendoza se produjeron sabotajes y atentados a trenes, colectivos y trolebuses (incendiados con bombas molotov) y se contabilizaron 30 hechos con armas de fuego¹⁰⁹. En el pueblo petrolero

104 Entrevista a Alberca, Nélica, hija de maquinista, Patricios, Buenos Aires, Argentina, 11 de junio de 2022.

105 “La Prensa”, Buenos Aires, 14 de noviembre, 1961, 32.

106 “Diario Los Andes”, Mendoza, 3 de diciembre, 1961, p.9. Gabriela Scodeller, “La huelga ferroviaria”, 15. “La Prensa”, Buenos Aires, 19 de noviembre, 1961, 6.

107 Entrevista a Pizarro, Dardo, nieto de maquinista, Deán Funes, Córdoba, Argentina, 25 de junio de 2022.

108 “La Prensa”, Buenos Aires, 27 de noviembre, 1961, 2; 2 de diciembre, 1961, 22.

109 Gabriela Scodeller, La huelga ferroviaria, 13

de Vespucio (Salta), se plegaron a la huelga la CGT regional y el sindicato petrolero local. Un millar de trabajadores -con piquetes- controlaron el territorio impidiendo su militarización y asistieron y sostuvieron a los ferroviarios escondidos en el monte¹¹⁰.

En Rosario (Santa Fe), 600 ferroviarios de los talleres de Pérez intentaron llegar hasta la CGT local para plegarse a la huelga, pero la policía los dispersó varias veces. En reacción, marchan por la ciudad apedreando taxis y colectivos. Esa misma tarde 2000 personas retoman la marcha hasta que la policía los reprime nuevamente. Esa madrugada estallaron bombas en una usina eléctrica que alimentaba el tranvía y balearon e incendiaron varios tranvías y colectivos. Días después, la policía detiene al presidente de LF Rosario luego de encontrar rieles atravesados en las vías¹¹¹.

Hasta el final de la huelga, las crónicas periodísticas evidencian una multiplicación y expansión territorial de los sabotajes en instalaciones ferroviarias, apedreos de trenes y heridos de bala. En Tigre (BsAs) destruyeron los patines de los trenes eléctricos con varillas de hierro. En Adrogué, Castelar, Liniers, Morón, Remedios de Escalada y Carmen de Patagones (BsAs) se atacaron formaciones y boleterías con bombas Molotov, incendiaron vagones y se hirieron policías, “carneros” y pasajeros. En Bahía Blanca dispararon con armas de fuego al domicilio de un inspector ferroviario y un sabotaje causó un descarrilamiento. En Tres Arroyos se desactivó una bomba en un puente ferroviario que tenía rieles sueltos.¹¹²

En la Capital Federal, fue herido de bala un miembro del Comando de Coordinación y Seguridad en el Transporte y se arrojaron bombas molotov contra la boletería de la Estación Once. En Floresta incendiaron una caja de electricidad que alimentaba las vías y un sabotaje descarriló una formación con cincuenta vagones del FCSM. En Tucumán, explotaron dos bombas en la puerta de la casa de un superintendente del FCGB y nuevas explosiones destruyeron vías y produjeron accidentes de tránsito por vagones sueltos. En La Banda (Santiago del Estero) un tren de frutas

110 Daniel Benclowicz, “Notas sobre las experiencias de lucha obrera hacia la década de 1960 en el norte de Salta y su influencia sobre las protestas en la década de 1990”, *Ciclos* Año 28 No. 49 (2017).

111 “La Prensa”, Buenos Aires, 1 de noviembre, 1961, 20; 2 de noviembre, 1961, 24; 17 de noviembre, 1961, 4; 21 de noviembre, 1961, 28.

112 “La Prensa”, Buenos Aires, 1 de diciembre, 1961, 30; 3 de diciembre, 1961, 32.

y agua, con numerosos vagones, descarriló produciendo “pérdidas millonarias”. En Monte Caseros (Corrientes) un guarda fue herido de bala por un disparo a una formación. En la Estación Gral. Güemes (Salta), las bombas molotov prendieron fuego un puente y un vagón¹¹³.

3.5 Fin de la huelga

A la par que crecían los destellos de radicalización, los sindicatos ferroviarios tomaban distancia pública de ellos, destacando su intención de dialogo con el gobierno. Con negociaciones secretas, la solución del conflicto comenzó el 2 de diciembre en ausencia de los protagonistas políticos del conflicto. Debido a una gira presidencial, el presidente del senado J. M. Guido se hizo cargo del conflicto y oficializó al Cardenal A. Caggiano como mediador.¹¹⁴ Días después abandona el país el ministro Acevedo.¹¹⁵ Así, el 6 de diciembre se establecieron nuevas reglas de negociación,¹¹⁶ se liberó al grueso de los detenidos y avanzó un principio de acuerdo.¹¹⁷ Luego de negociaciones entre los dirigentes sindicales, la curia y el gobierno, en la noche del 10 de diciembre se anunció el fin de la huelga. El acuerdo otorgó un aumento general de salarios¹¹⁸ y la promesa de la constitución del directorio de EFEA (con dos representantes gremiales) en 30 días. El directorio sería el encargado de evaluar las medidas del último mes respecto a modificaciones del reglamento, cierre de ramales y privatización de servicios.

Presentando como un “triunfo de la justicia”,¹¹⁹ la dirigencia cerró un acuerdo defensivo que, sintomáticamente, concedió la ilegitimidad de la huelga al aceptar su autofinanciación (EFEA otorgaría un préstamo a los trabajadores para costear los días de huelga). El saldo fue una

113 “La Prensa”, Buenos Aires, 14 de noviembre, 1961, 32; 19 de noviembre, 1961, 6.; 24 de noviembre, 1961, 6; 27 de noviembre, 1961, 2; 2 de diciembre, 1961, 2; 9 de diciembre, 1961, 22.

114 “La Prensa”, Buenos Aires, 27 de noviembre, 1961, 2.; 2 de diciembre, 1961, tapa; 19 de noviembre, 1961, 6. Desde mediados de noviembre la Iglesia realiza gestiones informales para mediar.

115 Viaja a Estados Unidos en busca de un préstamo de 450 millones de dólares para avanzar con el plan de reestructuración ferroviario. “La Prensa”, Buenos Aires, 6 de diciembre, 1961, tapa, 30.

116 Frondizi y Acevedo expresan públicamente los principios de no negociar con los ferroviarios en huelga y no constituir el directorio de EFEA antes de concluir la reestructuración. “La Prensa”, Buenos Aires, 17 de noviembre, 1961, 4; 21 de noviembre, 1961, 28; 24 de noviembre, 1961, 6; 6 de diciembre, 1961, 30.

117 “La Prensa”, Buenos Aires, 8 de diciembre, 1961, tapa.

118 Se generalizó un aumento otorgado por decreto, un mes antes, sólo a un sector. “La Prensa”, Buenos Aires, 13 de noviembre, 1961, tapa.

119 “El Obrero Ferroviario”, Buenos Aires, N°760.

drástica reducción de personal y el aplazamiento del resto de los problemas por 30 días (sin vistas de una solución diferente)¹²⁰. Respecto a cesantías, continuaba el régimen de indemnizaciones pero sin opción de reincorporarse para quienes renunciaron durante el conflicto¹²¹.

El descontento con la dirigencia se expresó con la continuidad de la huelga en varias seccionales importantes del país.¹²² En Villa Mercedes (San Luis) un grupo de jóvenes ferroviarios confrontó con el gobernador, el intendente y el jefe de policía:

“le dije que nos estaban entregando los dirigentes, pero que en el resto del país la huelga seguía. Y justo se mete el intendente a calmarme y también el coronel Porreti, Jefe de Policía. Al tipo le metí una trompada en la cara. Agarré la mesa y se la di al gobernador. Y nos cagamos a botellazos (...) Esa misma noche los servicios nos allanaron la casa, pero yo me había ido al campo, porque nos iban a cargar a palos...”¹²³

CONCLUSIONES

La “batalla del transporte” representó una derrota más para el gobierno de Frondizi, que a su vuelta vio diezmado su escaso capital político. El conflicto se resolvió en su ausencia y contradiciendo los principios de no negociar que lo habían extendido. Luego de un nuevo recambio ministerial, con la salida de Acevedo, y del revés electoral ante los partidos neoperonistas, el gobierno se interrumpe con un golpe militar el 28 de marzo de 1962. Respecto al problema ferroviario, ninguna de las medidas acordadas llegó a implementarse. Perduró la pérdida de 48.000 puestos ferroviarios, el fin de decenas de talleres, el cierre de ramales (y la drástica

120 Si no se acordaba en el directorio de EFEA (con sólo 2 de 10 representantes gremiales) se sometería, nuevamente, al arbitraje de la Iglesia y, de no resolverse, se aplicarían los decretos preexistentes. Decreto 11.578/61.

121 Decreto 11.578/61. “La Prensa”, Buenos Aires, 11 de diciembre, 1961, tapa. En los talleres de Pérez (Rosario) sólo 600 operarios retomaron la actividad mientras que 1957 habían renunciado. “La Prensa”, Buenos Aires, 12 de diciembre, 1961, 28.

122 Los conflictos continuaron en seccionales de Mendoza, Posadas (Misiones), La Banda (Santiago del Estero), Concordia (Entre ríos), Río Colorado (Río Negro), Rosario, Rufino (Santa Fe), Junín, Zárate y Temperley (BsAs). El principal reclamo era la reincorporación de unos 2.800 obreros, cesanteados como “indeseables” por EFEA, que quedaron fuera de la amnistía. “La Prensa”, Buenos Aires, 12 de diciembre, 1961, 28; 13 de diciembre, 1961, tapa, p.32.

123 Entrevista a Britos, Oraldo. Nicolás Damin, El plan Conintes, 191.

reducción de equipos de trabajo en otros) y la modificación del reglamento de trabajo (flexibilizando la movilidad laboral y horas trabajadas). Se consolidaron, de este modo, las transformaciones productivas, ya implementadas en el grueso de la industria, en la actividad ferroviaria¹²⁴.

Las dos huelgas ferroviarias se enfrentaron a una implacable represión y violencia. El primer conflicto fue aplacado con la puesta en marcha de un dispositivo represivo bajo un estado de excepción, signado por el estado de sitio y el Plan Conintes, que produjo miles de allanamientos y detenciones. Las FFAA, facultadas por el gobierno, desplegaron un control sobre la actividad laboral y la vida de los trabajadores ferroviarios durante nueve meses. En la segunda huelga, el gobierno amplió la estrategia represiva con el fin de legitimar públicamente el plan y exhibir respeto por los estándares democráticos, aplicando también violencia económica y simbólica sobre los huelguistas. El (no tan) nuevo dispositivo represivo sobre las comunidades ferroviarias dejó como saldo decenas de miles de cesantías y renuncias forzadas, allanamientos, represión, detenciones y muerte, como resultado por defender puestos de trabajo y la supervivencia de comunidades ferroviarias. Las estrategias represivas, su fundamentación normativa, las características del despliegue territorial y su estrategia de legitimación económica y simbólica, se presentan como un “*spin-off*” de las, cada vez más sangrientas, dictaduras que arreciarán en Argentina en las décadas posteriores.

En el contexto de un gobierno en constante tensión entre recomponer institucionalmente el sindicalismo y reprimir e ilegalizar la actividad sindical; la dirigencia ferroviaria se debatió entre confrontar o preservar la institucionalidad y sus facultades representativas. Esta dinámica de tensiones estuvo catalizada por las acciones de protesta contra el proceso de racionalización, encarado por el gobierno de forma cada vez más vehemente, marcando el tempo en el creciente distanciamiento entre los intereses de las dirigencias sindicales con las comunidades, resaltando una dimensión del proceso de burocratización. En ambas huelgas se produce lo que denominamos *destellos de radicalización* en las protestas. Ante un gobierno que ilegaliza de forma sistemática la agencia sindical

124 Daniel James, Racionalización y respuesta, 321-349

y utiliza la represión como medio para aplicar el plan racionalizador, emergen acciones radicalizadas desde las “bases” y la comunidad ferroviaria, que ganaron extensión, volumen y legitimación social.

Lejos de las escenas palaciegas, dos actores son protagonistas en ambas huelgas enfrentando a las fuerzas represivas en el territorio. La juventud ferroviaria, de incipiente organización y experiencia sindical y política, que lleva adelante acciones cada vez más radicalizadas y con creciente legitimidad social, y la comunidad ferroviaria, destacando mujeres y niños, que por la desesperación ante la intransigencia gubernamental en la aplicación de la política racionalizadora, sostuvo un proceso de valiente insubordinación y resistencia sobreponiéndose al terror perpetrado por las fuerzas represivas sobre las comunidades al costado de las vías. Finalizada la última huelga, el triunfo enunciado por la dirigencia evidencia la distancia con las comunidades ferroviarias. En las memorias, esta distancia se expresa con dos emociones: la derrota y la desconfianza hacia las dirigencias:

“el gremio estaba de acuerdo... lo que faltó fue haberse reunido nuevamente, a ver qué pasaba con los ramales clausurados (...) yo le dije, le digo ‘mira Ricardo [LF seccional Patricios] la directiva nos vendió a nosotros... y es una puñalada’”¹²⁵

“...por la mitad de la huelga comenzaron a caer jerarcas del gremio presos y curiosamente todos de la misma manera: ‘Se escapaban por los techos de la casa de la hermana o de la madre’. Posteriormente nos enteramos que era una manera de hacerse los mártires para progresar en sus funciones en el gremio.”¹²⁶

“Sentíamos que habíamos perdido todo (...) intereses creados de la UF. En ese momento estaba Scipione, que tenía flotas inmensas de camiones”¹²⁷

El fenómeno de radicalización obrera y popular que se consolidará política y organizativamente a fines de 1960 en todo el país, presenta

125 Entrevista Alberca, Raúl, Maquinista, Patricios, Buenos Aires, Argentina, 11 de junio de 2022.

126 Entrevista a Antunes Ferreira, Carlos, ferroviario, Santos Lugares, Buenos Aires, Argentina, 11 de junio de 2022.

127 Entrevista a Curtis, Osvaldo, ferroviario, Patricios, Buenos Aires, Argentina, 11 de junio de 2022.

fulgores durante estas huelgas. Estas expresiones tempranas de radicalización son consecuencia de un accionar que amenaza con destruir la actividad que estructura a las comunidades en el aspecto económico como subjetivo. Fueron eventos aislados y de corta duración, pero potentes. Dejaron una huella en los protagonistas, perduraron en la memoria colectiva y establecieron un nuevo vínculo de las comunidades ferroviarias con las dirigencias sindicales, con consecuencias profundas y perdurables sobre la concepción del rol del sindicalismo en la sociedad.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes primarias

Periódicos

- “La Prensa”, Buenos Aires, 1958 a 1961.
- “La Nación”, Buenos Aires, 1958 a 1961.
- “Clarín”, Buenos Aires, 1958 a 1961.
- “El Litoral”, Santa Fe, 1961.
- “El Diario”, Paraná, 1958.

Documentos de archivo

- Manual de Buenas Prácticas, Sector Señaleros. Argentina, Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.

Fuentes secundarias

- Agostini, Luisina. “Oficio, memoria y lealtad. Elementos constitutivos de la identidad fraternal durante la huelga ferroviaria de 1961”. *Historia Regional*, Sección Historia Año XXVII, No. 32 (2014): 109-124.
- Aldao, Joaquín. “Los sindicatos ferroviarios y su influencia en la construcción de una identidad colectiva”, en *Sociología, historia y memoria. Los Pueblos Ferroviarios*, compilado por Nicolás Damín, y Joaquín Alberto Aldao. Argentina: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, 2015a, 23-56.
- Aldao, Joaquín. “La comunidad ferroviaria sin el tren. Dinámica identitaria y prácticas de memoria en los pueblos al costado de las vías”, en *Sociología, historia y memoria. Los Pueblos Ferroviarios*, compilado por Nicolás Damín, y Joaquín Aldao. Argentina: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, 2015b, 95-110.

- Aldao, Joaquín. Obreros, ferroviarios y... ¿peronistas? Institucionalización y dinámica identitaria en la Unión Ferroviaria. Bernal, Argentina: UNQui. 2018
- Álvarez, José. "Estación La Libertadora en Tañi Viejo". En *Entre el cerro y el riel. Tañi Viejo en 200 años de historia*, editado por José Rene Álvarez y Facundo Nanni. 2015, 165-168.
- Badaloni, Laura. "La familia ferroviaria a principios del siglo XX: bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino", en *Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social*. Editado por Daniel Dicósimo y Silvia Simonassi. Rosario: Prohistoria Ediciones, 2011, 143-157
- Benclowicz, Daniel. "Notas sobre las experiencias de lucha obrera hacia la década de 1960 en el norte de Salta y su influencia sobre las protestas en la década de 1990". *Ciclos Año 28 No. 49* (2017).
- Cena, Carlos. *El guardapalabras. (Memorias de un ferroviario)*. Buenos Aires, Argentina: La Rosa Blindada, 1998.
- Chiarini, Sebastián, y Portugheis Rosa. *Plan Conintes. Represión política y sindical*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Archivo Nacional de la Memoria. 2014
- Damin, Nicolás. *Plan Conintes y resistencia peronista*. Buenos Aires, Argentina: Instituto Nacional Juan Domingo Perón, 2010.
- Di Santo, Antonio. "La huelga ferroviaria de 1961", en *La Patria en el Riel*, editado por Eduardo Lucita. Buenos Aires, Argentina: Colihue. 1999, 147-249.
- Fayó, Ileana. "La institucionalización de la intervención de las Fuerzas Armadas argentinas en política interna. La ley 13234: inauguración de una nueva modalidad represiva, 1958-1961". *XI Jornadas Interescuelas*. San Miguel de Tucumán, Argentina: UNT, 2007
- Fernández, Inés, y Rossi, Alejandro. "La voz de los obreros ferroviarios a través de la prensa sindical entre 1960 y 1970". *Congreso de estudios sobre el peronismo (1943 - 2014)*. San Miguel de Tucumán, Argentina: UNT, 2014
- Franco, Marina. "Rompecabezas para armar: la seguridad interior como política de Estado en la historia argentina reciente (1958-1976)". *Revista Contemporánea: Historia y problemas del Siglo Veinte Vol. 3* (2012): 77-96.
- Frondizi, Arturo. *Mensajes presidenciales. 1958-1962. Tomo 3*. Buenos Aires, Argentina: Fundación Centro de Estudios Presidente Arturo Frondizi, 2012.
- González Hernández, Brayan. "La construcción bio/geopolítica de las Doctrinas de Seguridad Nacional". *Cuadernos Vol. 1 No. 1* (2017): 61-79.
- Horowitz, Joel, y Wolfson, Leandro. "Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una elite obrera". *Desarrollo Económico Vol. 25 No. 99* (1985): 421-446.

- James, Daniel. “Racionalización y respuesta de la clase obrera: contexto y limitaciones de la actividad gremial en la Argentina”. *Desarrollo Económico* Vol. 21 No. 83 (1981): 321-349
- Kindgard, Adriana. “Política ferroviaria, realidad económica y representaciones sociales: de las vísperas del peronismo a los años de Alfonsín. Una mirada en torno a la estación Pericó (Jujuy, Argentina)”. *Cuadernos de la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales* No. 41 (2012): 89-116.
- Marengo, Eugenia. “¿De talleres a cuarteles? Control estatal, militarización y resistencia de los obreros en el nodo ferroviario de Junín, provincia de Buenos Aires (1958-1959)”. *Aletheia* Vol. 11 No. 22 (2021).
- Miravalles, Ana. *Los talleres invisibles: una historia de los Talleres Ferroviarios Bahía Blanca Noroeste*. Bahía Blanca, Argentina: Farrowwhite, 2013.
- Murmis, Ezequiel. “El sindicalismo comunista en la reorganización del movimiento obrero: hacia la formación del Movimiento de Unidad y Coordinación Sindical (MUCS) 1958-1959”. *e-l@tina*. 18 72 (2020).
- Ortiz, David. *Represión estatal y movilización en América Latina*. En *Movimientos Sociales en América Latina: perspectivas, tendencias y casos*, editado por Almeida, P. y Cordero. México: CLACSO, 2017, 81-112.
- Palermo, Silvana. “¿Trabajo femenino y protesta masculina? La participación de las mujeres en la gran huelga ferroviaria de 1917”. *Historia de luchas, resistencias y representaciones. Mujeres en la Argentina*, 2007.
- Pontoriero, Esteban. “Pensar el estado de excepción desde la historia reciente argentina: claves teóricas e históricas de un objeto complejo”. *Conflicto Social* Año 12 No. 21 (2019): 6-27.
- Schneider, Alejandro. *Los compañeros. Trabajadores, izquierda y peronismo. 1955-1973*. Buenos Aires, Argentina: Imago Mundi, 2007.
- Scodeller, Gabriela. “La huelga ferroviaria de 1961 en la provincia de Mendoza”. *I Jornadas Nacionales de Historia Social, La Falda, Córdoba*. 2007
- Schvarzer, Jorge. “Del transporte ferroviario al ómnibus. Cambio en las prácticas urbanas en Buenos Aires” en *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina, 150 años de política ferroviaria*, editado por Mario Justo Lopez y Jorge Waddell. Buenos Aires, Argentina: Ediciones Lumiere, 2007, 439-453.
- Simonassi Silvia, y Vogelmann, Verónica. “Aliados incómodos. Tradiciones obreras y sindicales en Rosario a principios de los años sesenta”. *Izquierdas* No. 34 (2017): 231-259.

Para citar este artículo: Aldao, Joaquín Alberto. “Huelgas ferroviarias durante el gobierno de Frondizi en Argentina. Dispositivos represivos, burocratización sindical y destellos de radicalización”, *Historia Caribe* Vol. XVIII No. 42 (Enero-Junio 2023): 231-261. DOI: <https://doi.org/10.15648/hc.42.2023.3633>