

La comunidad obrera ferroviaria y su gravitación en la sociedad argentina de entreguerras (1930-1943)

The railroad workers' community and its gravitation in Argentine society between the wars (1930-1943)

Diego Rubén Ceruso*

Gabriel Omar Piro Mittelman*

Resumen: La Unión Ferroviaria (UF) fue durante la primera mitad del siglo XX la principal estructura gremial argentina. En torno a ella se vertebró una porción significativa del sindicalismo, comenzando por la propia Confederación General del Trabajo (CGT). Además, contó con decenas de miles de afiliados y con una variedad de funciones e instituciones en su interior que la erigieron como un actor ineludible para los protagonistas de la política local, como el Estado, los partidos políticos o el resto del sindicalismo. Aunque existe un relativo consenso historiográfico respecto de aquella fortaleza, son menos nítidas y explícitas las explicaciones en torno a sus causas. Nuestro objetivo es dar cuenta del complejo entramado de relaciones políticas, económicas, sociales e institucionales que atravesaron a la UF entre 1930 y 1943 y que la posicionaron como el centro de gravedad del movimiento obrero.

Palabras clave: Unión Ferroviaria, Entreguerras, Movimiento obrero argentino

Summary: During the first half of the 20th century, the Unión Ferroviaria (UF) was the main trade union structure in Argentina. It was the backbone of a significant portion of trade unionism, starting with the Confederación General del Trabajo itself. In addition, it had tens of thousands of members and a variety of functions and institutions within it that made it an unavoidable actor for the protagonists of local politics, such as the State, political parties, or the rest of trade unionism. Although there is a relative historiographic consensus regarding that strength, the explanations of its causes are less clear and explicit. We aim to give an account of the complex

* Universidad de Buenos Aires - Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. E-mail: diegoceruso@gmail.com. Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-9360-9186>.

* Universidad de Buenos Aires. E-mail: gabrielpiro90@gmail.com. Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-0494-8005>.

web of political, economic, social, and institutional relations that crossed the UF between 1930 and 1943 and that positioned it as the center of gravity of the labor movement.

Key words. Unión Ferroviaria, Interwar, Argentine labor movement.

Introducción

LA HISTORIA de la clase trabajadora argentina cuenta con una nutrida trayectoria y una densa trama organizativa que ha sido reconstruida desde fines del siglo XIX. Aún con tópicos por abordar, los ámbitos y procesos iluminados recorren un largo camino en el cual conviven análisis de sus estructuras, luchas, vínculo con tradiciones políticas, aspectos culturales, componentes étnicos, perspectivas de género, sociabilidad, entre muchos otros. Asimismo, existen experiencias que permanecen escasamente abordadas o aguardando ser profundizadas. Tal es el caso del objeto de este artículo, cuya esencia consiste en encarar el interrogante en torno al carácter vertebrador de la Unión Ferroviaria como eje ordenador del sindicalismo argentino durante la década de 1930 e inicios de la década siguiente. Pese a esta gravitación, existen pocos estudios que aborden aquel periodo de su experiencia de forma integral, generando un notable vacío historiográfico al momento de completar la cartografía del movimiento obrero. Las motivaciones de aquel vacío son múltiples y variadas, aunque la dificultad en el acceso a las fuentes y la complejidad del objeto ocupan un sitio preferencial en esa nómina. No obstante, ello, existe cierto acuerdo acerca de que se trató de un caso único en el sindicalismo de aquella etapa, logrando una robustez organizativa, una polifuncionalidad y un acceso preferencial al diálogo con los organismos estatales y las empresas, a las que ninguna otra organización podía aspirar.

Ahora bien, aquel consenso en relación con señalar la fortaleza sindical y política del gremio ferroviario contrasta con la diversidad de respuestas respecto al porqué de esta. Entre los estudios más relevantes se encuentran los de Joel Horowitz¹, que, aunque no abordan todas las aristas que implicó el accionar del gremio, representan jalones fundamentales para su análisis. Entre los interrogantes que abordó el autor, se encuentran algunos que entroncan con esta cuestión. ¿Cuál fue el sustento de su poderío? ¿Por qué logró erigirse en el actor principal del sindicalismo argentino? Según Horowitz “el factor explicativo que se pone de relieve es la comunidad ocupacional, la identificación de los trabajadores con su actividad, sus compañeros y su sindicato”.² Esta idea remite a una relación específica entre el tiempo de trabajo de los obreros y el resto de su vida. Mientras que en algunos oficios la esfera laboral se encontraba relativamente escindida de la vida

1 HOROWITZ, Joel. Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una élite obrera. *Desarrollo Económico*, v. 25, n. 99, p. 421-446, 1985; HOROWITZ, Joel. **Los sindicatos, el Estado y el surgimiento de Perón, 1930-1946**. Buenos Aires: Eduntref, 2017.

2 HOROWITZ, op. cit, 1985, p. 445.

privada y del “tiempo libre”³, en el caso ferroviario se conformaron una serie de prácticas en las cuales el obrero construía “su vida sobre la base de su trabajo; sus compañeros de tarea son sus amigos cuando la tarea termina, y sus intereses y actividades en los momentos de ocio giran en torno del trabajo”.⁴

A lo largo de estas páginas propondremos una visión que estructura y profundiza algunos de estos elementos señalados por Horowitz como una condición necesaria pero no suficiente para una comprensión cabal del poderío estratégico del gremio en esta etapa. Ello, toda vez que conviene preguntarse si aquella explicación permite trazar un hilo interpretativo sobre los vaivenes del gremialismo argentino en las décadas anteriores y posteriores. Sin desatender que Horowitz incorporó en sus análisis múltiples factores, convendría establecer si posicionar a la “comunidad ocupacional” como variable central de la argumentación habilita otros interrogantes: ¿Todo gremio que desarrolló una “comunidad ocupacional” la tradujo en una incidencia política y gremial? Incluso mirando estrictamente a los ferroviarios en las décadas posteriores a nuestro estudio cabría preguntarse acerca de la posibilidad de incorporar aquella explicación para interpretar su devenir: resulta un hecho constatado que aquella sólida red de sociabilidad se sostuvo pese a que otras estructuras gremiales se erigieron como las hegemónicas dentro del sindicalismo argentino, en algunos casos acompañando las transformaciones en la estructura económica del país.

La constitución de aquella comunidad fue un factor clave en la cohesión interna del gremio, en la incorporación de nuevos miembros y en la extensión del “ser ferroviario” más allá del ámbito productivo. La formación de esa comunidad es de suma relevancia para explicar la experiencia gremial, pero resulta insuficiente para dar cuenta de su poderío. La familia ferroviaria se configuró en gran parte en torno a beneficios materiales que hacían al bienestar del obrero del riel y de su parentela.⁵ De ahí que la fisonomía específica que adquirió aquella comunidad haya sido más una consecuencia que una causa de aquel poderío.

La Unión Ferroviaria terció en variados temas de la realidad nacional e internacional, a través de posicionamientos y posturas públicas. Su rol dirigente en la Confederación General del Trabajo (CGT) constituyó el ejemplo más acabado de su voluntad por incidir en el desenvolvimiento del movimiento obrero del periodo, osificándose en su columna vertebral.⁶ El sindicato de los obreros del riel ocupaba un sitio estratégico en el sistema

3 Respecto a la distinción entre tiempo libre y tiempo de ocio aquí seguiremos la conceptualización de ELIAS, Norbert; DUNNING, Eric. *Deporte y ocio en el proceso de la civilización*. Madrid: FCE, 1992.

4 SALAMAN, Graeme. *Community and Occupation: An Exploration of Work/Leisure Relationships*. Londres: Cambridge University Press, 1974.

5 PALERMO, Silvana A. Singularidades e desafios do assistencialismo empresário nas ferrovias da Argentina moderna, 1890-1920. *Revista Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 13, p. 1-21

6 CERUSO, Diego; PIRO MITTELMAN, Gabriel. *La columna vertebral del sindicalismo argentino. Una historia social y política de la Unión Ferroviaria (1930-1943)*. Mar del Plata: Grupo Editor Universitario, 2024. Tras un proceso de fusión de centrales obreras, y con el ingreso de importantes sindicatos autónomos, en septiembre de 1930 se fundó la CGT. El peso de los ferroviarios en la central era indudable, aunque esto no implicaba necesariamente supremacía socialista pues el *sindicalismo* allí había ganado posiciones y el socialismo estructuraba una relación siempre compleja con las instancias gremiales. CERUSO, Diego. *El*

productivo nacional, poseía una extensión nacional como ninguna otra estructura gremial y fue un actor activo y la punta de lanza en el proceso de institucionalización del movimiento obrero en este periodo. La acción estatal que tiende a incidir en la resolución de la “cuestión obrera” y a mediar en los conflictos con las patronales, hubiese sido infructuosa sin la aplicación en el caso ferroviario.

El cuerpo documental es nutrido y variado pues abordaremos múltiples fuentes de origen gremial y política como periódicos partidarios, publicaciones sindicales, actas, entrevistas, documentos oficiales, aunque vale aclarar que la publicación oficial de la UF, *El Obrero Ferroviario*, se destaca como preminente producto de los objetivos de este trabajo. Apoyándonos en este *corpus* documental, este artículo se estructurará en torno a dos apartados. En el primero ampliaremos y matizaremos los alcances de la “comunidad ocupacional” como factor explicativo. En el segundo, presentaremos los ejes que hacen a los elementos distintivos del poderío ferroviario.

Elementos y ampliación de la “comunidad ocupacional” del riel

SEGÚN HOROWITZ, la vida cotidiana en los lugares de trabajo llevaba a los ferroviarios a establecer normas de conducta, disciplinas informales y a transmitir valores que delimitaban la pertenencia a la referida “comunidad ocupacional”.⁷ La misma implicaba elementos de sociabilidad y de refuerzo de una cultura propia determinada que hacía a la cohesión de los propios trabajadores que en muchos casos se extendía a sus familias. Por ejemplo, el caso de las “comunas de guarda”, un tipo de viviendas temporales alquiladas por los obreros en las terminales ferroviarias para descansar o pasar la noche, era parte de estas instituciones que moldeaban aquella sociabilidad. Las mismas ofrecían vivienda a bajo costo y establecían un determinado comportamiento para acceder a ellas, lo que provocaba cierto disciplinamiento. Allí, como también en los comedores obreros, los trabajadores dieron origen a sociedades de ayuda mutua o cooperativas de consumo destinadas a sus familias, ya sea dependientes del sindicato o con un funcionamiento como instituciones *ad hoc*.⁸ En estas los trabajadores podían acceder, por ejemplo, a comida de modo más económico. En otros casos estas iniciativas y formas de sociabilidad se extendieron desde las estaciones y talleres de tren al conjunto de la comunidad, conformando “barrios ferroviarios” o incluso pueblos identificados con la actividad rielera.

En paralelo y retroalimentando esta comunidad ferroviaria, la UF desarrolló una serie de iniciativas que presentaban una variada oferta de actividades culturales, recreativas y de sociabilidad que apuntaban a ocupar el tiempo libre de los trabajadores y sus familias.

nudo gordiano. El Partido Socialista argentino y el movimiento obrero en los años treinta, Mar del Plata: Grupo Editor Universitario, 2023.

7 HOROWITZ, op. cit., 1985.

8 *El Obrero Ferroviario*, 16/4/1940.

Entre sus fundamentos estatutarios resultaba un objetivo central el de fomentar los hábitos de estudio, trabajo y de economía, a cuyo efecto se crearon “bibliotecas, escuelas técnicas y sociedades cooperativas”.⁹ En su concepción, así como el ferrocarril había significado un factor de “unidad nacional”, logrando conectar las llanuras con las montañas y el litoral con el norte argentino, el sindicato debía apoyarse sobre aquella estructura arterial para realizar una obra cultural y educativa que elevase el nivel de vida de la población. Con el objetivo de instruir a los propios obreros del riel se alentó la creación de escuelas técnicas destinadas al aprendizaje de oficios, dictando cursos tan variados como dactilografía, geometría, telegrafía o teoría y solfeo¹⁰, la puesta en pie de bibliotecas populares con volúmenes referidos a la cultura universal, salas de teatro, y otro conjunto de iniciativas entre las que se destacó su propio órgano de prensa *El Obrero Ferroviario*.

El mismo contó hasta 1942 con 12 páginas de aparición quincenal, siendo más voluminoso que la mayoría de los periódicos proletarios, destinadas tanto a los temas sindicales como al seguimiento de tópicos tan diversos como la cuestión del fascismo en Europa, el tratamiento de la tuberculosis o la interpretación del rosismo, entre otros.¹¹ Vale destacar que sus números fueron enviados periódicamente a la biblioteca de Nueva York y a la Oficina Internacional del Trabajo, como parte del seguimiento que hacían los obreros del riel de sus pares en otros países y de su conexión institucional a nivel global. Hacia 1935 se sumó como canal de difusión de la UF una transmisión radiofónica, pues el gremio consideró que la frecuencia quincenal del periódico no era suficiente para la comunicación con las seccionales y que aquel medio había conquistado un arraigo tal en el país que permitía una mayor cercanía con los afiliados. Así, “La Voz Etérea de la Unión Ferroviaria para todo el país”, transmitió noticias, conferencias y editoriales que pretendían llegar a todo el territorio, incluyendo a sectores no ferroviarios pero que podían compartir las finalidades sociales y culturales del gremio.¹²

Desde el periódico y la radio se alentó entonces a las seccionales a realizar una obra cultural propia, creando Comisiones de Cultura destinadas a desarrollar una labor de “elevación intelectual y moral del gremio”, organizando para ese fin, “conferencias, comentarios, lecturas, concursos literarios y demás actividades conexas”.¹³ Ya para 1937 esta iniciativa se intentó institucionalizar mediante la creación de una comisión cultural integrada, entre otros, por Mario Bravo y Juan Bramuglia, cuadros del Partido Socialista (PS), cuyo ambicioso programa apostaba a la intervención en ámbitos tan amplios como la radiotelefonía, el fomento de conciertos musicales, la creación de becas estudiantiles, el estudio de la historia y la legislación argentina o la de sus doctrinas económicas, entre

9 FERNÁNDEZ, Manuel. **La Unión Ferroviaria a través del tiempo. Veinticinco años al servicio de un ideal (1922-1947)**. Buenos Aires: Unión Ferroviaria, 1947.

10 *El Litoral*, 3/5/1939.

11 Por ejemplo: *El Obrero Ferroviario*, 1/8/1933.

12 Unión Ferroviaria, *Memoria y balance correspondiente al año 1935*, Secretaría General, 1936.

13 *El Obrero Ferroviario*, 1/11/1933.

otros asuntos. Pese al propio reconocimiento de la UF sobre las dificultades materiales para realizar tan vasta obra, en 1947 se vanagloriaba de constatar que en las 290 delegaciones ferroviarias en todo el país existía o un club deportivo, o una biblioteca o una mutualidad que representaban el acceso a la cultura en esa localidad. A su vez, señalaba que su biblioteca central contaba con unos 6000 volúmenes, posicionándola por encima de otros emprendimientos dentro del mundo gremial. Resulta interesante destacar que en algunos casos estos emprendimientos se vinculaban a la propia formación de nuevos cuadros sindicales que pudiesen actuar con sabiduría, como por ejemplo en 1934, cuando se alentó la creación de una “escuela de oradores”.¹⁴

Esta obra cultural se mantuvo constante bajo las distintas conducciones de este periodo, aunque parte de su impronta se puede asociar a la influencia socialista en el gremio. Tanto la concepción educativa, fuertemente influida por las ideas y la obra de Domingo F. Sarmiento, como la adopción de los ideales del cooperativismo, las definiciones económicas sobre el librecambio, el higienismo, o las interpretaciones sobre la historia nacional, estuvieron estrechamente emparentadas con las esgrimidas por los periódicos y revistas del PS.¹⁵ A su vez, en la propia prensa gremial fueron frecuentes las publicaciones de artículos y conferencias de dirigentes socialistas como Juan B. Justo, Nicolás Repetto, Alicia Moreau, o el citado Mario Bravo.

Por otra parte, la obra cultural ferroviaria se puede asimilar a algunos aspectos de la tradición socialista y de las izquierdas en lo relativo a sus rasgos reactivos frente elementos de la “cultura de masas”.¹⁶ Para el gremio, un eje fundamental de su práctica cultural consistía en desterrar los elementos disolventes de la ilustración de los obreros, de aquellos entretenimientos o acciones que los alejasen de una vida culta, interesada en el conocimiento y en la refinación de sus intereses. Por ejemplo, en el caso del teatro, un obrero ferroviario, que a su vez era miembro de un “cuadro filodramático” organizado por una seccional del sindicato, señalaba que no se debía alentar bajo ningún punto de vista la realización de obras “que en lugar de ilustrarnos y elevarnos artísticamente contribuyen a perpetuar los errores y los vicios que el teatro profesional prefiere”. Con ello buscaba reafirmar la idea según la cual la masividad del espectáculo no conllevaba ninguna relación con su calidad y que, por lo tanto, la acción artística del sindicato no podía estar orientada a satisfacer a un “público que está acostumbrado a los exabruptos comunes que tanto abundan”, en referencia al sainete y a la farándula teatral que “embotaban” el cerebro del pueblo.¹⁷

14 *El Obrero Ferroviario*, 16/2/1934.

15 BARRANCOS, Dora. **Educación, cultura y trabajadores (1890-1930)**. Buenos Aires: CEAL, 1991; GRACIANO, Osvaldo. **Entre la torre de marfil y el compromiso político: intelectuales de izquierda en la Argentina, 1918-1955**. Bernal: Unqui Editorial, 2008; RABASA, María Natalia. El Partido Socialista y El Hogar Obrero. Un análisis de las primeras experiencias cooperativas en el cambio de siglo. **Archivos de Historia del Movimiento Obrero y la Izquierda**, n. 19, p. 133-55, diciembre 2022.

16 GUIAMET, Javier. **El socialismo argentino y la cultura de masas**. Buenos Aires: Eduntref, 2023; PIRO MITTELMAN, Gabriel. El Partido Comunista de Argentina ante el desafío de la “cultura de masas” (1935-1946). **Anuario del Instituto de Historia Argentina**, n. 23, v. 2, 2023.

17 *El Obrero Ferroviario*, 16/5/1941.

En esta misma dirección se destacaban aquellas acciones, como la formación por parte de un grupo de obreros de un “Centro de Estudios Sociales” destinado a dar cursos, pues así se combatía “el embrutecimiento colectivo” y “la falta de ilustración social”. Los mismos eran atribuidos a la carencia de “medios asequibles al cerebro obrero, la degeneración alcohólica del obrero agrícola, del campo y de otras actividades”, todos ellos “factores determinantes de la ignorancia supina de la clase laboriosa”.¹⁸ Dentro de estos factores, el alcoholismo encabezaba las listas de prácticas a desterrar. Esto conllevó a la publicación de decenas de artículos y conferencias relativos al tema en *El Obrero Ferroviario* y a alentar su combate en los festivales e instancias de sociabilidad de los trabajadores, como en la celebración del aniversario de la UF en el pueblo riojano de Chepes, donde el ex presidente de la seccional instó a “que se cierren muchas tabernas y que se abran las páginas de muchos libros”.¹⁹ Esta lucha contra el alcohol entroncaba con una vieja tradición en el movimiento obrero y en las izquierdas que asociaba su erradicación a la buena moral y a la formación cultural y educativa que se buscaba.²⁰

Dentro de estos factores que contribuían a la ignorancia del obrero merece un párrafo aparte el fútbol profesional que, al menos en los primeros años de la década del 30, fue considerado por el sindicato como un peligro por causar en cada partido profundas perturbaciones internas derivadas de las pasiones deportivas que por momentos adquirían “aspectos de guerra civil”.²¹ Esto no debe obnubilar el hecho de que el sindicato reconoció al fútbol como una práctica extendida e incluso organizó instancias para su realización en un nivel amateur. Pero en ambos casos se buscó perfeccionar su funcionamiento que calificaban como atravesado por un espíritu mercantilista (vinculado a la remuneración y compra y venta de los jugadores) que degradaba la moral de los participantes y de los espectadores. A este modelo se contraponía la idea de “socialización del deporte” que estaba relacionada con el retorno a su espíritu original, supuestamente basado en el fin de perfeccionar el organismo humano como consecuencia de una “sana práctica de los juegos viriles”, construcción de la masculinidad mediante, que permitía cumplir el principio de “alma sana en cuerpo sano”.²²

De conjunto se trataba de establecer una moral que debía atravesar a los trabajadores ferroviarios a la hora decidir cómo emplear su tiempo libre. De ahí que el periódico sindical haya destacado testimonios como el esgrimido por un joven trabajador ferroviario que reaccionaba refiriéndose particularmente al rol degenerativo de los espectáculos vinculados

18 *El Obrero Ferroviario*, 1/3/1932.

19 *El Obrero Ferroviario*, 16/10/1932.

20 MARTÍNEZ MAZZOLA, Ricardo. ¡Guerra al alcohol! Las campañas antialcohólicas de socialistas y anarquistas a principios de siglo, Tesis (Maestría) - Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, 2000. MIGNON, Carlos; GAIDO, Daniel. *El marxismo y la lucha contra las adicciones en la clase obrera. La cuestión del alcohol en la Internacional Socialista y en la Revolución Rusa*. Santiago de Chile: Ariadna Ediciones, 2023.

21 *El Obrero Ferroviario*, 1/10/1931.

22 *El Obrero Ferroviario*, 1/12/1932.

al hipódromo, a la radio, al deporte, al cine y a la actitud de “donjuanismo” que proponían aquellos entretenimientos:

Estoy profundamente decepcionado de la juventud ferroviaria, a la que pertenezco, y siempre la veo indolente y remisa, como dispuesta a no romper lanzas contra aquellos que pretenden enseñarle a dedo el camino a seguir; contra aquellos que osan explotarla, robándole las mejores horas y energías de la vida en su propio beneficio a cambio de vergonzosas retribuciones que, en el mejor de los casos, no alcanzan para restituir las fuerzas perdidas en el cotidiano trajín de la usina, del taller, de la oficina y de tanto otro lugar de trabajo duro y continuo.²³

Ante este diagnóstico pesimista, la UF ejerció un rol activo en fomentar desde su acción cultural, pero también en las instancias propias de la sociabilidad de la comunidad ferroviaria, una influencia moral y la inculcación de un repertorio de acciones que modelizaban lo que debía ser un uso racional del ocio. Tanto en las festividades de las seccionales como en las inauguraciones de locales, bailes o reconocimientos a algún trabajador que se jubilaba, la UF puso en práctica una serie de actividades que consideró propias de sus ideales. En muchas de esas instancias se apuntaba no sólo al trabajador sino también a su familia, reforzando aquél ideal de comunidad ferroviaria, pues esto incluía también a la población aledaña a las estaciones. Así, por ejemplo, el festival campestre anual de la seccional Rosario del Central Argentino, organizado en conjunto por la UF y La Fraternidad (LF), el sindicato de maquinistas, se transformó en un evento relativamente masivo, en el cual se reunieron en 1931 unas 6000 personas.²⁴ En otros casos, algunos festivales organizados por seccionales, como la de Laboulaye, provincia de Córdoba, se transformaron en eventos regionales en los cuales algunos trabajadores viajaron hasta 200 kilómetros para asistir.

El repertorio de actividades en este tipo de festivales se emparentó también con algunos eventos de la tradición de las izquierdas locales²⁵ que combinaban la lectura de poesía, con la música, y la alocución de algún dirigente, resaltando el hecho de que en muchos casos los artistas eran los propios trabajadores o sus familias. Pero sobre todo este vínculo estaba dado por la finalidad del evento que, más allá de proporcionar un entretenimiento “adecuado”, debía cumplir un papel moralizador, que se inscribía en una amplia tradición de la cultura de izquierda argentina:

No tendría ninguna importancia un festival ferroviario, si no palpitara en lo más recóndito de los compañeros un gran ideal de emancipación social, de una sociedad sin explotados ni explotadores en donde reine la solidaridad entre los que producen y consumen.²⁶

23 *El Obrero Ferroviario*, 16/2/1933.

24 *El Obrero Ferroviario*, 16/2/1931.

25 CAMARERO, Hernán. **A la conquista de la clase obrera. Los comunistas y el mundo del trabajo en la Argentina, 1920-1935**. Buenos Aires: Siglo XXI, 2007; BISSO, Andrés. **Sociabilidad, política y movilización: Cuatro recorridos bonaerenses 1932-1943**. Buenos Aires: Buenos Libros, 2009.

26 *El Obrero Ferroviario*, 1/5/1932.

Desde este punto de vista el momento de sociabilidad que por excelencia fue destinado a recrear el ideal de la comunidad ferroviaria, fueron las festividades anuales realizadas para celebrar el aniversario del sindicato. Estas instancias resultaban incluso más relevantes para el gremio que las celebraciones tradicionales de los trabajadores, como el 1° de Mayo, que se limitaba a una participación en los actos convocados por la CGT y a un simbólico paro de cinco minutos para los trabajadores que estuvieran afectados al servicio. En estas celebraciones cada seccional debía organizar un evento que en muchos casos contaba con la participación de miembros de La Fraternidad, variando las actividades desde la puesta en pie de representaciones dramáticas, hasta la proyección de películas, organización de bailes o la simple realización de un asado a la criolla. En sus diversas formas, sin embargo, estas instancias tendían a confluir en un discurso y una acción que reafirmaban la identidad ferroviaria. Ya sea porque los filmes refiriesen explícitamente a los ferrocarriles (como en el caso de “El Tren 48” proyectado por la seccional Córdoba²⁷), por la entonación de himnos y canciones obreras, por la participación especial de los hijos de los ferroviarios o por las palabras de los dirigentes locales, estos eventos apuntaban explícitamente a conmover al obrero del riel y sus familias, reafirmando en muchos casos lo obrado por el sindicato y sus dirigentes en ese período. En algunos de ellos incluso se realizaba una breve historia de la organización y se interpelaba a continuar con la obra de organización.

No obstante, en muchos casos, nuevamente, la festividad de los ferroviarios se ampliaba a otras comunidades, ya sea la de los miembros de La Fraternidad o a los vecinos de las seccionales. Las crónicas enviadas a *El Obrero Ferroviario*, que se multiplicaban por decenas durante las semanas posteriores al aniversario, daban cuenta de la convocatoria a artistas locales, asadores especializados del barrio, e incluso la realización de acuerdos con los comercios de la zona para que donasen artículos que serían rifados como parte de la celebración. En otros casos, las donaciones corrían por cuenta de algunas empresas aledañas que colaboraban con la realización de la fiesta.²⁸ Varias de estas actividades, además se realizaban o bien en la casa seccional de cada localidad o en algunas estancias que oficiaban de casas de campo para realizar picnics, las cuales eran prestadas por sus dueños o dueñas, en muchos casos vecinos acaudalados de la zona.

Ese universo, que incorporaba un determinado sentido de pertenencia, implicaba no sólo la reproducción de prácticas y contenidos, sino además la pretensión de obtener ciertos beneficios y de pertenecer a un cuerpo de ideas que lo estructuraba.²⁹ Ello se reproducía a través de un complejo entramado por fuera del proceso productivo, aunque en estrecha relación con él, que se entrecruzaba con la percepción que de ello tenían el sindicato y

27 *El Obrero Ferroviario*, 16/10/1934.

28 *El Obrero Ferroviario*, 1/11/1935.

29 NEIBURG, Federico. **Fábrica y Villa Obrera: historia social y antropología de los obreros del cemento**. Buenos Aires: CEAL, 1988.

los trabajadores.³⁰ Aquel ecosistema ferroviario que, como hemos visto, estructuraba una amplia experiencia gremial que se adentraba en la vida cotidiana de los trabajadores y sus familias, se revelaba inescindible del poderío y fortaleza de la Unión Ferroviaria. Muchas de estas iniciativas hubiesen resultado inconsistentes de no apoyarse en la capacidad de negociación y articulación política que sustentaba al sindicato. Pero antes de adentrarnos en esta interrelación, vale la pena señalar un último elemento que creemos relevante para seguir ampliando aquel panorama referido a la “comunidad ocupacional”.

Pues ese sentido identitario también se conformaba desde una mirada social que los propios ferroviarios se encargaban de reafirmar. Ello estaba compuesto por múltiples escenarios que contenían representaciones sobre el rol de la mujer, la masculinidad, y formas de consumo que moldeaban un ideario.³¹ “Ser ferroviario” no representaba una ubicación diferencial únicamente dentro del mundo gremial, sino que hacía el *status* de la familia obrera en su conjunto. Los beneficios obtenidos por la seguridad social, por las iniciativas mutualistas y el sistema cooperativo, eran un resguardo para todos los integrantes del hogar. En los convenios referidos a jubilaciones y pensiones y en la titularidad sobre las propiedades otorgadas por el Hogar Ferroviario³², existía un particular énfasis en asegurar a las esposas de los trabajadores y a sus hijos en caso de accidente o muerte del obrero. Ello da cuenta de un imaginario construido sobre las conquistas como beneficiosas para el conjunto de la familia ferroviaria cuestión que, por aquel entonces, no podía compartir ningún otro sindicato.

En un sector productivo con una fuerza de trabajo masculinizada, aquella dinámica alentaba una serie de concepciones, propias de muchas estructuras gremiales de la época, que colocaban al obrero como proveedor del hogar, reforzando una serie de preceptos sobre el rol de las mujeres³³, particularmente en lo referido a las actividades reproductivas³⁴, llegando a dar indicaciones concretas sobre cómo se debía realizar el trabajo doméstico.³⁵ E incluso estableciendo una concepción más general sobre las diferencias de género:

(...) en ningún momento el que escribe estas líneas tiene la intención de coartarle la libertad a la mujer; al contrario, es partidario de que debe gozar de todos los derechos en igualdad de condiciones con el hombre, pero entiende que la mujer, una vez contraído el matrimonio, también contrae la responsabilidad de atender su hogar, y que es un deber sagrado de ella

30 GODOY, Solange. **La otra cara del ferrocarril: género, trabajo, familia y amor desde la perspectiva de las trabajadoras ferroviarias**. Tesis (Maestría) - Universidad Nacional de San Martín, 2022.

31 BADALONI, Laura. **Ferroviarios del Central Argentino: la conformación de un colectivo de trabajadores (1902-1933)**. Buenos Aires: Ediciones CEHTI y Ediciones Imago Mundi, 2022; PALERMO, Silvana. La paternidad obrera: masculinidad, trabajo ferroviario y cuestión social en las revistas ilustradas de Argentina de principios del siglo XX. *Iberoamericana*, v. 23, p. 165-191, 2023.

32 CERUSO, Diego y PIRO MITTELMAN, Gabriel. Las organizaciones sindicales frente al problema de los hogares proletarios (1930-1943). *Anuario del Centro de Estudios Históricos Profesor Carlos S. A. Segreti*, v. 2, n. 22, pp. 64-84, 2022.

33 NARI, Marcela. **Políticas de maternidad y maternalismo político, Buenos Aires (1890-1940)**. Buenos Aires: Biblos, 2004.

34 VOGEL, Lise. **Marxism and the Oppression of Women. Toward a Unitary Theory**. Londres: Historical Materialism-Brill, 2013.

35 *El Obrero Ferroviario*, 16/8/1938.

atender sus hijos, los que en los primeros años de la infancia tanto necesitan el cariño de la madre (...) es por esta razón que también es necesario prohibir el trabajo de la mujer casada.³⁶

Estas nociones no tenían que ver únicamente con un “espíritu de época” en torno a los roles de género y de las infancias, ni a ciertas ideologías patriarcales emanadas desde distintos ámbitos de aquella sociedad, sino que respondían también a cuestiones concretas que se materializaban en los asuntos gremiales. La cita referida, por ejemplo, se enmarcaba en un debate más amplio sobre el tema de la desocupación sobre el cual el gremio expresó opiniones tendientes a señalar el efecto perjudicial de habilitar la competencia de la fuerza de trabajo femenina, tanto por el impacto salarial como por la preferencia en la ocupación de las vacantes disponibles. A su vez, esta presión reapareció con vigor cuando la UF luchó por establecer recortes en los beneficios que provenían de la Caja Ferroviaria y eran recibidos por las familias de los obreros. Tal fue el caso, por ejemplo, de las hijas o hermanas mayores de edad, que hasta ese momento percibían pensiones en caso de accidente o muerte de su pariente:

(...) Trátase de personas que, tanto por su buen estado de salud como por su mayoría legal de edad, son aptas ya sea para el trabajo o bien para contraer matrimonio. El hecho de contar con una pensión, como en la actualidad, las aleja de ambas condiciones. Por tener la vida asegurada, no aprenden oficio alguno, y, por no perder el derecho adquirido, no contraen matrimonio, sin perjuicio de hacer vida marital con un hombre que, en muchísimos casos, tampoco trabaja, pues vive de la entrada que percibe la mujer.³⁷

En este sentido, otra noción presente en aquella comunidad era la de complementariedad, pues era usual encontrar menciones en las que las mujeres eran situadas en un plano de colaboración respecto de las tareas masculinas en el gremio. Por ejemplo, se resaltaba su amabilidad y singular agrado para alentar la venta de rifas que la UF propiciaba en función de poner en pie las Casas Seccionales. Ciertamente, allí tampoco faltaban apelaciones a las mujeres en su carácter de esposa, madre o hija, siempre como “acompañamiento del hombre militante gremial”.³⁸ Otro ámbito en el que entendían que la mujer podía desplegar sus dotes de “ama de casa”, y desde allí lograr cierta “elevación”, era el cooperativismo, tal como expresaba la propia Alicia Moreau, sosteniendo que allí las mujeres podían encontrar un sentido social a las tareas domésticas arrancándolas de la rutina diaria.³⁹ Estas referencias al rol femenino convivían en el gremio con reivindicaciones genéricas sobre la igualdad de derechos o conmemoraciones puntuales como el día de la mujer trabajadora.

Esta construcción identitaria se combinaba con la conformación de la imagen de un varón como jefe de familia y proveedor de esta.⁴⁰ En aquellas concepciones no faltaban las

36 *El Obrero Ferroviario*, 1/3/1931.

37 *El Obrero Ferroviario*, 16/8/1932.

38 *El Obrero Ferroviario*, 1/3/1940.

39 *El Obrero Ferroviario*, 1/12/1933.

40 PALERMO, op. cit., 2023.

referencias a imágenes de masculinidad que hacían las veces de vehículo de sociabilidad para los trabajadores y ritualizaba el ingreso de los más jóvenes a aquella comunidad:

Te diré que era muy difícil sustraerse de los momentos de salón. El que se hacía el puritano y no pasaba por allí, se aislaba de los más jóvenes. Y esos jóvenes se reunían en la plaza al atardecer, piropeaban a las muchachas y programaban la salida nocturna al salón.⁴¹

No obstante, vale destacar que la construcción de esa hombría se encontraba en estrecha relación al concepto de virilidad, pero no entendido solamente como atributo de la fuerza física, como podría ser el caso de los obreros de la construcción o los metalúrgicos, sino como surgida de un saber, una pertenencia y un *status* social asociado al consumo de determinados bienes. Este vínculo con el consumo resultó explícito en la prensa ferroviaria, que contó en sus páginas con numerosos avisos publicitarios dirigidos especialmente al obrero del riel, reafirmando aquel rol de cabeza de familia que abastecía de bienes al hogar. La mayoría de los avisos anunciaban al destinatario, dando cuenta de su capacidad de compra, de adquirir créditos a largo plazo, pero también de ciertos parámetros de consumo que los colocaban por encima del promedio de la clase trabajadora en aquel periodo.

De este modo, todos estos elementos que rescatamos y ampliamos referidos a la “comunidad ocupacional” conformaban el núcleo central de la vida cultural, la identidad y de las vastas redes de sociabilidad del mundo ferroviario. Ahora bien, a nuestro entender, todas estas dimensiones, si bien permiten dar cuenta de la capacidad del gremio para exponer altos grados de cohesión, sincronicidad y alcance territorial de su desenvolvimiento, podrían ser definidas como consecuencias más que como causas de su poderío. Es decir, tal como venimos señalando, muchas de ellas anclaban su existencia simbólica en una dimensión material concreta que dependía a su vez de la robustez política y económica del gremio. La capacidad para desplegar aquella miríada de iniciativas no fue únicamente un producto de la audacia del núcleo dirigente de los ferroviarios, sino una posibilidad habilitada por su posición en la economía nacional, sus relaciones con el Estado y las empresas y por su vocación de incidencia política sobre el conjunto del gremialismo que ubicaba a la UF como la voz central en el coro del sindicalismo criollo. A ello nos abocaremos en el próximo apartado.

La UF, sus redes políticas y gremiales

SEGÚN EL PRÓLOGO a su historia oficial, la Unión Ferroviaria no sólo habría hecho un aporte al bienestar del gremio, sino también una contribución integral “a la clase obrera argentina, a través de la Confederación General del Trabajo”.⁴² Vale la pena explorar los alcances de esta

41 LOZZA, Arturo. *Tiempo de huelgas. Los apasionantes relatos del campesino y ferroviario Florindo Moretti sobre aquellas épocas de fundaciones, luchas y serenatas*. Buenos Aires: Anteo, 1985.

42 FERNÁNDEZ, op. cit., 1947.

percepción pues consideramos que ahondar en las lecturas de la UF sobre el conjunto del gremialismo permite comprender mejor su ubicación como columna vertebral del sindicalismo local y como actor en la política argentina. A su vez, esta lectura relacional, habilita sortear una característica de algunos de los análisis sobre la UF, como el de Horowitz, en el cual se elabora un estudio por momentos autocentrado en el sindicato, desatendiendo su interacción con otros actores. En este sentido, este aspecto permite una comprensión más acabada de los elementos que hacen al poderío ferroviario.

El vínculo entre los ferroviarios y el resto del mundo gremial se remontaba a sus etapas formativas y ya desde las primeras décadas del siglo XX habían constituido importantes piezas en el tablero de las centrales obreras. Continuando aquella trayectoria, desde 1930, la Unión Ferroviaria se transformó en el “buque insignia” de la CGT, otorgándole una parte significativa del total de sus afiliados, de su extensión nacional, tallando de forma fundamental en los debates de sus organismos directivos y siendo un factor clave en sus rupturas de 1935 y 1942.

El Obrero Ferroviario no sólo reflejó permanentemente las declaraciones y circulares de la CGT, sino que dio cuenta de su acción alentando al resto de los sindicatos a que se adhiriesen. La UF articuló el ingreso de varias seccionales locales, provinciales y regionales a la CGT. Del mismo modo, celebró la incorporación de importantes gremios como la Asociación de Trabajadores del Estado. En otros casos, la UF fue fuertemente reactiva a la ampliación de la central, por ejemplo, ante la propuesta de los gremios comunistas de sumarse a la CGT por considerarla una “campaña de unificación sindical con marcados fines políticos”, aunque luego modificaría su parecer.⁴³

En varios momentos, y teniendo en cuenta su retórica prescindente, la UF delegó su intervención sobre los “asuntos políticos” en la CGT. Así fue en el caso de sus apreciaciones sobre la dictadura de José Félix Uriburu y posteriormente sobre las medidas represivas del gobierno de Agustín P. Justo.⁴⁴ Asimismo, las caracterizaciones sobre el estado de la economía, las medidas de emergencia para defender los salarios obreros, como el reparto de las horas de trabajo, o las referencias generales al sistema capitalista y sus crisis, tendieron a reproducir literalmente los comunicados efectuados por la CGT.⁴⁵ Esta sinergia entre ambas estructuras también se evidenció en el sentido opuesto: los dirigentes de la UF acudieron a los organismos directivos de la CGT para denunciar las “injerencias políticas” en su organización, esperando el respaldo a la posición prescindente por parte de la central.⁴⁶

43 *El Obrero Ferroviario*, 15/4/1935.

44 El 6 de septiembre de 1930 ocurrió el primer golpe de Estado de la historia argentina. Tras ello, el gobierno dictatorial estuvo encabezado por Uriburu hasta febrero de 1932, momento en el que luego de elecciones fraudulentas asumió el gobierno el general Justo.

45 *El Obrero Ferroviario*, 16/8/1932.

46 *Boletín de la CGT*, 28/3/1934; para ver la disputa entre la CSIG y la CGT durante esos años ver CERUSO, Diego. **El nudo gordiano. El Partido Socialista argentino y el movimiento obrero en los años treinta.** Mar del Plata: Grupo Editor Universitario, 2023.

Este vínculo simbiótico se explica, en parte, en el hecho de que la CGT dependiese, al menos en sus primeros tiempos, de la adhesión de la UF para esgrimirse como la principal central del país. A modo de ejemplo, las distintas seccionales de la UF representaban 260 de las 401 entidades que pertenecían a la CGT en 1932.⁴⁷ Al mismo tiempo, desde el punto de vista de la extensión nacional, regiones enteras como Jujuy, La Rioja, Salta, San Juan, Chubut, Formosa, La Pampa, Santa Cruz, Tierra del Fuego y Río Negro, sólo contaban con representación en la central mediante sus seccionales ferroviarias. Sin la UF, la CGT hubiese limitado su poder de acción, al menos inicialmente, a Buenos Aires, parte del Litoral y Córdoba. Esta gravitación, a su vez, implicó que las disputas por el control de la central pasasen por obtener la conducción de los organismos directivos de la UF, lo cual fue señalado desde organizaciones políticas que consideraron esta implantación como el equivalente al dominio de la “burocracia ferroviaria” sobre la CGT.⁴⁸ Este peso específico se hizo evidente en 1935 cuando, tras su ruptura, la central comenzó a funcionar en la sede de la Unión Ferroviaria de la calle Independencia, habiendo desplazado previamente al sector que seguía respondiendo a Antonio Tramonti luego del cambio de conducción gremial en 1934. De ahí que una de las preocupaciones del periódico de la CGT en 1936, fuese reflejar una por una las adhesiones de las distintas seccionales ferroviarias de todo el país a la nueva conducción.⁴⁹

Recién en 1942, ante el avance constante de los gremios comunistas en el interior de la CGT⁵⁰, expresión de los cambios en la composición del movimiento obrero argentino producidos por la industrialización de aquellos años, la UF comenzó a ser cuestionada en su rol hegemónico. La abultada derrota de la lista encabezada por José Domenech en el IIº Congreso de la CGT, realizado en diciembre de aquel año, respaldada por un poco más de los votos de los delegados de la UF, demostraba que la correlación de fuerzas se había modificado.⁵¹ No obstante, la posterior ruptura de la central confirmaba que la unidad del movimiento obrero argentino no podía ocurrir sin el apoyo de la UF, cuestión que se confirmó en la acción del gobierno inaugurado en junio de 1943 tendiente a establecer un férreo control sobre el sindicato.

Como señala Horowitz, existió una ambigüedad en el periodo respecto a si la Unión Ferroviaria era la columna vertebral de la CGT, como solían referir los propios ferroviarios,⁵² o la central respondía directamente a los intereses del gremio. Esta segunda lectura no permite dar cuenta de las múltiples tensiones que atravesaron a la CGT, cuyas soluciones no dependieron sólo de una ecuación numérica, sino de lograr un equilibrio entre las

47 Boletín de la CGT, 15/3/1932.

48 *Lucha Obrera, órgano de la Liga Obrera Revolucionaria*, mayo de 1941.

49 CGT, 7/2/1936.

50 CAMARERO, Hernán; CERUSO, Diego. **Comunismo y clase obrera hasta los orígenes del peronismo**. Mar del Plata: Grupo Editor Universitario, 2020.

51 DEL CAMPO, Hugo. **Sindicalismo y peronismo. Los comienzos de un vínculo perdurable**. Buenos Aires: Siglo Veintiuno. 2005, p. 141-148.

52 *El Obrero Ferroviario*, 1/7/1938.

distintas facciones políticas, sindicales y las tendencias en el desarrollo del movimiento obrero local. Sin embargo, la “responsabilidad” de los ferroviarios en el sostenimiento de la unidad en la CGT fue utilizada como mecanismo de cohesión por parte de sus dirigentes. Domenech reflexionaba en este sentido que la central había sido fundada bajo la premisa de que los ferroviarios iban a “controlar sus actos” dando un respaldo uniforme a la conducción, por lo que las disputas intestinas rompían aquel pacto y ponían en duda el funcionamiento de la propia CGT, habilitando a que el abanico de sindicatos de menor importancia pudiese triunfar sobre su modelo de organización.⁵³ La relación de la UF con otros sindicatos, cuando no pasó directamente por los organismos directivos de la central, fue más bien distante, poco cordial y escasamente solidaria.⁵⁴ Si ya resultaba poco frecuente que la UF realizase medidas de lucha por sus propias demandas, fueron prácticamente nulas en el periodo las acciones de solidaridad con otros gremios.

Sin embargo, esta distancia, propia del corporativismo ferroviario, no debe confundirse con indiferencia. La UF no sólo hizo un seguimiento minucioso de las tendencias organizativas del sindicalismo internacional, sino que realizó una comparación constante de su accionar con la del resto de los gremios como una forma de resaltar las ventajas de su modelo. Esta comparación fue especialmente exaltada ante la crisis de 1930. La UF consideraba que de algunas experiencias se podían sacar conclusiones generalizables al resto del sindicalismo, como lo hicieron frente a la huelga frigorífica de 1932, en la que tuvieron protagonismo los cuadros del Partido Comunista. La primera se refería al alcance de los conflictos con las empresas. Los mismos no debían superar su carácter circumscripto a “peleas del trabajo” para arrancar al capital algunas conquistas vitales o defender las ya obtenidas. En segundo lugar, se achacaba a los comunistas el hecho de constituirse como una “vanguardia dirigente”, separada del conjunto de los trabajadores y desconocedora del medio en el que se actuaba. Finalmente, se colocaba el énfasis en la relación con el Estado pues se señalaba que prescindir de su presencia resultaba traumático para los trabajadores. La fuerza del Estado podía inclinar el resultado de la querella y negar su utilidad implicaba balancear su peso hacia los capitalistas, pues la lucha se presentaba como un movimiento no sólo antiempresario sino también antiinstitucional, obligando al Estado a defender el orden. Sin embargo, la UF calibró quirúrgicamente sus críticas dependiendo del contexto político y de los actores. El avance del comunismo en la CGT implicó que fuesen puliendo sus asperezas. De este modo, hacia fines de la década de 1930 la UF estaba dispuesta a reivindicar a la Federación Obrera Nacional de la Construcción (FONC), participar de sus actos, e incluso darles publicidad en su prensa.⁵⁵

53 Unión Ferroviaria, Acta Nro. 6, reunión del Comité Ejecutivo del 17 de mayo de 1935. Citado en: HOROWITZ, op. cit., 1985.

54 Universidad Di Tella, Archivo de la Biblioteca, Fondo: Archivo Historia Oral: Entrevista Rodríguez, Luis María.

55 *El Obrero Ferroviario*, 1/10/1939.

En este punto resulta necesario referirnos a un caso particular de los vínculos entre la UF y el resto del gremialismo, con otro sindicato del riel: La Fraternidad, que nucleaba centralmente a los maquinistas. Desde la década de 1920 ambas entidades establecieron lazos a través de la Confraternidad Ferroviaria, pero desde comienzos de 1930, con la creación de la CGT, a la que inicialmente no adhirieron los maquinistas, sus vínculos se tornaron más conflictivos. Recién en 1934 se retornó a un entendimiento entre ambos gremios que perduraría, relativamente estable, durante el siguiente período. La “hermandad” a la que se aludía discursivamente en tanto trabajadores ferroviarios, muchas veces estuvo empantanada por las dificultades para establecer los límites de la representación de cada organización. Además, existían diferencias en el trato de las empresas y en el estatus de cada sindicato. Según recordaba el cuadro ferroviario Luis Rodríguez, los maquinistas estaban en una posición mejor que el resto de los ferroviarios.⁵⁶

El momento de mayor tensión en aquella etapa fue el periodo que abarcó de 1929, tras la disolución de la Confraternidad Ferroviaria, hasta las elecciones al directorio de la Caja Ferroviaria, estructura previsional cogestionada entre las empresas, el Estado y el gremio, en 1933. Desde aquel entonces comenzaron las disputas por la forma de participación de cada sindicato en las listas obreras para aquel organismo. Sin embargo, detrás de la cuestión de la representación, estaba presente la disputa por la incorporación de ciertas especialidades en uno u otro sindicato y la cuestión del ingreso de La Fraternidad a la CGT.⁵⁷ Ya en agosto de 1933 se logró un entendimiento para realizar una reunión conjunta entre ambas Comisiones Directivas sobre la base del ingreso de LF a la CGT, partiendo de un acuerdo respecto a que “el personal de conducción es personal de La Fraternidad, y el resto de la Unión Ferroviaria”.⁵⁸ De este modo, luego de un quinquenio conflictivo, y de un año malo, al decir de la UF, la misma logró imponer sus condiciones en función de descartar una competencia permanente por la representación de los obreros del riel, cuestión que sólo se reabriría unos años más tarde con la creación de un nuevo sindicato impulsado por el gobierno de Roberto M. Ortiz, como veremos más adelante.

Debido a este rol activo para posicionarse como el sindicato modélico del gremialismo argentino, la UF cumplió un rol relevante en el proceso de institucionalización del movimiento obrero que se profundizó durante la década del 30 y comienzos de los 40.⁵⁹ ¿Podría haber conquistado el Estado un vínculo estable con el sindicalismo local sin aquella experiencia “exitosa” en el gremio más importante del país y del cual dependía la CGT?

56 Universidad Di Tella, Archivo de la Biblioteca, Fondo: Archivo Historia Oral: Entrevista Rodríguez, Luis María.

57 La Fraternidad, *Memoria y Balance de la Comisión Directiva*, período 1933-1934.

58 *El Obrero Ferroviario*, 16/8/1933.

59 GAUDIO, Ricardo; PILONE, Jorge. Estado y relaciones laborales en el período previo al surgimiento del peronismo, 1935-1943. En: TORRE, Juan Carlos (comp.). *La formación del sindicalismo peronista*. Buenos Aires: Legasa, 1988, p. 55-98; IÑIGO CARRERA, Nicolás. *La estrategia de la clase obrera, 1936*. Buenos Aires: Imago Mundi, 2012.

En el caso ferroviario, los vínculos con el Estado y con los gobiernos, producto de su posición estratégica en la economía nacional, adoptaron aristas específicas ya advertibles durante la década del veinte y con anterioridad.⁶⁰ La creación de la Caja Ferroviaria, con miembros designados por el gobierno, el conflicto vinculado al laudo ferroviario y las leyes regulatorias de la actividad, como detallaremos a continuación, implicaron una permanente circulación de los dirigentes de la Unión Ferroviaria entre los organismos estatales y un estrecho contacto con funcionarios, legisladores y ministros. A su vez, la relevancia del gremio en la política nacional supuso que su capacidad de negociación se tradujera en un diálogo directo con los funcionarios de más alto rango gubernamental, incluido el presidente.

Esta capacidad de incidencia implicó que la UF adoptase una postura bifronte respecto a su responsabilidad en el funcionamiento institucional. Por un lado, su discurso de prescindencia adoptó la semántica de un compromiso mayor por parte de los ferroviarios, respecto a otros gremios, en el normal funcionamiento de la economía, lo cual presuponía una moderación en las acciones de lucha y una medida en las declaraciones. Por otro, aquella responsabilidad fue una poderosa herramienta de negociación, bajo la idea de que los ferroviarios debían ser retribuidos en proporción a su posición, lo cual por momentos se tradujo en abiertos posicionamientos sobre el rumbo del gobierno y en roces con el Estado.

Más allá de lo discursivo, existían lazos materiales que ligaban al gremio con las instancias estatales. Si algo distinguía a los obreros ferroviarios era la existencia de cobertura previsional. Desde la segunda década del siglo, contaban con la Caja de Jubilaciones y Pensiones de Empleados Ferroviarios, a la que aportaban los trabajadores entre un 5 a 8 % de sus haberes.⁶¹ Además, desde 1921 la Caja había creado el Hogar Ferroviario. La financiación fue un tema recurrente pues la UF señalaba que la cobertura era cada vez mayor, lo que también llevó a continuos pedidos de reformas.⁶² Durante este periodo el sindicato puso en discusión la ley de jubilaciones ferroviarias exigiendo una modificación y señalando algunos beneficios como excesivos, pues los aportes de los empleados eran menores a los que se llevaban en compensación, provocando un déficit.⁶³ De este modo, se propuso que el Congreso aprobara una nueva ley para equilibrar esta situación.

Además del Estado, las negociaciones con las empresas ocupaban un sitio de relevancia. En estas, y en estrecha relación con su autopercepción del posicionamiento en la economía nacional, la UF no se privaba de marcar el pulso frente al escenario económico y político. El análisis arancelario, las regulaciones, las importaciones y la industrialización

60 THOMPSON, Ruth. *Organized Labour in Argentina. The Railways union to 1922*. Tesis (Doctorado) - St. Antony's College Oxford; BADALONI, op. cit., 2022.

61 HOROWITZ, op. cit., 1985, p. 430; BADALONI, op. cit., 2022, p. 139; PORTELLI, María Belén. "Un derecho que nos corresponde". Los trabajadores ferroviarios ante la creación de la caja de jubilaciones. Argentina, 1912-1915. *Estudios Del ISHiR*, v. 12, n. 32, 2022.

62 *El Obrero Ferroviario*, 1/9/1932.

63 Unión Ferroviaria, *Memoria y Balance, correspondiente al año 1931*, Secretaría General, 1932.

formaban parte del temario a examinar por la UF. Asimismo, denunciaban las grandes cantidades de materiales importados por las empresas Central Argentino y Pacífico, ocasionando la falta de trabajo al imposibilitar su producción en el país, sin dejar de denunciar el incumplimiento de los convenios colectivos.

Desde los inicios de la crisis de 1929, la cuestión sobre los salarios y los puestos laborales se erigió como una problemática de primer orden. Ante la exposición por parte de las empresas de una merma en sus ganancias, la UF optó por considerar la posibilidad de privilegiar la conservación de los puestos de trabajo, y por ende de la robustez de su estructura, por sobre la cuestión salarial. El sindicato rechazaba los despidos al mismo tiempo que denunciaba el aumento de los jornales de los directivos y, atento a ello, propuso un sistema de prorrataeo de días trabajados por los cuales los obreros del riel no percibirían remuneración. A lo largo de esos primeros años esta situación supuso un costo para el sindicato y su dirigencia dado el malestar que provocaba en la base.⁶⁴ Claro está, tras la atenuación de la crisis, tanto la UF como La Fraternidad solicitaron a las empresas el cese de todo tipo de descuento de salario.

Aquella distensión del escenario económico fue acompañada por transformaciones políticas. Hacia mediados de la década de 1930, ya con Justo en el gobierno, uno de los temas más controversiales en su relación con el Estado fue el laudo presidencial de fines de 1934, que regulaba los regímenes laborales y la participación del gremio en los mismos. Con la nueva conducción gremial de Domenech y tras solicitarlo, la UF se dispuso a conocer los términos del dictamen que se hizo público en el mes de octubre. La actitud de la UF marcaba claramente como un triunfo aquella resolución.⁶⁵ El panorama ofrecía matices. Lo que resulta ineludible, es que a partir de allí el Estado tuvo una presencia aún mayor en el mundo del trabajo ferroviario y las relaciones entre el sindicato y las empresas estuvieron más mediadas por los organismos estatales. Esa institucionalización solo se incrementaría de allí en más.

Años más tarde, un tema central de los vaivenes de la UF frente al Estado lo constituyó la relación con el gobierno de Ortiz. El punto más álgido se produjo a mediados de 1938 cuando los *sindicalistas*, encabezados por Tramonti, vieron la oportunidad de oponerse a la conducción de Domenech frente al intento de este de involucrar al Congreso en el diferendo del laudo estatal. Desde hacía algunos años Tramonti venía sosteniendo todo tipo de querellas con la conducción de la UF, agudizadas cuando el antiguo dirigente ferroviario se opuso al “golpe de mano” de diciembre de 1935 en la CGT.⁶⁶ El salto en estas tensiones se produjo cuando su grupo decidió separarse de la UF y formar la Federación de Obreros y Empleados Ferroviarios (FOEF) a la que Ortiz le otorgó personería jurídica en

64 *El Obrero Ferroviario*, 1/8/1932.

65 Unión Ferroviaria, *Memoria y balance correspondiente al año 1935*, Secretaría Central, 1936.

66 “Un examen de conciencia. Respuesta del compañero Antonio Tramonti al pedido formulado por la mayoría de la C.D de la Unión Ferroviaria”, Buenos Aires, 1936.

menos de tres meses.⁶⁷ Según los representantes de esta nueva entidad había dos motivos esenciales que motivaban la ruptura: la intromisión de las fuerzas de izquierda en el gremio y las “irregularidades administrativas”.⁶⁸ A esta ofensiva, Ortiz añadió la designación de Tramonti como presidente de la Caja Ferroviaria, en claro signo de oposición a Domenech.

Ya hacia mediados de 1940 la disputa se resolvió en favor de la Unión Ferroviaria, pues los intentos de la FOEF chocaron con una serie de acciones mal planificadas que recibieron el repudio público, lo cual se combinó con la creciente debilidad del gobierno. No obstante, la reunificación también debió ser negociada directamente con Ortiz, ya que el gremio no estaba dispuesto a ir a un enfrentamiento más agudo con el presidente.

En virtud de lo señalado, la UF se posicionaba en un lugar central en la estructura económica y política nacional. El Estado y el gobierno la consideraron como un interlocutor privilegiado, no sólo por su influencia en el conjunto del movimiento obrero sino por su posición estratégica en el funcionamiento de la economía nacional. En este sentido, los dirigentes ferroviarios enarbolaron una retórica que se recostaba sobre la idea de responsabilidad, moderación y colaboración con los poderes estatales, anclada en un fuerte pragmatismo que se combinó con un uso político de esa posición. El apoyo u oposición del gremio ferroviario se había constituido en un asunto de primer orden en la política local, como lo evidenció el frustrado intento de Ortiz por incidir directamente en los asuntos del sindicato. En sintonía con lo sostenido hasta aquí, entendemos que la prescindencia esgrimida por los ferroviarios debe ser analizada en este entramado complejo que hacía del gremio un actor político.⁶⁹

Por último, las áreas sobre las cuales la UF irradiaba su interés eran múltiples y complejas. Ese universo que tenía su punto de partida en la pregonada prescindencia discurría en la práctica en el relacionamiento en la escena gremial nacional y, también, en los alineamientos y posturas en el plano internacional. Por eso, para completar el panorama presentado hasta aquí dedicaremos unos párrafos finales a abordar dicha dimensión global.

Los años de entreguerras estuvieron atravesados por la aparición de nuevos fenómenos que configuraron los debates y las identidades del periodo. La crisis económica global, la emergencia del nazismo, la Guerra Civil Española y la Segunda Guerra Mundial, fueron temas que dividieron a la opinión pública y que tuvieron su reflejo en las disputas desplegadas por las distintas corrientes que intervenían en el movimiento obrero.⁷⁰ Este

67 “Actitud del diario ‘La Vanguardia’, Comunicado de Prensa Nro. 42 de la Federación de Obreros y Empleados Ferroviarios”, 21/4/1939, Archivo General de la Nación; “El Partido Socialista impuso su criterio de la Unión Ferroviaria. Comunicado de Prensa Nro. 44 de la Federación de Obreros y Empleados Ferroviarios”, 14/4/1939, Archivo General de la Nación; *La Vanguardia*, 28/6/1938; *Acción libertaria*, 1/5/1940. MATSUSHITA, Hiroshi. **Movimiento obrero argentino, 1930-1945. Sus proyecciones en los orígenes del peronismo.** Buenos Aires: Hyspamérica, 1986; DI TELLA, Torcuato. **Perón y los sindicatos. El inicio de una relación conflictiva.** Buenos Aires: Ariel, 2003.

68 Federación Obreros y Empleados Ferroviarios, *Motivos de su creación*, Buenos Aires, junio de 1939.

69 CERUSO, Diego; PIRO MITTELMAN, Gabriel. La Unión Ferroviaria y la prescindencia en la segunda mitad de la década infame (1935-1943). *Cuadernos de Historia. Serie Economía y Sociedad*, n. 31, p. 6-31, 2023.

70 GODIO, Julio. **El movimiento obrero argentino (1930-1943). Socialismo, comunismo y nacionalismo obrero.** Buenos Aires: Legasa, 1989.

escenario resulta significativo pues la Unión Ferroviaria intervino públicamente en torno a estos ejes de debate en distintos niveles. Por un lado, lo hizo en tanto organización sindical en cuyo seno se discutieron los posicionamientos públicos respecto a los acontecimientos internacionales. Por otro, sus representantes y dirigentes fueron parte de delegaciones y engranajes institucionales con organizaciones e instancias transnacionales. En este sentido, la UF se alineó en torno a los bloques políticos configurados hacia comienzos de la década del cuarenta, colocando una particular atención a la coyuntura americana.

Respecto del primer nivel vale destacar que *El Obrero Ferroviario*, en muchos casos siguiendo los cables de noticias de la Federación Sindical Internacional⁷¹, pero en otros con columnistas propios, realizó una permanente cobertura sobre los acontecimientos mundiales. En sus páginas se encontraban análisis de temas tales como la conformación del Frente Popular francés, las condiciones de trabajo en la Rusia soviética, la conformación de la línea Maginot o la vida en los países fascistas.⁷² A su vez, se realizó un seguimiento minucioso del desenvolvimiento de las organizaciones sindicales ferroviarias en otras partes del mundo, particularmente en Europa y Estados Unidos.

Desde los primeros años de la década, la preocupación central se orientó a las consecuencias inmediatas de la crisis económica en curso. No solo por las reiteradas reflexiones sobre la economía y la intervención estatal sino por el análisis de las políticas impulsadas en concreto por los países frente a la desocupación.

La mirada sobre lo que ocurría en otros países y en las instituciones internacionales excedía el marco de la crisis mundial. Para las condiciones de trabajo existía una mención reiterada de las disposiciones y sugerencias de la OIT. La presencia de sus autoridades en las páginas ferroviarias abarcaba temas que iban desde la desocupación hasta el posicionamiento sobre el proteccionismo o las consecuencias de las hostilidades bélicas. También se esmeraron en mostrar su afiliación a la Federación Internacional de Obreros del Transporte o la Internacional del Transporte Ferroviario a la que se jactaban de enviar delegados y pertenecer en exclusividad junto a La Fraternidad.⁷³ Incluso, cuando se refirieron favorablemente a los procesos de nacionalización y estatización, no se privaron de destacar que aquellas posturas sintonizaban con lo que ocurría en otras partes del mundo.

Al promediar la década, las interpretaciones y pronunciamientos de la UF acentuaron sus simpatías a las políticas impulsadas por Estados Unidos posicionándose definitivamente en ese terreno a partir de 1941. Durante aquel periodo, el sindicato no ocultó sus afinidades con el gobierno norteamericano y particularmente con el presidente Franklin D. Roosevelt, lo cual tuvo su correlato en las estrechas relaciones que estableció con representantes sindicales del país del norte.

71 VAN GOETHEM, Geert. *The Amsterdam International; The World of the International Federation of Trade Unions (IFTU), 1913-1945*; New York: Routledge, 2006.

72 Entre otros: *El Obrero Ferroviario*, 1/5/1931.

73 Unión Ferroviaria, *Memoria y balance correspondiente al año 1935*, Secretaría Central, 1936.

Además, la UF emitió declaraciones y definió campañas desde sus organismos directivos. Así, en el transcurso de su Segundo Congreso Extraordinario, coincidente con el estallido de la Guerra Civil en España, los delegados realizaron un homenaje “a los caídos en las luchas españolas en defensa de la República”.⁷⁴ Tras esa instancia, la Comisión Directiva emitió una circular a todas las seccionales para confeccionar listas de suscriptores que colaborasen con donaciones para el proletariado español.⁷⁵

Años más tarde, el sindicato se centró casi exclusivamente en la cuestión del nazismo y de la guerra. A su vez, fue parte de los actos y concentraciones convocadas por la CGT en apoyo a los Aliados durante la Segunda Guerra Mundial.⁷⁶ Además, la contienda repercutía en la faz económica pues para el sector ferroviario, entre los años finales de la década del treinta e inicios de los cuarenta, la cantidad de toneladas transportadas y también de pasajeros mostraba un incremento incesante y ello convivía con la escasez de combustible y la dificultad del envío de remesas debido a las restricciones cambiarias. De conjunto, y a diferencia de su relativa moderación respecto a los pronunciamientos políticos sobre los asuntos locales, la UF declaró abiertamente sus opiniones en la contienda internacional.

A nuestro juicio, aquellas experiencias englobadas bajo el concepto de “comunidad ocupacional” solo pueden ser cabalmente ponderadas si se las contempla desde un más complejo entramado. El análisis relacional expuesto en este apartado evidencia algunos de los pilares en los que reposó aquella fortaleza ferroviaria. Su poderío no puede ser entendido de forma autocentrada sin atender a su capacidad de incidencia sobre otros actores fundamentales tanto en el sindicalismo como fuera de él. Su pretensión de ordenar el mundo del trabajo a través de su influencia en la CGT, sus vínculos con el Estado, las empresas y los gobiernos, y sus iniciativas en torno a la arena internacional, exponen una porción de un abigarrado mecanismo de engranajes y mutuas determinaciones que otorgan sentido a su accionar.

Reflexiones finales

UNO DE LOS interrogantes del texto residía en establecer sobre qué pilares reposaba el poderío de la Unión Ferroviaria. Esta pregunta se orientó como vector y en ese recorrido procuramos establecer ciertas consideraciones historiográficas sobre nuestro objeto. Así, indicamos que aquellas indagaciones acerca del gremio ferroviario ofrecían mayormente una reconstrucción autocentrada en la estructura sindical, como mencionamos en el caso de Horowitz, quien resaltaba la relevancia de la “comunidad ocupacional” al momento de buscar una explicación

74 *El Obrero Ferroviario*, 16/8/1936.

75 CGT, 30/7/1937.

76 CGT, 22/8/1941; *El Obrero Municipal*, 1/9/1941.

de la centralidad ferroviaria. Estos estudios fueron importantes para el conocimiento de la comunidad ferroviaria en particular y del mundo del trabajo en general.

Apoyándonos en los mismos, nuestra propuesta trazó dos vías paralelas de análisis. Por un lado, rescatamos y ampliamos la relevancia de la “comunidad ocupacional”, incorporando los aspectos que remiten a las formas de sociabilidad y de despliegue cultural de los trabajadores del riel y sus familias. En ello observamos múltiples dimensiones que tensionaron dicha dinámica, tales como el género, la masculinidad, las formas de consumo, las festividades, la relación con la “cultura de masas”, entre otras. Como ya expresamos, esta importante experiencia ligada a la “comunidad ocupacional”, sólo puede ser capturada en su dimensión cabal si se la observa en estrecha relación a la decisiva materialidad de la UF al momento de desplegar su multifuncionalidad.

Es por ello por lo que nuestro segundo eje analítico recayó en desentrañar donde se hallaba el centro gravitatorio que habilitaba el poderío de la UF. Para ello fue necesario dilucidar la dirección y la intensidad de la fuerza existente entre los diferentes cuerpos que incidían en el universo ferroviario.

Ninguna explicación unidireccional puede ser el factor explicativo determinante y cada elemento debe ser matizado. La posición estratégica que detentaba el gremio en la economía nacional fue decisiva a la hora de establecer un trato privilegiado con el Estado. Sin embargo, podría argumentarse que durante la década del treinta aquella posición no fue más relevante que durante los años veinte cuando florecía el modelo agroexportador y aún no existían vías de transporte alternativas como comenzaron a ser los camiones y las rutas hacia comienzos de los años cuarenta. La cantidad de afiliados también representó un elemento distintivo a la hora de imponer condiciones de negociación con las empresas y el gobierno. No obstante, otras organizaciones que actuaron en paralelo, como la FONC, también contaron con números relevantes sin tallar en el escenario político del mismo modo.

Una posible síntesis de estos elementos explicativos pasa por ponderar aquella posición estratégica en articulación con la acción política de la Unión Ferroviaria. En tanto pionera en el proceso de institucionalización de la actividad del movimiento obrero, sus acciones u omisiones representaron en sí mismas hechos políticos que guiaban el estado de una parte de los trabajadores argentinos y de los vínculos estatales con los mismos. El sindicato ferroviario se vertebró como el eslabón sobre el que recayó la acción estatal para alentar un modelo de sindicalismo que fue irradiando su fisonomía al resto del movimiento obrero. Incluso los gremios dirigidos por el comunismo buscaron imitar la estructura moderna, negociadora y tentacular de la Unión Ferroviaria, colocando cuestiones vinculadas a la seguridad social como modos de su proceder. La preponderancia de los ferroviarios dentro de la CGT, transformándose en una especie de garantía para su unidad y estabilidad interna, reforzaba aquel rol vector para el resto del sindicalismo, a la vez que los enarbocaban como interlocutores obligados para los gobiernos de turno.

La UF buscó insertarse como un engranaje en los mecanismos que las clases dominantes establecieron para lograr activamente el consenso, apuntando a la estatización de las organizaciones proletarias y fragmentando la acción autónoma del movimiento obrero. Si bien aquel proceso de estatización fue completado luego de 1943, en estos años el gremio ferroviario constituyó la experiencia más avanzada en este sentido.

Esta experiencia permite aportar nuevos componentes respecto al abordaje de ciertos problemas que hacían a la cuestión obrera en los años treinta y cuarenta. La acción estatal montada desde 1943 referida a cuestiones como la vivienda obrera, la seguridad social, los regímenes jubilatorios o la atención médica, contó con precedentes surgidos en el propio mundo del trabajo, entre los cuales el caso ferroviario resaltó por su extensión y magnitud. Relatar una porción de esa densa experiencia ferroviaria, que a su vez implica narrar un fuerte proceso de modernización del sindicalismo local, permite profundizar no sólo el conocimiento sobre este sujeto social, sino además insertarla en la más compleja y amplia historia de la sociedad argentina en aquellos acelerados y convulsionados años de entreguerras.

Recibido: 08/07/2024

Aprobado: 31/08/2024