

Oficio, memoria y lealtad. Elementos constitutivos de la identidad fraternal durante la huelga ferroviaria de 1961

Luisina Agostini¹
(CESIL – UNL; luisinaagostini@gmail.com)

Primeras consideraciones

La historia de las luchas del movimiento obrero ferroviario argentino estuvo jalonada por grandes huelgas durante el siglo XX. Los conflictos de 1912 y 1917, tuvieron que ver con diferentes demandas y repertorios de acción de los trabajadores ferroviarios en un contexto donde el sistema ferroviario era administrado por empresas extranjeras y los ferroviarios pedían la regulación de su trabajo como también mejoras salariales.

El proceso de nacionalización de los ferrocarriles, realizado durante el Peronismo no significó la ausencia de conflictos obreros. Las grandes huelgas de 1950/51 tuvieron que ver con demandas salariales que los afiliados ferroviarios reclamaban al gobierno peronista, y también con las diferencias entre las bases y la dirigencia sindical frente al liderazgo y organización de los reclamos, en un contexto de peronización de las instituciones, en el que la existencia de conflictos obreros generó acciones de negociación y represión por parte del gobierno peronista. Durante el Peronismo crecieron las críticas a las políticas de estatización en tanto las mismas no se acompañaron de renovación tecnológica y modernización de equipos férreos.

La “Revolución Libertadora” de 1955 aplicó a partir del Informe Prebisch², diferentes medidas para atender las debilidades económicas del país que fueron el resultado de las consideradas erradas políticas peronistas. Una de ellas, tenía que ver con el crecimiento del déficit de las empresas públicas y dentro de estas, la empresa ferroviaria se presentaba como improductiva y atrasada. Esta consideración, tenía estrecha relación con la necesidad de generar el desarrollo automotriz, en un contexto favorable a la entrada de capitales extranjeros, como una de las respuestas a la crisis que el período anterior habría generado en el país.

Cuando en 1958 Frondizi asume el ejecutivo nacional continúa con las políticas inspiradas en la no intervención del Estado de la Revolución Libertadora, la reducción del gasto público y la priorización de inversiones extranjeras destinadas

AGOSTINI, Luisina “Oficio, memoria y lealtad. Elementos constitutivos de la identidad fraternal durante la huelga ferroviaria de 1961”, en **Historia Regional**, Sección Historia, ISP N° 3, Año XXVII, N° 32, 2014, pp. 109-124.

al desarrollo automotriz y petroquímico serán dos objetivos importantes. En este proceso histórico, es que la huelga nacional de 1961 no fue el resultado de un reclamo salarial sino que, constituyó en una de las primeras manifestaciones de defensa del sistema ferroviario frente a las políticas privatizadoras del gobierno nacional, cuando se establecieron, a partir del cumplimiento de decretos nacionales, el levantamiento de vías férreas, la clausura de talleres ferroviarios y la jubilación anticipada de muchos trabajadores.

El conflicto nacional ferroviario de 1961 significó una larga huelga de 42 días que alteró las rutinas que los sujetos construyeron en los espacios ligados a ese oficio. El mundo del trabajo ferroviario a lo largo de la historia se ha caracterizado por generar una articulación particular entre la persona y el objeto, el obrero y la locomotora, que al decir de Juan Carlos Cena, serán “carne y uña” en cada uno de los momentos en que den testimonio de lucha frente a los sucesivos escenarios posibles para la acción. El gremio de La Fraternidad, será quien manifieste esa relación simbiótica a partir de la activación de los elementos que conformarán su identidad.

A partir del análisis del discurso gremial, podemos rescatar que, la defensa de la idoneidad del oficio, la reivindicación de un pasado común y la lealtad gremial serán tres rasgos claves a la hora de reforzar una identidad colectiva, amenazada en esta situación conflictiva. Estos elementos identitarios se corresponden con la particularidad del gremio de maquinistas y foguistas que, dentro de la rama ferroviaria, era considerado un gremio bien combativo.

Reconocemos la existencia de un proceso histórico de construcción identitaria fraternal, que diferencia dos interlocutores: por un lado, otros gremios de la rama ferroviaria y, por otro, a los gobiernos de turno. Coincidimos con Urcola cuando postula que *“Las identidades se construyen “en” y “durante” la acción comunicativa con los “otros”. Como producto de la interacción, la identidad se elabora en términos de negociación y diferenciación con los demás. Estas se construyen en el marco de las relaciones sociales donde cobran gran importancia las situaciones, procesos y vivencias como referentes a partir del cual los sujetos elaboran sus estrategias de vida y despliegan el conocimiento sobre ese mundo de relaciones sobre el que asientan sus vidas”*³ La socialización construida en los lugares de trabajo ferroviarios, en tanto escenarios de construcción identitaria, se visibilizará en discursos y acciones que nos interesa considerar en este trabajo.

La hipótesis que sostenemos es que La Fraternidad es portadora de elementos intrínsecos que justificaron su funcionamiento y fortalecieron la relación entre sus miembros, cuando el contexto histórico lo permitió, estos elementos identitarios se activaron para sostener un desafío colectivo.

Es necesario aclarar que la huelga que nos ocupa fue llevada a cabo por La Fraternidad y la Unión Ferroviaria. Consiguió también el apoyo de la CGT y de la ITF (Federación Internacional de los Obreros del Transporte). Para este trabajo

privilegiaremos los rasgos identitarios que, a través del desarrollo del conflicto, logramos identificar en las fuentes y que corresponden a La Fraternidad.

Para ello trabajamos con documentos emitidos por la organización gremial como Comunicados de Prensa, Boletines de Huelga, Parte de los días de huelga, y con registros de la prensa de los diarios *El Litoral* y *La Prensa*.

¿Integración y Desarrollo?

“Mi abuelo, mi padre y yo, los tres fuimos ferroviariosperopararon los trenes, porque eran deficitarios. No se anduvieron con vueltas, dejaron todo desierto, el Mitre quedo vacío, y el Belgrano medio muerto”⁴

Tal como plantean Barroca y Vidal⁵, la huelga nacional ferroviaria de 1961 fue en defensa de los ferrocarriles y no consistió en un reclamo salarial. Esta afirmación se enmarca en un contexto signado por una *estructura de oportunidades políticas*⁶ favorable para la acción colectiva del movimiento obrero ferroviario. El auge de las ideas desarrollistas, se contradecía con la defensa e inversión en los ferrocarriles.

La consigna de integración y desarrollo que en la teoría se correspondía con los postulados de la CEPAL, en la práctica evidenciaba el abandono de los contextos regionales dentro de un proyecto nuevo de Estado. Según Haley, “*para el desarrollismo, el futuro de la nación pasaba por la exitosa incorporación de todo el espacio nacional, al proceso de modernización. Sin embargo este programa se asentaba sobre bases poco integradoras*”⁷, es decir, se trataba del desarrollo de la industria pesada, lo que requirió una redefinición del sentido de ciertos servicios como por ejemplo el ferrocarril, frente a los intereses puestos en la industria automotriz. Este cambio económico implicó que regiones y localidades del interior del país quedaban desconectadas del centro de la economía argentina, para el caso del sistema ferroviario, se generaría el quiebre del recorrido férreo con la consecuente desintegración social y económica de los espacios que fueron creados en el siglo XIX en un esquema de economía agroexportadora, pero que, en la década de los años 50’ no se garantizaba su existencia dentro del esquema desarrollista.

El proyecto desarrollista se sostuvo ideológicamente en nuestro país a través de la figura de Rogelio Frigerio quien, con un equipo de expertos nucleados en el Centro de Estudios Nacionales, lo difundió a través de publicaciones científicas y les dio divulgación general a través del semanario “*Qué (sucedió en 7 días)*”, que tuvieron que ver con el clima de época acorde al debate desarrollo/subdesarrollo que atravesó a América Latina hacia la mitad del siglo XX.

Acordamos con los aportes de Ortega cuando plantea que durante el gobierno Frondicista se presentaron diferentes desafíos a resolver “*un parque automotor escaso, una red vial poco desarrollada y una red ferroviaria obsoleta con problemas estructurales y con un déficit que comprometía no*

tablemente las cuentas públicas".⁸ Con relación a este enfoque, nos interesan los aportes de López y Waddel⁹, cuando consideran que la etapa económica liderada por Alsogaray en el ministerio de hacienda, colocó el problema del déficit público como un problema a sanear generando el endurecimiento de las políticas ferroviarias que se agudizaría con su sucesor en hacienda Alleman, y el ingeniero Acevedo en Obras Públicas. Las medidas que generaron la huelga significaron drásticas clausuras de ramales y despidos.

Cuando el diario *La Razón* publicó, que ante el pedido de aumento salarial "*La negativa de las autoridades se funda en la situación deficitaria de los ferrocarriles*"¹⁰, podemos inferir que se estaba instalando en la prensa el tema del déficit ferroviario, el que se convirtió en un problema central para las dos partes del conflicto, quienes tuvieron diferentes posturas ante el mismo. El presidente de la Fraternidad, Herminio Alonso, advertía unos meses antes de la huelga general, la complejidad del problema ferroviario "*Ninguna solución se alcanzará desmembrando al sistema ferroviario, y, en consecuencia, al gremio. Un hecho así ocasionaría perjuicios a doscientos mil trabajadores y a sus familias, esto es a un octavo de la población del país. Y este es un problema digno de una atenta consideración*"¹¹ Estas palabras se pueden complementar a la solicitada que la Unión Ferroviaria y La Fraternidad difundieron en la prensa, la misma defendía a los trabajadores y denunciaba la improvisación en materia de política ferroviaria, lo cual se agudizó con la campaña publicitaria que el gobierno desarrolló en pos de desestimar a la clase obrera ferroviaria con agresiones desmedidas a su idoneidad y a su capacidad de trabajo.

La denominada "*Batalla contra el Riel*"¹² explicitó la posición tomada del gobierno frente al problema ferroviario, esto correspondió a lo que era considerado por los gremios como una traición, la renuncia de Alsogaray y su equipo técnico, quienes habían definido la situación de manera que la participación obrera se pensaba indispensable, sufrió un vuelco cuando nuevos hombres tomaron los cargos de gobierno, en un contexto de creciente inestabilidad política que acompañaba al ejecutivo nacional.

Se estableció un diagnóstico negativo de la situación económica del país, considerándose la huelga la causante del déficit económico que impactaba sobre toda la nación. Se consideraba que la acción era llevada a cabo por una dirigencia gremial que atentaba contra la "*comunidad nacional*" y, no proponía ninguna solución concreta a "*un sistema ferroviario anacrónico y en situación de quebranto*" sino que impedía las negociaciones pacíficas entre las partes mediante sus acciones violentas, y atentaba contra la economía nacional al perjudicar sus ingresos y ocasionar problemas en las actividades cotidianas de los usuarios. Por estos motivos es que el gobierno nacional estableció "*el más absoluto respecto a la libertad de trabajo, comprometiendo al efecto todo el peso de la fuerza pública. No será tolerada ninguna acción que lesione el patrimonio del Estado o de los particulares o limite el inalienable derecho a trabajar.*"¹³

Las palabras del presidente Frondizi cargaba de responsabilidad a la movilización gremial como generadora de un enfrentamiento y obstaculizando el “progreso”, que constituía uno de los pilares del proyecto económico desarrollista. La amenaza del caos originada por la paralización de los servicios se consideraba un atentado contra la actividad productora de la Nación, que necesitaba una reestructuración de las deficientes condiciones de funcionamiento del sistema ferroviario para permitir el “crecimiento nacional.”¹⁴ Frondizi concebía a esta acción colectiva como parte de anteriores huelgas de otros sectores, que perseguían el mismo objetivo de generar un enfrentamiento, aludiendo a la huelga del frigorífico Lisandro de la Torre realizada en 1959 como la “*descabellada aventurade la huelga subversiva*”.¹⁵

Como parte de la postura del gobierno, se otorgaba un fuerte énfasis a la reducción del trabajo improductivo¹⁶, esto se aplicaba al trabajo en las empresas estatales, criticando la burocratización estatal que no generaba el desarrollo y la eficiencia que si sería prioridad en las empresas privadas. El énfasis en la racionalización se materializó en la política de reestructuración ferroviaria que priorizaba espacios ferroviarios ubicados en las regiones centrales del país y desestructuraba aquellos que se encontraban en el interior. En mayo de 1961 el decreto nacional número 4061 ordenó el levantamiento de 2.300 km. de vías férreas, la clausura de numerosos talleres ferroviarios y la cesantía y jubilación anticipada de casi 10.000 trabajadores. Declaró congelado el déficit de explotación de los ferrocarriles nacionales, estableciendo la necesidad de suprimir aquellos servicios considerados “*antieconómicos*” en pos de racionalizar el trabajo del personal para lograr una eficiente productividad, estableció también la privatización de servicios considerados complementarios de la actividad ferroviaria como por ejemplo, restaurantes, coches comedores y confiterías.

De esta manera, comenzó la huelga por tiempo indeterminado, a partir del 30 de octubre de 1961, encabezada por los gremios La Fraternidad y la Unión Ferroviaria. El movimiento obrero ferroviario¹⁷ consideraba por un lado que las disposiciones del proyecto desarrollista¹⁸ tales como acelerar la industrialización, racionalizar la producción, favorecer la inversión extranjera y congelar salarios, alteraban el idílico acuerdo entre sindicatos y gobierno y que, se coartaba la pretendida integración en comisiones estatales-gremiales al imponerse el proyecto de reestructuración sin previa discusión con los representantes de las organizaciones obreras.

En el plano sindical primaba una organización jerárquica, en el marco de la ley de Asociaciones Profesionales. La estructura gremial a nivel nacional articulaba una férrea organización que para el caso de los ferroviarios y del gremio que nos interesa, La Fraternidad, se trató de un monolítico movimiento que tendrá como lemas, la organización, la disciplina, solidaridad, ajuste en las operaciones.¹⁹

La semi- democracia frondicista, se caracterizó por una constante intervención militar a la hora de la toma de decisiones. El Plan CONINTES (Conmoción

Interna del Estado, cuyo antecedente se encuentra en la Ley de Organización de la Nación para Tiempos de Guerra -ley 13234- de 1948), que otorgaba facultades judiciales al Poder Ejecutivo Nacional y permitía la participación de las Fuerzas Armadas en la represión interna, al calor de los efectos de la Revolución Cubana, daba cuenta de este creciente protagonismo militar. La aplicación de este plan se materializó en la alta cuota de poder de intervención de organismos de seguridad y control, quienes activaron sus estructuras en pos de responder al desafío colectivo. Gendarmería Nacional, Policía Federal y prefectura Nacional Marítima fueron los responsables de llevar a cabo la “*vigilancia, de desplegar medidas preventivas y servicios de patrullaje*”²⁰ a lo largo del conflicto.

La defensa de la idoneidad del oficio

“Todo era dolor para el ferroviario. Y para el maquinista un profundo desgarró cuando veía la muerte de las gloriosas locomotoras a vapor”²¹

Para coartar la medida de fuerza, el gobierno aplicó un plan requisitorio que se complementó con el llamado a aquellos aficionados y jubilados que quieran conducir locomotoras para garantizar el servicio de transporte a la sociedad argentina. Aquellos “*que patrióticamente y voluntariamente se ofrezcan a hacerlo, y toda persona idónea que acuda al mismo afecto ante las autoridades*”²², otorgando altos salarios a quienes no acompañen el objetivo del movimiento ferroviario y mostrando la bandera nacional en aquellos vagones que circularan quebrando la medida de fuerza.

A partir de estas acciones es que los documentos gremiales dedicaron parte de su contenido a advertir a la población sobre los peligros que ocasionaba la conducción de las máquinas por inexpertos, y sobre el perjuicio moral que significó, para los fraternales, desafiar su profesionalismo intrínseco que los diferenciaba de los demás grupos de ferroviarios. “*La Fraternidad quiere advertir a la población sobre el riesgo de viajar en trenes que eventualmente conducirán improvisados hombres, sin experiencia alguna (...) que conspira contra la vida y seguridad de los viajeros.*”²³ Los Boletines de Huelga también se hacían eco de este problema y a través de crudos reportes de accidentes informaban sobre las consecuencias de las acciones del gobierno. El estado grave de un usuario que fue atropellado por una locomotora, significó la denuncia explícita del gremio a “*la improvisación y de la audacia de los krumiros metidos a conductores, siguen atropellando vidas y bienes del ya desuenciado ferrocarril (...)*”²⁴

La medida atentaba contra el elemento que otorgaba la identidad fraternal por excelencia: la idoneidad del oficio. Reconocimiento que el gremio en 1912 pidió a las autoridades estatales y empresariales, idoneidad que los fraternales del 61’ defendieron a más no poder. Consideraban que el procedimiento del

gobierno “*implica[ba] una subestimación de las cualidades morales y de la conciencia gremial de los ferroviarios fraternales*”.²⁵

Desde 1887, la conformación del gremio se ocupó de atender a la educación en oficio, “*Una de las mayores aspiraciones de los conductores y foguistas fue controlar su calificación profesional e incidir en el sistema de ingreso y ascensos dentro de las empresas. En ese sentido, la propia organización del sector en una sociedad de oficio- La Fraternidad- constituía una estrategia en pos de lograr un reconocimiento de esa cualificación y en base a eso un mejoramiento de las condiciones de trabajo.*”²⁶

La huelga de 1917 que fue de carácter nacional y que los fraternales del 61’ tenían bien presente, entre otras cosas, consiguió la reglamentación del trabajo puntualmente favorable a los maquinistas, foguistas y limpia máquinas. El peso de La Fraternidad a la hora de encabezar las acciones colectivas se debió a su condición de sector privilegiado como profesional del oficio, “*la seguridad de ser parte de un grupo selecto, de una profesión que implicaba la posesión de conocimientos y saberes especiales difíciles de adquirir y por lo cual les correspondía una remuneración acorde a esa cualificación*”²⁷. En 1961, este gremio defendió el trabajo cualificado que se vio desafiado por las medidas represivas del estado y por la acción de aquellos detractores del movimiento que intentaron romper las acciones de lucha. En un Boletín de Huelga advirtieron sobre el “*Curso acelerado para prefabricar conductores*”, el que “*Silvio Vignate- segundo jefe del departamento eléctrico del ferrocarril B. Mitre- (...) dictaba, unos originales cursos acelerados para prefabricar conductores que rompan nuestro movimiento.*”²⁸

En una aclaración por parte del gremio de un error en una propaganda contra la huelga emitida por el gobierno se declaró “*el dibujante y las autoridades incurren en un grueso error, ya que es elemental saber que, de acuerdo al reglamento de señalización vigente en los ferrocarriles, el brazo de las señales baja indefectiblemente hacia la izquierda y no hacia la derecha, como figura en los anuncios que financia y respalda el Ministerio de Obras y Servicios Públicos. Los trabajadores de la conducción ferroviaria, celosos de su condición profesional, quieren salvar el error minúsculo pero revelador en que han incurrido las autoridades del transporte (...)*”²⁹

Se hizo explícita la posición de La Fraternidad para defender su identidad al verla amenazada por personas que no eran idóneas, y no cumplían con los requisitos históricamente sostenidos por el gremio, y que se constituyeron en los principales eslabones para asegurar el éxito del proyecto de reestructuración del transporte, acorde a los nuevos tiempos del desarrollismo.

La reivindicación de un pasado común

“(…) Una vez más –esta oportunidad con mayor volumen- se pone a prueba la fortaleza de “La Fraternidad”: estamos los

hombres de hoy para demostrar que nuestra Organización es –en su esencia– la misma de 1887, y será la misma en el futuro, o no será “La Fraternidad”³⁰

La elección de la cita que introduce este apartado, explicita, la apelación del movimiento a una historia compartido en la búsqueda por legitimar las acciones del presente. Consideramos que este aspecto funcionó como arco de continuidad entre el pasado y el presente porque otorgó cohesión al movimiento y significación moral a su papel en un escenario positivo para su manifestación, formando parte del “marco para la acción colectiva” que al decir de Tarrow “no puede leerse como un texto independientemente de las estrategias y relaciones conflictivas de los Movimientos Sociales que los difunden en el tiempo y en el espacio”³¹ La apelación a las gloriosas reivindicaciones y acciones como las huelgas de 1912 y 1917, son tomadas como hitos temporales para justificar las acciones del presente y la experiencia del movimiento que se rastrea desde orígenes lejanos.

La construcción de estos recursos, por la entidad gremial, evidencia un cierto consenso colectivo para interpelar a una identidad que es concebida como la “definición compartida e interactiva y producida por individuos en interacción, concerniente a las orientaciones de su acción, así como al campo de oportunidades y restricciones en el que tiene lugar su acción”³². La estructura de oportunidades políticas conforma un escenario proclive o no a una acción colectiva contenciosa por parte de un movimiento social, y uno de los factores que determina la concreción de la acción lo constituye la conversión de intereses individuales en colectivos construidos por oposición y desde la interacción. Para la construcción de esos intereses colectivos es necesario definirlos a partir de otros determinantes como: el conocimiento adquirido por la experiencia previa, la circulación de información y la interacción con los pares.³³

Toda acción entonces, da cuenta de un “esquema interpretativo” que constituye “marcos para la acción colectiva” que “actúan como dispositivos de acentuación que o bien <<subrayan y’adornan’ la gravedad y la injusticia de una situación social o redefinen como injusto o inmoral lo que previamente era considerado desafortunado, aunque tal vez tolerable>>”³⁴. Este esquema interpretativo se compone de la elaboración de lemas que se convertirán en instrumentos para movilizar el consenso.

Estos elementos que mencionamos los podemos encontrar en La Fraternidad a través de la construcción discursiva necesaria como marco de las acciones. El lema “vamos a la lucha con moral y a paso de vencedores”³⁵, acompañaba los objetivos ya mencionados en tanto que revalorizaba la condición obrera en una posición de verdadera esclavitud producto de las medidas desarrollistas vigentes. El gobierno, sus funcionarios (principalmente el Ministro de Obras y Servicios Públicos: Acevedo) y los “krumiros o carneros”, es decir, aquellos

considerados traidores al movimiento, constituyeron el enemigo, conformaban la identidad opuesta (el ellos) a la del movimiento y su interlocutor por excelencia.

La huelga de 1961 por un lado adquiría una connotación particular al enfrentarse a un proyecto desarrollista y defender el sistema ferroviario, el mundo de trabajo ferroviario y la cultura de los rieles pero también se presentaba como la continuación de largas luchas anteriores, puntualmente las fuentes refieren a las huelgas de 1912 y 1917. Ambas se recordaban como heroicas jornadas de lucha en situaciones diferentes pero que denotaban antecedentes al conflicto de 1961, *“(…) a las generaciones actuales nos toca el ineludible deber de mantener y acrecentar el acervo común, de la misma manera que lo hicieran los hombres del 12 y del 17.”*³⁶

Suriano analiza el período inicial de conformación de la tradición de lucha obrera de los ferroviarios y recupera los elementos identitarios presentes a comienzos del siglo XX en el sindicalismo ferroviario.³⁷ El alto grado de sindicalización de los maquinistas y foguistas, su empleo regular y estable debido a la calificación que requería el ingreso a esta actividad, generaban la conciencia de constituir un grupo de “elite” con respecto a otros obreros ferroviarios y a otros gremios. Se destaca la educación de oficio que el sindicato controlaba y aseguraba el cumplimiento de la reglamentación del oficio, conseguida en 1902. Una organización con fuerte verticalismo y unidad por sobre las seccionales del interior reclamaba mejores condiciones de trabajo, jornada de 8 horas, descanso y aumento salarial. Estas demandas se encuadran en un contexto político de crisis del régimen oligárquico, y es con respecto a este punto que Suriano aporta la particularidad de los posicionamientos sobre el bienestar de los obreros que se debatirían al interior de la oligarquía, mostrando el impacto del giro reformista dentro del ala más conservadora. La tradición de manifestaciones violentas y piquetes de huelgas de La Fraternidad hicieron de su fortaleza en 1912 para no aceptar la mediación del gobierno en el conflicto, su propósito era negociar con las empresas extranjeras que administraban los ferrocarriles. Este conflicto sorprendió por su masividad y, la respuesta del Estado, favorable a las empresas ferroviarias, atentó contra la idoneidad del oficio que La Fraternidad reivindicaba, la derogación de la reglamentación sobre maquinistas generó la contratación libre de personal para trabajar durante la huelga. El autor destaca la disciplina y lealtad gremial sostenida durante el conflicto que duró 52 días. Entendemos que estos elementos que están presentes en este caso constituyen rasgos de la identidad fraternal, y en este sentido este trabajo nos aporta el análisis de un conflicto alejado temporalmente del nuestro pero con continuidades en la esfera sindical. Estos elementos activados en un contexto de oportunidades políticas muy diferente al que nos ocupa, pueden permitirnos establecer cambios y continuidades en las formas de acción colectiva, en repertorios utilizados y (re) utilizados, resignificados.

La lealtad gremial

“Venceremos. Esto es tan cierto y tan seguro como la efectividad del paro y como la monolítica y disciplinada decisión del gremio, cuyos efectivos han demostrado tener la escuela y las virtudes de los visionarios fundadores de “La Fraternidad”³⁸

Este apartado pretende recuperar la importancia que adquirió la organización gremial para el sostenimiento del conflicto. Nos proponemos marcar el significado que La Fraternidad le otorga a la Lealtad gremial como así también a la Traición gremial.

Dijimos en el primer apartado que la organización gremial se correspondía con la Ley de Asociaciones Profesionales vigente en 1961, pretendemos entonces atender a las características que en función de esta legislación tenía el gremio en cuestión. A partir del análisis de los documentos gremiales consideramos que, las disposiciones generales que envía la Comisión Directiva de La Fraternidad a las seccionales permitían articular y coordinar acciones en el movimiento ferroviario con cierto grado monolítico. Los comunicados de prensa emitidos por La Fraternidad de Buenos Aires daban cuenta de: las negociaciones realizadas entre el órgano sindical y el gobierno, las reuniones con otras organizaciones gremiales, el por qué de las medidas de fuerza, las indicaciones y forma de organización de la acción colectiva a nivel nacional, los casos destacados del conflicto, las críticas al gobierno y sus ministros y el descargo ante “malversaciones” de la prensa.

En las instrucciones que se manifestaban en las Circulares Generales se hacían explícitos los canales de comunicación que se mantendrían para el sostenimiento de la acción: la distribución de boletines de huelga en todas las seccionales, la conformación de Comisiones de Emergencia para realizar tareas informativas y solidarias con los obreros perseguidos y requisados, la elaboración de Boletines de huelga locales y otros impresos que deberían remitirse a la Secretaría Central del movimiento para informar los acontecimientos particulares y las características del conflicto en las diferentes localidades. Estas cuestiones daban cuenta de una organización con fuerte control a nivel nacional que fomentaba una articulación de redes en el plano horizontal siguiendo los principios de “*Disciplina, Organización, Ajuste en las operaciones, Determinación, Solidaridad, Decisión.*”³⁹

La Comisión Directiva de La Fraternidad alentaba a los miembros de la organización utilizando simbólicamente en sus discursos, los dos elementos identitarios que hemos hecho referencia anteriormente y, enfatizando en el componente identitario de clase obrera organizada. “*En cada fraternal debe anidar la mayor decisión y la fuerza combativa característica de la mejor tradición de nuestra vieja Organización (...) demostraremos que los trabajadores argentinos salvaremos al ferrocarril de la malicia y de la corrosión moral a que pretenden llevarlo (...)*”⁴⁰

Los documentos gremiales otorgaban protagonismo a los considerados deberes del fraternal, y estos consistían en acompañar las acciones, sostener el desafío, ayudar a los compañeros perseguidos, acatar las decisiones de la comisión directiva, leer y difundir los boletines de huelga, como así también detectar, denunciar ante el gremio y públicamente los nombres y las acciones de los considerados traidores al movimiento. Así es como por ejemplo, en los boletines de huelga de la seccional de Laguna Paiva, se plasmaba periódicamente la *“Lista de Carneros actualizada”* compuesta de: los nombres, apellidos, apodos y lugar de trabajo de aquellos considerados *“traidores”*, los cuales eran criticados, atacados verbalmente y ridiculizados por la debilidad demostrada con el movimiento ferroviario. Eran duras las denominaciones a estos obreros y a sus familias, por ejemplo: *“(…) animales carneros ¿qué tal les va a ustedes?, por lo que nosotros apreciamos los vemos tranquilos y orgullosos de la traición que les hicieron a, los hasta ayer sus compañeros. (...) ¡VAYANSE! Abandonen este pueblo, porque sus honrados habitantes del harán a ustedes una guerra de zapa y en ella llorarán lágrimas de sangre. Ustedes y sus hijos ya están marcados a fuego y nada ni nadie olvidará la traición y la mancha infligida a la clase obrera.”*⁴¹

Como se consideraba que este conflicto afectaba a la nación argentina en su conjunto es que, también, se reconocían las masivas adhesiones a la huelga ferroviaria. Los lemas acompañaban las acciones y se utilizaban para dar cuenta de la unanimidad del movimiento que si bien representaba a los ferroviarios liderados por el gremio fraternal, también el movimiento se extendía a las familias de los ferroviarios que, acompañaban al hombre en su lucha. Resulta interesante el protagonismo que tuvieron las mujeres de los obreros en significativos acontecimientos locales, por los que recibieron páginas de reconocimiento en los documentos gremiales. Un caso puntual lo constituyó la jornada disruptiva en Laguna Paiva, cuando el 11 de noviembre la llegada de un tren alteró la calma pueblerina. Con gran espontaneidad muchos habitantes del pueblo, principalmente las mujeres, obstaculizaron el avance del vehículo y luego incendiaron los vagones, desatándose un enfrentamiento con la policía. Muchas fueron las repercusiones del acontecimiento, varias las versiones de los sucesos en esta pequeña localidad del norte santafesino que, mas allá de la fuerte organización gremial, dio cuenta de un pueblo identificado con las reivindicaciones ferroviarias. *“Y el pueblo- ferroviarios o no- salió de sus casas, Hombres, mujeres y niños, de toda edad y condición se acercaron a las vías para responder con su presencia a la provocación de los esbirros (...) Mujeres del pueblo, esposas, hijas, hermanas, que desgarraban sus ropas para hacer antorchas para quemar el tren que osó quebrar el solemne silencio de la población en huelga. (...)”*⁴²

Justamente este reconocimiento femenino que el gremio masculino en su conjunto realizó a las mujeres de Paiva, se extendió a *“la mujer de cada fraterna”*, lo cual es significativo si tenemos en cuenta un universo obrero típicamente

masculino. No obstante, el reconocimiento a la mujer como acompañante de la lucha del esposo y padre, se debía en parte, a la necesidad de luchar por la fuente de trabajo que era usualmente única y que, garantizaba la comida diaria de la familia del obrero, sea o no fraternal.

Para resignificar el acompañamiento femenino se apelaba también a un pasado de lucha de la familia del ferroviario, se entiende entonces que la lealtad gremial no solo se debía encontrar en los obreros fraternales sino que debía extenderse a su familia. *“La mujer fraternal ha acompañado con su presencia física y su fortaleza moral esta lucha, y la ha alentado conociendo a fondo lo que hemos dicho. (...) creemos que toda mujer dirá a su fraternal esposo, hijo, o padre, susurrándole al oído en el amanecer de cada jornada: Sigue adelante sin claudicar, porque tu caída será nuestra caída, y tu triunfo será nuestro triunfo...! Porque de esta pasta están hechas las mujeres fraternales; y con ellas a nuestro lado somos invencibles.”*⁴³ Con respecto a este aspecto, existen investigaciones que se ocupan de otros períodos dentro de la lucha ferroviaria y que recuperan la noción de “familia ferroviaria”. Badaloni, indaga en las prácticas culturales conformadas en los espacios ferroviarios, y apela a la “familia ferroviaria” para mostrar el entramado de ceremonias, rutinas y tradiciones construidas por las empresas ferroviarias, desde fines del siglo XIX, y los trabajadores, que no sería prioridad del movimiento ferroviario en las época peronistas sino que puede rastrearse en tiempos anteriores. Dentro de estos intereses es que encontramos significativos los aportes de Silvana Palermo⁴⁴ porque rescata la militancia de las mujeres durante la gran huelga ferroviaria de 1917 interesada en sus experiencias e identidades. Las mujeres con sus acciones colectivas ocuparon lugares públicos insospechados y participaron del movimiento obrero ferroviario mediante asambleas sindicales, en el control de la adhesión a la huelga, la propaganda en diferentes espacios ferroviarios (talleres, depósitos, estaciones, oficinas) interpelando a las mujeres de los ferroviarios en huelga, a los ferroviarios “Krumiros o traidores”, es decir conformando una verdadera militancia. La autora postula que las mujeres ferroviarias contribuyeron a defender su familia, poniendo en juego las representaciones de género de la época y del contexto socioeconómico y de clase. Considera a las mujeres como organizadoras de la protesta porque las demandas de la huelga no tuvieron que ver con los asuntos del trabajo ferroviario solamente, sino con exigencias de un bienestar que permita a los hombres cumplir con sus responsabilidades como padres de familia. Los elementos identitarios de los fraternales no son solo los que se activan en 1961, sino que efectivamente la historia del movimiento obrero ferroviario no tuvo como protagonista solo a los hombres por su oficio y sus prácticas, sino que implicó a otros sujetos que se vieron atravesados de diversa manera por su relación con el ferrocarril, las mujeres, sin duda, fueron protagonistas claves para sostener el desafío.

Palabras Finales

Consideramos que La Fraternidad y la Unión Ferroviaria durante esta huelga reivindicaron la importancia de los ferrocarriles para el progreso de la Nación, y se opusieron a las medidas del gobierno, que desplegó su proyecto de reestructuración ferroviaria, al considerar deficitario el sistema ferroviario vigente. La Fraternidad, no obstante, a partir de sus documentos presenta discursos y acciones que denotan una identidad específica. Al respecto, la elección de los tres rasgos que desarrollamos anteriormente, pretendió servir como tópicos que articulados otorgaron la especificidad mencionada.

La reivindicación de la idoneidad del Oficio, representó el profesionalismo de los fraternales, denotando una relación simbiótica entre ellos como obreros cualificados y la máquina ferroviaria. Dando cuenta de la responsabilidad de su trabajo, justificando así las acciones de huelga y sus denuncias hacia los traidores a la causa.

La reivindicación de un pasado común, acompañó el rasgo anterior, porque reconoció una continuidad histórica fraternal, a partir de hitos fundantes para legitimar la causa de 1961. También rescata la herencia de los hombres fraternales como deber gremial. Por eso, es que, el último punto, la lealtad gremial permite articular los anteriores, en tanto necesidad de unificar la organización tomando a la identidad como baluarte para desafiar al oponente.

Quisimos aportar elementos para entender la significación que pueden tener hoy, en los recuerdos de ex obreros fraternales, las luchas libradas para defender el oficio y el ferrocarril.

RESUMEN

Oficio, memoria y lealtad. Elementos constitutivos de la identidad fraternal durante la huelga ferroviaria de 1961

El año 1961 fue una fecha clave en la historia del movimiento obrero ferroviario nacional. La huelga que llevaron a cabo los trabajadores mostró a una clase obrera fuerte en pos de defender a los ferrocarriles de las diferentes estrategias elaboradas por el gobierno desarrollista de Frondizi para desestructurar el sistema de transporte ferroviario. El gremio de La Fraternidad, manifestó una relación simbiótica entre el obrero y su locomotora a partir de los elementos intrínsecos que conformaron la identidad ferroviaria fraternal. A partir del análisis del discurso gremial, nos proponemos explicar por qué: la defensa de la idoneidad del oficio; la reivindicación de un pasado común; la lealtad gremial, constituyeron tres rasgos claves en la trama de acciones colectivas que activaron los sujetos ferroviarios en la huelga que se extendió por 42 días. Estas acciones fueron llevadas a cabo por La Fraternidad y la Unión Ferroviaria. Consiguieron también el apoyo de la CGT y de la ITF (Federación Internacional de los Obreros del transporte). A partir de una metodología cualitativa analizamos documentos producidos por las

organizaciones gremiales durante el desarrollo de los conflictos y registros tomados de los diarios El Litoral y La Prensa.

Palabras clave: identidad- La Fraternidad- ferroviarios - lealtad gremial- huelga

ABSTRACT

Trade, memory and allegiance. Constitutive elements of the brotherly identity during the railroad strike of 1961

The year 1961 was a key date in the history of the national railroad labor movement. The strike that the workpeople carried out showed to a strong working class after defending to the railroads of the different strategies prepared by the government desarrollista from Frondizi for desestructurar the rail transportsystem. The union of The Brotherhood, showed a symbiotic relation between the worker and its locomotive from the intrinsic elements that shaped the brotherly railroad identity. From the analysis of the trade union speech, we propose to explain why: the defense of the suitability of the office (trade); the claim of a common past; the trade union allegiance, they constituted three features fix in the plot of collective actions that activated the railroad subjects in the strike that spread for 42 days. These actions were carried out by The Brotherhood and the Railroad Union. It obtained also the support of the CGT and of the ITF (International Federation of the Workers of the Transport). From a qualitative methodology analyse documents produced by labor organizations during the development of conflicts and records taken from the daily La Prensa and El Litoral.

Key words: Identity-La Fraternidad - Railroadworkers- Strike

Recibido: 01/03/2014

Evaluado: 30/05/2014

Versión final: 01/08/2014

Notas

- 1 Profesora de Historia (Universidad Nacional del Litoral) y Maestranda en Ciencias Sociales y Humanidades (Universidad Nacional de Quilmes). Integrante del Centro de Estudios Sociales Interdisciplinarios del Litoral, Facultad de Humanidades y Ciencias de la UNL (CESIL). En la actualidad se desempeña como Docente de Escuela Preuniversitaria de la UNL y escuelas medias de la Provincia de Santa Fe.
- 2 En 1949 Raúl Prebisch redactó para la CEPAL la obra "El desarrollo económico de la América Latina", ahí se abordaba la necesaria transición del subdesarrollo, el pasaje del modelo de desarrollo hacia afuera al modelo de desarrollo hacia adentro. Otra publicación profundizaría en esos conceptos, "Estudio Económico de América Latina", 1949 (CEPAL, 1951). Y en 1950, Prebisch redactaría los cinco primeros capítulos del "Estudio Económico de América Latina", 1950 (CEPAL, 1951), que recibirían el nombre de "Problemas teóricos y prácticos del crecimiento económico" (Prebisch, 1952). Información extraída de:

- GARCIA BOSSIO, Horacio "(Re) construyendo el origen del desarrollismo "frigorista". Ponencia presentada en las **XII Jornadas Interescuelas**, Bariloche, octubre de 2009.
- 3 URCOLA, M "Identidad y población infantil en situación de calle" Una experiencia de trabajo con niños y adolescentes en contextos sociales de pobreza. En: TEVELLA, A. M.; URCOLA, M. y DAROS, W. **Identidad colectiva: El caso Rosario desde las perspectivas Sociológica y Filosófica**. Rosario, UNR Editora, 2007, pp.119-162.
 - 4 Salzano- Jairo, canción "Ferroviario".
 - 5 BARROCA y VIDAL. **Centenario de La Fraternidad. Rieles de Lucha 1887-20 de junio-1987. Aportes para la historia del sindicalismo argentino**.
 - 6 TARROW, Sydney; **El Poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política**, Alianza, Madrid, 1997.
 - 7 HALEY, Mark Alan "El interior en disputa: proyectos de desarrollo y movimientos de protesta en las regiones extrapampeanas". En: JAMES, Daniel (dir.); **Violencia, proscripción y autoritarismo (1955-1976)**. **Nueva Historia Argentina**, Tomo IX, Sudamericana, Bs. As., p. 176.
 - 8 ORTEGA, Fernando "De la modernización a la racionalización. Políticas adoptadas por Frondizi ante la crisis ferroviaria (1958-1962)" en: **Revista H-industri@**; Año 4, Nº 7, 2010.
 - 9 LÓPEZ, Mario y WADELL, J. Jorge E. (comp.) **Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina 150 años de política ferroviaria**. Lumiere, Bs. As., 2007.
 - 10 Diario *La Razón*, 14 de mayo de 1961.
 - 11 Diario *La Razón*, 16 de mayo de 1961.
 - 12 Diario *La Razón*, 29 de mayo de 1961.
 - 13 Diario *El Litoral*, 30 de octubre de 1961, p. 1.
 - 14 Diario *El Litoral*, 6 de noviembre de 1961, p. 1.
 - 15 Diario *El Litoral*, 6 de noviembre de 1961, p. 3.
 - 16 Término desarrollado en DE SAN ROMÁN, Pablo "Conflicto político y reforma estructural: La experiencia del Desarrollismo en Argentina durante la presidencia de Frondizi (1958-1962)", **Documento de trabajo Nº6**, Universidad de Alcalá. Instituto de Estudios Latinoamericanos, 2009.
 - 17 Con respecto al escenario político-sindical del gobierno frondicista ver: JAMES, Daniel **Resistencia e Integración. El Peronismo y la clase trabajadora Argentina, 1946-1976**, Siglo XXI, Bs. As., 2006.
 - 18 Al respecto ver: CAVAROZZI, Marcelo; **Autoritarismo y Democracia (1955-1983)**; CEAL, Bs. As., 1983 y ARMIDA, Marisa y FILIBERTI, Beatriz; "Política y sociedad entre 1955 y 1966", En: VIDELA, Oscar (dir.); **El siglo XX. Problemas sociales, políticas de Estado y economías regionales (1912-1976)**. **Nueva Historia de Santa Fe**.Tomo 9, Diario La Capital y Prohistoria, Rosario, 2006.
 - 19 Características presentes en Boletín de Huelga de La Fraternidad, seccional Laguna Paiva, del 24 de noviembre de 1961
 - 20 Denominaciones explicitadas por las autoridades estatales al ofrecer a la prensa las disposiciones oficiales a seguir ante el conflicto.
 - 21 BARROCA y VIDAL; **op. cit.**, p. 136.
 - 22 Diario *El Litoral*, 6 de noviembre de 1961, p. 3.
 - 23 *Comunicado de Prensa*, La Fraternidad, 3 de noviembre de 1961.
 - 24 *Boletín de Huelga*, 10 de noviembre de 1961.
 - 25 *Boletín de Huelga*, 2 de noviembre de 1961.
 - 26 BADALONI, Laura. **Conflicto, Consenso y Rutina de Trabajo. El caso del Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo XX en Rosario y sus alrededores**. Tesina de Grado, UNR, Rosario, 2006.

- 27 BADALONI, L.; **op. cit.**, p. 33.
- 28 *Boletín de Huelga*, 6 de noviembre de 1961.
- 29 *Comunicado de Prensa*, 3 de noviembre de 1961.
- 30 *Comunicado de Prensa*, Comisión Directiva de La Fraternidad, 28 de octubre de 1961.
- 31 TARROW, S.; **op. cit.**, p. 214.
- 32 DOMINGUEZ, María Isabel "Los Movimientos sociales y la acción juvenil: apuntes para un debate". En: **Revista Electrónica Sociedad y Estado**, Brasilia, v. 21 N° 1, jan/abr. 2006, pp. 67-83.
- 33 Al respecto ver GORDILLO, Mónica; "Movimientos sociales e identidades colectivas: Repensando el ciclo de protesta obrera cordobés de 1969-1971", En: **Desarrollo Económico**. Vol 39, N° 155, oct.-dic. 1999.
- 34 TARROW, S.; **op. cit.**, p. 215.
- 35 *Boletín de huelga*. Emitido por La Fraternidad, 2 de noviembre de 1961.
- 36 *Circular General*, La Fraternidad, Buenos Aires, 7 de noviembre de 1961
- 37 SURIANO, Juan "Estado y conflicto social: el caso de la huelga de maquinistas ferroviarios de 1912", En: **Boletín del Instituto de Historia Argentina y Latinoamericana Dr. Ravignani**, Tercera Serie, N° 4, 2do semestre 1991.
- 38 *Boletín de Huelga*, 9 de noviembre de 1961.
- 39 *Boletín de Huelga* emitido por La Fraternidad, seccional Laguna Paiva del 24 de noviembre de 1961.
- 40 *Comunicado de Prensa*, 23 de noviembre de 1961.
- 41 *Boletín de Huelga número 5* de La Fraternidad seccional Laguna Paiva.
- 42 *Boletín de Huelga*, 18 de noviembre de 1961.
- 43 *Boletín de Huelga*, 27 de noviembre de 1961.
- 44 PALERMO, Silvana "¿Trabajo femenino y protesta masculina? La participación de las mujeres en la gran huelga ferroviaria de 1917"; En: BRAVO, María Celia, GIL LOZANO, Fernanda y PITA, Valeria (comps.). **Historias de luchas, resistencia y representaciones. Mujeres en la Argentina, siglos XIX y XX**, Universidad Nacional de Tucumán, Tucumán, 2007.