

Los trabajadores ferroviarios de Bahía Blanca durante el primer peronismo (1945-1955)

José Marcilese*

Resumen: Para mediados de la década de 1940 Bahía Blanca era uno de los principales nodos ferroviarios del interior del país y hacia allí confluían los ramales que transportaba la producción rural de una amplia zona de influencia, que abarcaba el sudoeste de la provincia de Buenos Aires y los territorios patagónicos. Como consecuencia de ello la ciudad contaba con un importante conjunto de instalaciones ferroviarias, compuesto tanto por estaciones como dependencias destinadas a logística, mantenimiento y reparación. En esos espacios la Unión Ferroviaria y La Fraternidad contaba con un importante conjunto de afiliados adheridas a las diversas seccionales que operaban en Bahía Blanca.

El propósito de la presente ponencia es analizar el proceso de *peronización* que estas seccionales experimentaron en la etapa 1944-1955, a partir del estudio de las diversas instancias electorales internas. Asimismo este trabajo tiene como meta considerar la inserción que la dirigencia gremial ferroviaria local alcanzó dentro de la estructura partidaria peronista local y al mismo tiempo reflexionar acerca del grado de renovación que experimentó la conducción bahiense de las organizaciones sindicales a partir de 1944.

Por último, este estudio procurará comprender la dinámica interna de las seccionales y su relación con los niveles superiores de la organización sindical, con la intención de establecer el grado de autonomía que estas poseían.

Palabras Claves: movimiento obrero - ferrocarriles - peronismo

The railway workers of Bahia Blanca during the first peronism (1945-1955)

Abstract: In the mid 1940's the city of Bahia Blanca was one of the main railway nodes inside the country, the place where an extensive railway network converged carrying the production of a wide rural hinterland. As a result, the city had a large infrastructure composed by both passenger stations as well as premises for logistics, maintenance and repair. It was in these areas where the railway workers' union (the so called "Unión Ferroviaria" and "La Fraternidad") had an important group of members attached to each of its various branches (or "Seccionales") operating in Bahia Blanca.

* Doctor en Historia por la Universidad Nacional del Sur. Investigador Asistente del CONICET. Correo electrónico: marciles@criba.edu.ar.

By studying of the multiple internal electoral bodies and instaces, the purpose of this paper is to analyze the process of “Peronization” each of these “Seccionales” experienced in the 1944-1955 period. Furthermore, this approach aims to consider the level of insertion reached by union leaders within the local Peronist party structure, along with the degree of renovation experienced by the local branches of the Union Ferroviaria during the same period. Finally, and in order to establish their respective degree of autonomy, this study will seek to understand the internal dynamics of these local branches and their relationship to higher levels of the organization.

Keywords: labor movement - railways - peronism

Introducción

Las complejas vinculaciones del peronismo con el universo sindical han sido el objeto de estudio de una amplia y diversa producción historiográfica que ha considerado el tema desde variadas perspectivas. En un primer momento y luego por espacio de varias décadas, el aspecto que concentró la atención de un núcleo mayoritario de los aportes fue establecer la relación del peronismo con la dinámica gremial y política precedente. En tal sentido, algunos trabajos concluyeron que el peronismo representaba una ruptura con las tradiciones sindicales preliminares,¹ mientras que otros señalaron continuidades con el gremialismo preexistente². No obstante ello, ambos polos interpretativos coincidieron en un punto: resaltar la existencia de una relación de subordinación prácticamente homogénea, desprovista de contradicciones y conflictos importantes, de los sindicatos respecto al liderazgo del Perón.

Al mismo tiempo estos aportes concordaron en otro aspecto significativo, como lo es concentrar su interés en el rol de los trabajadores y sus organizaciones en la instancia gestacional del peronismo. Por considerar que no tenía sentido avanzar en el análisis del accionar sindical ulterior, dado que desde un estadio temprano este se encontraba completamente alineado con el régimen peronista.

A partir de mediados de la década de 1990, una serie de estudios, que no necesariamente confrontan con los aportes antes expuestos, comenzaron a indagar sobre el tema pero resaltando el carácter autónomo de los sectores trabajadores y sus organizaciones sindicales durante las dos primeras presidencias peronistas.

1 Es el caso de estudios PEÑA, Milicades. *Masas, caudillos y elites. La dependencia argentina de Yrigoyen a Perón*, Buenos Aires: Ediciones Fichas, 1973; ROMERO, José Luis. *La experiencia argentina y otros ensayos*, Buenos Aires: Editorial de Belgrano, 1980; GERMANI, Gino. *Política y sociedad en una época de transición. De la sociedad tradicional a la sociedad de masas*, Buenos Aires: Paidós, 1971; GERMANI, Gino. “El surgimiento del peronismo: el rol de los obreros y de los migrantes internos”. En: *Desarrollo Económico*. Buenos Aires, v. 13, n.51, octubre-diciembre 1973, entre otros.

2 Por mencionar solo algunos casos emblemáticos se puede mencionar TORRE, Juan Carlos. *La vieja guardia sindical y Perón*. Buenos Aires: Sudamericana, 1990; HOROWITZ, Julio. *Los sindicatos, el Estado y el surgimiento de Perón 1930 / 1946*. Buenos Aires: EDUNTREF, 2004; DEL CAMPO, Hugo. *Sindicalismo y Peronismo. Los comienzos de un vínculo perdurable*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2005. Una excepción a esta tendencia la constituyen los trabajos: y BAILY, Samuel. *Movimiento obrero, nacionalismo y política en la Argentina*. Buenos Aires: Hyspamerica, 1985; MURMIS, Miguel; PORTANTIERO, Juan Carlos. *Estudios sobre los orígenes del peronismo*. Buenos Aires: Siglo XXI, 1973. TORRE, Juan Carlos. “Interpretando (una vez más) los orígenes del peronismo”. En: *Desarrollo Económico*, v.28, n.112 (enero-marzo 1989); TORRE, Juan Carlos (comp.). *La Formación del sindicalismo peronista*. Buenos Aires: Legasa, 1988. *Una revisión completa sobre el tema puede encontrarse en SURIANO, Juan “¿Cuál es hoy la historia de los trabajadores en Argentina?”*. En: *Revista Mundo do Trabalho*, v, 1, n.1, janeiro-junho 2009.

Esto posibilitó una revisión de la caracterización de su accionar, poniendo de relieve las contradicciones, tensiones y conflictos producidos durante dicho periodo, como así también el papel activo de los trabajadores y sus organizaciones sindicales en la defensa de intereses propios, contrapuestos a las intenciones patronales y, en ocasiones, gubernamentales³. De esta manera, el movimiento obrero adquirió protagonismo, en desmedro de la centralidad que usualmente portaban otros actores, como las agencias estatales, los equipos político-partidarios y en especial el propio Perón.

Así, en los últimos años, ese conjunto de investigaciones permitieron repensar los rasgos que presentó la dinámica del movimiento obrero, resaltando las tensiones y disputas producidas durante primer peronismo⁴. Para ello los investigadores apelaron a enfoques, escalas de observación y proyecciones temporales diferentes a las ofrecidas por los estudios clásicos. De esta forma, los nuevos aportes logran a una mirada complejizada de los sectores trabajadores y sus organizaciones, que no los concibe como sujetos pasivos de las agencias estatales y el régimen peronista, sino que contrariamente los muestra como sujetos activos, promotores de reclamos sectoriales, a través de huelgas y acciones de protesta. En tal sentido, abordar el tema en estos términos permite reconocer tensiones entre la dirigencia y las instancias de base de las organizaciones, no siempre de acuerdo con la forma en que se dirimen los conflictos laborales.

Entre las organizaciones obreras que fueron consideradas recientemente por la historiografía, se encuentra la Unión Ferroviaria, la principal organización sindical argentina durante los años del primer peronismo, con una presencia federal que a partir de la década de 1920 se extendió conjuntamente con el tendido de los ramales. Los estudios que se focalizaron en su dinámica lo hicieron a partir de análisis de lo ocurrido en determinados seccionales o bien a partir del estudio de las huelgas que la organización impulsó en diferentes momentos y las consecuencias que están generaron en su funcionamiento⁵. Una orientación similar presentaron los trabajos

- 3 Es el caso de los trabajos SCHIAVI, Marcos. *La resistencia antes de la resistencia. La huelga metalúrgica y las luchas obreras de 1954*. Buenos Aires: El Colectivo, 2008; ACHA, Omar. *Las huelgas bancarias de Perón a Frondizi (1945-1962)*. Buenos Aires: Ediciones del CCC, 2008; CONTRERAS, Nicolás, “En río revuelto ganancias de Pescador. El gremio marítimo y el peronismo. Un estudio de la huelga de 1950”. *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, año 1, n.1, 2008; NIETO, Agustín. “Conflictividad obrera en el puerto de Mar del Plata: del anarquismo al peronismo. El Sindicato Obrero de la Industria del Pescado, 1942-1948”. En: *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, año 1, n.1, 2008; RUBINSTEIN, Gustavo. *Los sindicatos azucareros en los orígenes del peronismo tucumano*. Tucumán: UNT, 2005; ASCOLANI, Adrián. *El sindicalismo rural en la Argentina. De la resistencia clasista a la comunidad organizada*. Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires, 2009; SCHNEIDER, Alejandro. *Trabajadores, Un análisis sobre el accionar de la clase obrera argentina en la segunda mitad del siglo XX*. Buenos Aires: Herramienta Ediciones, 2009; FERNANDEZ, Fabián. *La huelga metalúrgica de 1954*. Buenos Aires: Instituto Movilizador de Fondos Cooperativos, 2005; IZQUIERDO, Roberto. *Tiempo de trabajadores. Los obreros del tabaco*. Buenos Aires: Imago Mundi, 2008; GUTIÉRREZ, Florencia. “La dirigencia de FOTIA y los sindicatos de base: tensiones y conflictos en el proceso de sindicalización azucarera, 1944-1955” en Florencia Gutiérrez y Gustavo Rubinstein (comps.). *El primer peronismo en Tucumán. Avances y nuevas perspectivas*. Tucumán: EdUNT, 2012, entre otros.
- 4 Estos aportes constituyeron una continuación de trabajos como DOYON, Louise. “Conflictos obreros durante el régimen peronista, 1946-1955”. En: *Desarrollo Económico*, v. 17, n.67, Buenos Aires, octubre-diciembre 1977; DOYON, Louise. “El crecimiento sindical bajo el peronismo”. En: *Desarrollo Económico*, v. 15, n.57, Buenos Aires, abril-junio 1975; LITTLE, Walter. *La organización obrera y el Estado peronista, 1943-1955*. *Desarrollo Económico*, v.19, n.75, Buenos Aires, octubre-diciembre 1979 y MAINWARING, Scott. “El movimiento obrero argentino y el peronismo (1952-1955)”. En: *Desarrollo Económico*, v. 21, Buenos Aires, enero-marzo 1982. Más recientemente los aportes de Louise Doyon se reunieron en el libro DOYON, Louise. *Perón y los trabajadores. Los orígenes del sindicalismo peronista, 1943-1955*. Buenos Aires, Siglo XXI, 2006.
- 5 DI TELLA, Torcuato. *Perón y los sindicatos*. Buenos Aires: Ariel, 2003; CONTRERAS, Gustavo Nicolás. “Ferroviarios. Un capítulo de sus luchas: Las huelgas ferroviarias de fines de 1950 y principios de 1951”, ponencia presentada en el V Congreso de Historia Ferroviaria, Palma de Mallorca, 2009 ; MENGASCINI, Hugo. Huel-

sobre La Fraternidad, el influyente sindicato de los maquinistas, creado en 1887 y caracterizado por una férrea disciplina interna.

Continuando con esta tendencia, el presente estudio tiene como objetivo reflexionar sobre el funcionamiento de las seccionales que los gremios ferroviarios tenían en el área de Bahía Blanca, durante el periodo 1945-1955. Para ello se consideraran la incidencia que en esa etapa asumió el proceso de *peronización*⁶ sobre la dinámica y los equipos directivos de esas filiales. Partiendo de la hipótesis que ese fenómeno de adhesión, no estuvo exento de tensiones, presentó diversas motivaciones e incluso variaciones entre las diversas entidades gremiales ferroviarias.

En el caso de la Unión Ferroviaria, para entender el proceso de adhesión al peronismo es preciso reconocer la generalizada aprobación que la labor de Perón en la Secretaría de Trabajo y Previsión, generó entre los trabajadores, conscientes de los beneficios concretos de orden laboral y salarial recibido a partir de 1944. Del mismo modo, la elección personal que los propios jefes sindicales de la UF hicieron, a partir de la sanción de un conjunto de normativas que favorecía sus posibilidades de negociación, conjuntamente con el reconocimiento explícito por parte del naciente peronismo de sus aspiraciones a incursionar en la dinámica político-partidaria, un área hasta entonces poco permeable al ingreso de dirigentes gremiales. Estos factores conjuntamente con la intención de los líderes sindicales ferroviarios de asegurar su continuidad al frente de las organizaciones, frente a un estado que progresivamente se mostraba solo receptivo a los gremios afines, permite entender como una parte significativa del secretariado nacional al igual que de la dirigencia bahiense de la UF se plegó al peronismo sin mayores reparos.

Una posición diferente mantuvo el equipo gremial que conducía a La Fraternidad, que optó por mantener su autonomía y se abstuvo de apoyar a cualquiera de las fuerzas políticas que participaron de la elección de febrero de 1946, entre ellas los partidos que integraban la coalición peronista. Posiblemente, en esa decisión haya sido determinante la pertenencia socialista de un parte significativa de los dirigentes fraternales.

Partiendo de estos planteos serán consideradas las particularidades de los equipos de conducción gremial que se conformaron en las seccionales a partir de 1944 y se indagará acerca de los rasgos principales de su dinámica interna. Luego se analizará el comportamiento de los ferroviarios bahienses, ante el periodo de huelgas que se desarrolla en el período 1950-1951. Estas indagaciones se efectuarán partiendo de la idea que las subunidades locales de los sindicatos, si bien eran parte de una estructura superior con proyección federal, al mismo tiempo se constituían en unidades con cierto grado de autonomía, afectadas por procesos locales portadores de cierto grado de singularidad.

Asimismo, la posibilidad de abordar el funcionamiento de una organización gremial desde una perspectiva local permite distinguir procesos y circunstancias que no siempre pueden ser apreciados en la dinámica nacional de una entidad sindical. En tal sentido en este estudio se intentará comprender el proceso de *peronización* de los trabajadores ferroviarios de Bahía Blanca, procurando determinar

gas y conflictos ferroviarios. Los trabajadores de Tandil en la segunda mitad del siglo XX. Rosario: Prohistoria, 2011; BADALONI, Laura. "Control, memoria y olvido. "Marcha de la Paz" y huelga ferroviaria durante el primer gobierno peronista", ponencia presentada II Jornadas Inter-institutos de formación docente en Historia I.E.S. "Olga Cossetini", Rosario, agosto de 2003.

6 Entendiendo por peronización a "...la imposición del mando incuestionado de una burocracia leal al gobierno o, más profundamente, la difusión de una identificación con Perón en la mayoría de las bases gremiales", ACHA, Omar. Op. cit., p. 40.

las tensiones que ese proceso generó, en especial ante la persistencia de posiciones ideológicas alternativas. El carácter local de esta aproximación orientada a reflexionar sobre una temática particular desde un espacio local, permitirá distinguir realidades y sujetos excepcionales que, lejos de invalidar los grandes procesos y relatos macrohistóricos, los matizan y enriquecen de manera notable⁷.

Por último, teniendo en cuenta el objeto de estudio seleccionado el abordaje metodológico elegido justificó la utilización de registros tanto cuantitativos como cualitativos⁸. En relación a los primeros se destacan los censos e informes estadísticos, efectuados por diversas agencias estatales, que permiten reconstruir las dimensiones que el universo laboral ferroviario presentaba en Bahía Blanca al promediar la década de 1940. Por su parte, las fuentes cuantitativas fueron de múltiples orígenes, por un lado se destacan los periódicos de índole local y la prensa sindical, por otro los relatos orales de sujetos que fueron actores directos de los procesos analizados y por último los registros generados por los servicios de inteligencia pertenecientes a la policía bonaerense (Archivo DIPBA-Comisión Provincial por la Memoria)⁹. En su conjunto la interpretación de estos registros permitió primero reconstruir los procesos desde una perspectiva de carácter narrativo, especialmente a partir de la prensa. Para luego avanzar en la interpretación de los procesos, desde una perspectiva dual, por un lado los relatos de los trabajadores, por el otro la mirada policial de las acciones por intermedio de los informes generados por el trabajo de campo de las fuerzas de seguridad. En ambos casos, resultó necesario recurrir a una metodología comparativa, que reveló tanto contradicciones como coincidencias entre las fuentes empleadas, y permitió complejizar las explicaciones sobre los procesos considerados. Fundamentalmente, al momento de considerar la dinámica interna a nivel de seccional, una labor que implica la utilización de registros específicos que reflejen la especificidad de la dimensión local, que compensen la ausencia de documentación gremial de orden local (como actas de comisión, actas de asamblea, etc.) irremediablemente perdida.

Bahía blanca en la década de 1940, un centro financiero y de servicios

Bahía Blanca era a comienzos de la década de 1940 el principal centro urbano del interior de la provincia de Buenos Aires y constituía el eje de una amplia zona productiva, que la tenía como polo comercial, financiero y de servicios. El desarrollo de la ciudad se había iniciado en 1884 con las instalaciones de diversas líneas ferroviarias, que convergían en los puertos cercanos a la ciudad, y servían para embarcar la producción de un amplio *hinterland* agropecuario. Posteriormente, se construyeron instalaciones dedicadas al mantenimiento y reparación de material rodante, complejizándose aun más el mercado laboral dependiente del complejo ferro-portuario (Ver Plano 1).

7 CAMPAGNE, Fabián. “La búsqueda de la historia. Reflexiones sobre las aproximaciones macro y micro en la historiografía reciente”. En: *Entrepasados*, año VI, n.13, 1997, p. 93.

8 En relación a las fuentes cuantitativas resulta necesario aclarar que no fue posible consultar actas o documentación de las diversas seccionales de la Unión Ferroviaria o La Fraternidad, porque no están disponibles tanto en las oficinas locales como en las sedes centrales de las entidades gremiales.

9 KAHAN, Emanuel. “¿Qué represión, qué memoria? el “archivo de la represión” de la DIPBA: problemas y perspectivas”. En: *Question*, v. 1, n. 16, 2007.

Esta condición de nodo ferroviario se complementó con un fuerte desarrollo mercantil y financiero, que respondía a las necesidades del medio bahiense como así también de una extensa zona de influencia que incluía incluso a los territorios patagónicos. Tal es así que Bahía Blanca por el caudal de ventas y el número de empleados ocupados en el rubro comercial, se posicionaba al promediar el siglo XX entre los principales distritos de la provincia de Buenos Aires¹⁰.

Mientras que en términos productivos el desarrollo de la ciudad no resultaba tan significativo, puesto que si bien existía un conjunto de empresas dedicados a la producción textil, metalúrgica y de alimentos, orientados en su producción a los requerimientos del mercado regional, el desarrollo industrial de la ciudad resultaba limitado. Siendo la competencia de los establecimientos del cinturón fabril de Buenos Aires, con la que Bahía Blanca estaba comunicado por un rápido y fluido tráfico ferroviario, una de la causas que explica lo moderado del crecimiento¹¹.

Diferente era la centralidad de la ciudad y sus puertos dentro de la red ferroviaria argentina, donde sí representaba un polo principal, tanto por la complejidad y extensión de las instalaciones como por el volumen de carga que circulaba. Esto hacía que una parte importante del mercado laboral de la ciudad estuviera ligada al ferrocarril. A tal punto que para mediados de la década de 1940, las diversas empresas del sector empleaban en el área de Bahía Blanca entre 5000 y 6000 trabajadores. En el orden gremial, este conjunto de trabajadores estaba representado sindicalmente por tres seccionales de la Unión Ferroviaria (Bahía Blanca Sud, Bahía Blanca Noroeste e Ingeniero White)¹² y tres de La Fraternidad (Bahía Blanca Sud, Ingeniero White y Coronel Maldonado).

La presencia sindical de la union ferroviaria

Poco después de su formación en el orden nacional, ocurrida en 6 de Octubre de 1922, se comenzaron a organizar las seccionales de la Unión Ferroviaria (UF) en Bahía Blanca. Entre ellas las más significativa por su número de afiliados era la de Noroeste, ubicada espacialmente en el barrio del mismo nombre¹³. Sus asociados pertenecían en menor medida al personal de almacenes, vías y obras y tráfico que se desempeñaban en el área de la Estación Noroeste, de donde partían servicios tanto urbanos como interurbanos, y mayoritariamente provenían de los talleres ubicados en el sector, donde se reparaban vagones y locomotoras. Allí trabajan a mediados de la década de 1940 una cantidad cercana a los 1200 empleados, que cumplían desde sencillas labores como peones de limpieza, carga y mantenimiento, hasta oficios altamente calificados, como mecánicos, torneros y herreros¹⁴.

10 Para 1954 existían en Bahía Blanca 3389 establecimientos comerciales que empleaban a 4567 empleados y 2691 obreros. Dirección Nacional de Estadísticas y Censos, *Censo de Comercio 1954*, Buenos Aires, 1959.

11 Como se puede verificar en los datos estadísticos provistos por los censos industriales. El de 1935 indicó que Bahía Blanca contaba con 731 establecimientos industriales, que empleaban a 5281 obreros y empleados, ocupando el quinto lugar entre los municipios bonaerenses, mientras que el censo de 1946 reveló una cantidad de establecimientos de 668 y un total de 6881 personas empleadas, que dejaban a la ciudad en el doceavo lugar en la provincia de Buenos Aires, muy por detrás de los municipios del área próxima a la ciudad de Buenos Aires. Ministerio de Hacienda, Buenos Aires, *Censo Industrial de 1935*, Buenos Aires, 1938; Ministerio de Asuntos Técnicos, *Censo Industrial de 1946*, Buenos Aires, 1952.

12 Existía una cuarta seccional de la Unión Ferroviaria: Rosario-Puerto Belgrano. Solo contaba con un número muy reducido de afiliados y en 1946 fue absorbida por la seccional Bahía Blanca Sud.

13 De acuerdo a los aportes sindicales que cada seccional enviaba a la administración central de la Unión Ferroviaria, la seccional Bahía Blanca se encontraba entre la siete filiales más importantes del país.

14 Sobre las condiciones del trabajo ferroviario, consultar: HOROWITZ, Joel. "Los trabajadores ferroviarios en Argentina". En: *Desarrollo Económico*, v.25, n. 99 (octubre-diciembre 1985), p. 426-433.

El ámbito de los talleres respondía por su ordenamiento en secciones específicas (tornería, hojalatería, fundición, carpintería, etc.), operadas en forma combinada, a un complejo de carácter fabril industrial, con horarios de ingreso, turnos laborales y una división específica de tareas. Esta actividad se complementaba con un taller menor ubicado en Maldonado, un área próxima a los talleres Noroeste, cuyos trabajadores participaban de la misma seccional en tareas de reparación y mantenimiento de material rodante.

En lo que respecta a la Seccional Bahía Blanca Sud, los afiliados pertenecían al personal de vías y obras y de tráfico que desarrollaba sus labores en la Estación Sud, la terminal que concentraba el tráfico de pasajeros urbano e interurbano y desde donde operaba la Superintendencia de Tráfico, encargada de la coordinación y ordenamiento de las formaciones. Por su parte, la Seccional Ingeniero White agrupaba a los empleados ferroviarios que trabajaban en el puerto del mismo nombre, distante a escasos 15 kilómetros del casco urbano de Bahía Blanca. En esa área funcionaba una amplia playa de maniobras, conjuntamente con un galpón de locomotoras y una estación, donde se desempeñaban centenares de ferroviarios en el área de tráfico y en la atención de los servicios de carga y descarga (Ver Plano 2)

En todas las seccionales los niveles de afiliación eran bastante elevados como puede apreciarse en el siguiente esquema, que refleja no solo el incremento de la cantidad de afiliados sino también el progresivo aumento de personal que el ferrocarril experimentó a partir de la nacionalización de los ferrocarriles ocurrida en 1948.

265

Sindicato	Cantidad de afiliados en 1941 ¹⁵	Cantidad de afiliados en 1954 ¹⁶
Unión Ferroviaria (Seccional B. B. Noroeste)	1500 ¹⁷	2220
Unión Ferroviaria (Seccional Ingeniero White)	1200	1650
Unión Ferroviaria (Seccional Bahía Blanca Sud)	500	1002

La autonomía de las comisiones ejecutivas en las diversas seccionales bahienses era relativa y estaba sujeta a un estrecho control por parte de la Comisión Directiva de orden nacional, que consideraba a sus filiales como sus representantes antes los afiliados en las instancias locales. En tal sentido los lazos institucionales de las seccionales con la organización a nivel nacional, resultaban más estrechos que las existentes con sus pares en la orden local o regional.¹⁸

Esta actividad gremial se complementaba con una fuerte labor formativa a través de las escuelas técnicas y de formación profesional, que operaba la UF en

15 Julio César Martella. "El proceso obrero en Bahía Blanca". En: La Nueva Provincia, Numero Especial 41º Aniversario, 1939.

16 Archivo DIPBA, Mesa B, Carpeta 13, Legajo 57 (UF Noroeste), Archivo DIPBA, Mesa B, Carpeta 15, Legajo 2 (U.F. Ingeniero White), Archivo DIPBA, Mesa B, Carpeta 13, Legajo 57 (U.F. Sud).

17 Aurelio Diez empleado administrativo de la seccional Noroeste de la Unión Ferroviaria sostiene que el número de afiliados alcanzaba a los 1500 en 1945. AMUNS, Entrevista 223 B a Aurelio Diez, realizada el 29 de julio de 2005.

18 *El Obrero Ferroviario*, año XXI, n.457, 1 de marzo de 1942, p. 9.

sus seccionales Noroeste e Ingeniero White. Con una formación orientada a la preparación del personal en labores específicas (motores diesel, telégrafo, dibujo técnico, etc.), como a la instrucción de su grupo familiar en quehaceres domésticos (bordado, corte y confección, dibujo artístico, etc.). Del mismo modo la faz recreativa y cultural también era atendida por las seccionales de la UF, especialmente en filial Noroeste, que periódicamente organizaba en su amplia sede bailes familiares, proyecciones de cine y espectáculos teatrales. Cumpliendo así un papel similar al de un club o biblioteca de carácter barrial, que favorecía a la generación un sentimiento de pertenencia colectiva a una “comunidad”, que trascendía lo meramente laboral y se vinculaba con el intenso asociacionismo de la época.

Esta intensa vida asociativa de los afiliados de la UF se complementaba con la labor de la Cooperativa Ferroviaria de Consumo Ltda., fundada en 1919 con el fin de brindar productos diversos a bajo costo y con financiamiento a los obreros y empleados de los diversos ramales que operaban en la ciudad y la región. En 1944 la Entidad alcanzaba los 2924 socios, que aumentaron a 4000 para 1953¹⁹, un incremento acorde con el número de personal empleado por el ferrocarril en el área de Bahía Blanca y con el crecimiento de los niveles de consumo.

El proceso de *peronización* de las seccionales de la UF

La Unión Ferroviaria fue intervenida por el gobierno militar el 23 de agosto de 1943, debido a la intención del nuevo gobierno de establecer un control directo sobre un sector clave como lo era el transporte. Poco después de producida la medida asumió la intervención el coronel Domingo Mercante, un militar del entorno inmediato de Perón relacionado por su familia con el medio ferroviario. Una de sus primeras gestiones fue otorgar a la UF la representación gremial de los empleados, una vieja aspiración de la organización²⁰. Le siguieron una serie de mejoras en el orden laboral, salarial y asistencial, que beneficiaron a los ferroviarios tanto en el área cercana a Buenos Aires como en las seccionales del interior del país. Como señala Louise Doyon:

No es de sorprender que en vista de su influencia dentro del movimiento, los gremios ferroviarios encabezaran la lista de beneficiarios. Al margen de obtener nuevas escalas salariales y la recuperación de las controvertidas retenciones que se habían deducido de sus sueldos desde 1934, también lograron mejorar los beneficios jubilatorios y por accidente de trabajo, así como las condiciones laborales; se ampliaron asimismo los servicios sociales y médicos gracias a nuevos aportes oficiales²¹.

En función de esto la conducción del gremio una vez normalizado dio señales de apoyo al proyecto político impulsado por Perón, no obstante en situaciones concretas como el debate que se generó en la CGT al momento de declarar la huelga general el 18 de octubre, los delegados ferroviarios optaron por proponer acciones alternativas²². Dejando entrever la persistencia de un sentido apolítico en sus acciones, que los llevaba a no inmiscuirse en cuestiones ajenas al plano estrictamente gremial.

19 Ver: PASTORINO, Guido “El cooperativismo en Bahía Blanca”. En: *La Nueva Provincia*, Número aniversario, agosto de 1944 y “Notables cooperativistas hablan para El Atlántico” *El Atlántico*, 4 de julio de 1953.

20 Al respecto ver: HOROWITZ, Joel. Op. cit., p. 274-283.

21 DOYON, Louise. Op. cit., p.115.

22 TORRE, Juan Carlos. Op. cit., p. 134-135.

Este proceso ha sido objeto de diversos análisis entre lo que se pueden mencionar los aportes de Joel Horowitz y Torcuato Di Tella, que coinciden en reconocer que las medidas dispuestas por el gobierno nacional en el período 1943-1945 mejoraron sensiblemente las condiciones laborales de los trabajadores ferroviarios, e impulsaron una progresiva *peronización de su conducción, como lo refleja la conformación de las sucesivas comisiones directivas nacionales de la organización a partir de 1945*²³. En ellas continuaron participando una proporción importante de dirigentes con antecedentes en puestos directivos en el período previo a 1943²⁴.

En Bahía Blanca, durante la etapa 1944-1945 las disposiciones impulsadas por Perón desde la Secretaría de Trabajo y Previsión impactaron en la extensa comunidad ferroviaria residente en Bahía Blanca, promoviendo la adhesión política de los afiliados y de buena parte la dirigencia. En este acercamiento influyeron las mejoras de orden salarial y laboral que, con carácter nacional, obtuvieron los trabajadores ferroviarios conjuntamente con la concreción de postergadas reivindicaciones de orden local, como la apertura de un centro médico asistencial.

Las gestiones para la apertura de un hospital ferroviario fue el origen de una serie de acciones conjuntas entre las seccionales locales de la UF y La Fraternidad, a partir de 1942²⁵. Sin embargo, el desinterés de las agencias estatales no permitió disponer de los fondos necesarios para la apertura del nosocomio. Es por ello que la apertura de una clínica propia en marzo de 1944, durante la gestión de Domingo Mercante como interventor de los gremios ferroviarios, con el decisivo apoyo de la Secretaría de Trabajo y Previsión, conducida por Perón, constituyó una acción trascendental para la comunidad ferroviaria local y resultó funcional al proceso de *peronización de los trabajadores. Esta adhesión se evidenció cuando en agosto de 1945 un conjunto de 450 trabajadores de la seccional de la UF Noroeste, la más numerosa y consolidada de todas las filiales, envió un pergamino firmado por el cual se manifestaba su apoyo a la gestión del General Farrel y el Coronel Perón*²⁶, en franca oposición a la oposición al criterio de la comisión directiva de esa seccional que optó por no adherir al homenaje²⁷.

Asimismo, poco después de la apertura del policlínico en Bahía Blanca se inició un conflicto a partir de la renuncia de un conjunto de médicos, que se solidarizaron con colegas porteños que habían sido desplazados del Hospital Ferroviario central a raíz de discrepancias políticas. A partir de esta situación se produjo una verdadera ruptura en la comunidad médica, que luego se hizo extensiva a los diversos sindicatos que reunían a los trabajadores del riel en la ciudad. Fue así como mientras que miembros de la delegación Ingeniero White de la Fraternidad se solidarizaron con los médicos renunciantes del Hospital Ferroviario, debido a "... que han preferido trabajar gratis que traicionar a sus camaradas..."²⁸, la conducción de la seccional Bahía Blanca Noroeste de la Unión Ferroviaria optó por "Hacer público su repudio a los médicos que renunciaron y abandonaron a los enfermos en dicho

23 DI TELLA. Op. cit., p. 208-220 y HOROWITZ. Op. cit., p. 317.

24 Es el caso de los estudios mencionados en la sección inicial de este trabajo, en especial de HOROWITZ. Op. cit., p. 317.

25 *El Obrero Ferroviario*, año XXI, n.546, 1 de julio de 1942.

26 *El Atlántico*, 28 de agosto de 1945.

27 "Frente a la actual campaña confucionista que se sigue contra la Unión Ferroviaria, y de acusaciones antojadizas contra el cuerpo directivo merece la pena destacar que la gran mayoría de las seccionales se pronuncian aprobando la labor de la Comisión Directiva en todos sus aspectos (...) en aquellas seccionales donde por maniobras efectistas no se pudo designar representantes a la reunión de presidentes, importantes núcleos de afiliados, que sumaron 1500 en Junín F.C.P., 400 en Bahía Blanca Noroeste, más de 300 en Olavarría, 800 en Alianza, hicieron llegar sendas notas..." *El obrero ferroviario*, 1 de octubre de 1945, p.4.

28 *El Atlántico*, 26 de enero de 1946.

establecimiento... ”²⁹. Así, se advierte como una disputa de orden laboral expuso las tensiones que dentro del gremialismo ferroviario comenzaban a generarse respecto del proyecto político conducido por Perón.

Otra manera de ponderar la intensidad de ese proceso y las tensiones que genera, es evaluar el grado de la aceptación que el peronismo encontró en los niveles de conducción de la UF en el área de Bahía Blanca. Con ese fin es necesario recordar que en los años previos al peronismo, el socialismo tenía una fuerte presencia en la dirección de las seccionales bahienses, siendo varios de sus dirigentes conspicuos miembros del Partido Socialista, donde ocupaban cargos de diversa importancia dentro de la estructura partidaria.

Es por ello que el proceso formativo del peronismo y sus directas vinculaciones con el movimiento obrero organizado, originó tensiones en los equipos gremiales que conducían a las seccionales bahienses de la UF, a partir de posiciones encontradas respecto a la posición que la organización debía asumir frente al nuevo movimiento. Esta situación dio lugar a la conformación de nuevos liderazgos en la seccionales de la UF, al mismo tiempo que promovió la conversión de dirigentes de extracción socialista o radical y su incorporación a la filas del naciente peronismo.

Un ejemplo de esta modalidad se puede apreciar en el presidente de la seccional Noroeste, Jesús Gómez, candidato a concejal en los comicios de 1942 pero por el Partido Socialista, cuya labor resultó funcional al progresivo ingreso del peronismo en el movimiento ferroviario³⁰. Incluso se mantuvo al frente de la seccional hasta 1948 luego de lo cual continuó formando parte de las comisiones directivas.

En el caso de la seccional Sud la situación posterior a 1944 presentó rasgos que se asemejan a lo ocurrido en Noroeste. En esa filial el principal referente y presidente seccional desde 1940 era Emilio Belenguer, quien se enroló tempranamente en las filas de la UCR – Junta Renovadora para luego asumir como primer delegado de la Secretaría de Trabajo y Previsión el 9 de septiembre de 1945. Previamente Belenguer había sido candidato a concejal por la UCR en 1942, y presidido la Agrupación Ferroviaria Radical. Al dejar la conducción de la seccional fue sucedido por Alfonso Sica, que lo había acompañado como tesorero en la comisión de la seccional Sud,

Estos dirigentes con experiencia gremial fueron acompañados en la comisiones seccionales que se conformaron, por trabajadores novatos en funciones sindicales, que se vieron favorecidos por la experiencia de aquellos en su preparación gremial. En otro orden de cosas, la intervención de dirigentes y militantes ferroviarios se evidenció también en el proceso formativo de la delegación local de la CGT, que contó en su primera comisión con varios delegados de las seccionales ferroviarias³¹, quienes también participaron de los actos conmemorativos en honor de la gestión de Perón al frente de la Secretaría de Trabajo y Previsión.

Ante esta evidencia respecto de la aceptación que el peronismo encontró en los niveles de conducción de la UF en el área de Bahía Blanca, resulta necesario reconocer que las conclusiones a la que arriba Di Tella, no encuentran una comprobación empírica en la dinámica de las seccionales bahienses, donde algunos referentes tradicionales del gremialismo ferroviario si se avinieron a incorporarse al peronismo.

29 *El Atlántico*, 14 de enero de 1946. La seccional Bahía Blanca Noroeste reunía a casi un millar y medio de obreros ferroviarios que trabajaban en los talleres del mismo nombre.

30 Jesús Gómez formaba parte de la conducción de la seccional Noroeste al menos desde 1934.

31 *La Nueva Provincia*, 3 de junio de 1946,

En términos organizativos las modificaciones sustanciales que provocó en el conjunto de las organizaciones gremiales, la aprobación de la Ley de Asociaciones Profesionales primero y luego la normativa que establecía la regulación de los convenios colectivos de trabajos, no produjeron cambios significativos en la dinámica interna de la UF. Que controlaba desde hacía décadas la representación sindical de los ferroviarios, a través de un formato organizativo nacional emplazado sobre seccionales locales, con comisiones de reclamos que negociaban con el sector patronal, tanto en asuntos salariales como gremiales.

Este funcionamiento orgánico de la Unión Ferroviario se evidenció al momento de producirse la nacionalización de los ferrocarriles en marzo de 1948, momento en que se conformó en Bahía Blanca una comisión interseccional conformada por miembros de las comisiones directivas de las delegaciones locales de la UF. Quienes no solo adhirieron a la medida, sino también convocaron a un acto conjunto del que participó una importante cantidad de afiliados, dejando entrever el alto grado de aceptación que la medida tuvo entre los trabajadores. Sin embargo, a pesar de la positiva recepción que la medida tuvo entre los trabajadores, luego de un período inicial el estado argentino debió iniciar un proceso de modernización del obsoleto equipamiento de las ex empresas inglesas. Un proceso que provocó, como señala Louise Doyon, un necesario ajuste en los gastos, entre ellos los salariales, promoviendo un creciente descontento entre los trabajadores, uno de los factores que luego impulsaron el proceso de huelgas del período 1950-1951³².

La dinámica política hacia el interior de las seccionales

Como lo establecía el estatuto gremial el gobierno de las seccionales de la Unión Ferroviaria estaba a cargo de comisiones ejecutivas elegidas por los afiliados, que se renovaban por mitades cada dos años. El procedimiento contemplaba primero la realización de una asamblea general de asociados, donde se confeccionaba una lista de posibles candidatos a ocupar los cargos a renovarse. Luego esa lista era sometida a votación por parte de los afiliados, quienes determinaba que candidatos ocuparían los cargos titulares y quienes los suplentes. De esa manera, existían dos instancias electivas generales y participativas, la primera orientada a establecer candidatos, y la segunda destinada a establecer la condición de titular o suplente de los elegidos³³. Luego se en una tercera instancia, pero en este caso de índole restringido puesto que quienes votaban eran solo los miembros de la comisión ejecutiva, se resolvía la distribución de los cargos.

El aspecto más significativo de este mecanismo electivo lo constituía su instancia inicial, donde los propios afiliados proponían candidatos, entre sus compañeros, como lo recuerda un empleado de la UF, en un proceso de selección autónomo que respondía a los intereses de las instancias de base de la organización:

El sistema de asamblea era el siguiente en una asamblea de la seccional se proponían por lo menos el doble de los candidatos a elegir, era una sola lista, había que elegir 15 venían 30 como mínimo. En el momento de la elección uno tachaba lo que no quería, y una cosa que es muy im-

32 DOYON, Louise. "Conflictos obreros durante el régimen peronista (1946-1955)". En: *Desarrollo Económico*, n. 67, oct-dic. 1977, p. 466.

33 Unión Ferroviaria, *Estatuto Buenos Aires*, Imprenta Unión Ferroviaria, 1952. pp.29-31.

portante: yo podía ser peronista y si el de enfrente era comunista pero sabía defender mis intereses yo lo votaba y eso era común, que la gente votara aún a la antípoda política porque sabía que ese hombre me iba a defender en serio... ”³⁴.

Esta particularidad advertida por el informante permite entender como un reconocido militante comunista como Rómulo Mandolesi, resultó electo para formar parte de la comisión ejecutiva de la UF Noroeste en 1954, cuya presidencia estaba a cargo de Federico Ciccola, por entonces senador provincial por el Partido Peronista³⁵, o como afiliados socialistas formaban parte de la conducción de la UF Bahía Blanca Sud para esa misma época.

No obstante estos casos excepcionales en líneas generales para 1952 la totalidad de la conducción de las seccionales bahienses estaba compuesta por afiliados o simpatizantes peronistas³⁶. Este rasgo, común al resto del mundo asociativo sindical, encuentra sentido en la extendida filiación peronista de los trabajadores ferroviarios que, en última instancia, eran los encargados de elegir a los miembros de las comisiones seccionales.

Progresivamente, este creciente proceso de *peronización* de los cuerpos directivos comenzó a ser un factor que influyó en la dinámica laboral. En especial porque a partir de la consolidación de antinomia peronismo-antiperonismo, luego del fallecimiento de Eva Perón, resultó imprescindible la existencia de un aval político para las personas que quisieran ingresar como trabajadores ferroviarios o en el caso de ya formar parte del personal, ser promovidos a categorías superiores.

Esta situación fue el origen de tensiones entre los empleados que aspiraban a un ascenso, que invariablemente recaía en aquel que disponía de una recomendación más significativa, usualmente de un legislador o funcionario público de cierta importancia. Esta situación fue reconocida por un informante que concluyó afirmando:

Lamentablemente gente muy capacitada, tanto en talleres, como en tráfico o en la oficina de control, gente muy capacitada que llevaba años trabajando en la empresa por el solo hecho de no tener un aval político no podía pasar a la categoría inmediata superior. Y había gente que había nacido en el ferrocarril acostumbrado al sistema de trabajo de los ingleses, todo eso se fue pervirtiendo...³⁷.

La alteración de los mecanismos tradicionales que regulaban las promociones, sustentados en estrictos exámenes de ingreso y sucesivos procesos evaluatorios para progresar en la carrera laboral, constituyó una ruptura con una de las tradiciones esenciales del trabajo ferroviario.

En ocasiones esta circunstancia posibilitó actitudes reprobables, de quienes aprovechando las circunstancias buscaban posicionarse en procura de alcanzar objetivos personales, como revela el siguiente testimonio:

34 AMUNS, Entrevista n.º 223 D a Aurelio Diez, realizada el 10 de junio de 2010. En la misma entrevista El entrevistado recordó “Mandolesi era comunista declarado, fue preso infinidad de veces, pero el peronismo lo votaba a Mandolesi porque sabían que ponía la cabeza para defender al compañero. Otro caso de la misma tendencia de Mandolesi, José Magnani, era comunista declarado, fue a Rusia un montón de veces mandado por el partido, pero la gente lo votaba porque sabía que defendía “

35 Sobre este tema, consultar: CONTRERAS, Gustavo Nicolás. Op. cit., p.7.

36 A esta conclusión llegan los informes realizados por los servicios de inteligencia de la policía provincial. Archivo DIPBA, Mesa B, Carpeta 13, Legajo 57 (UF Noroeste), Archivo DIPBA, Mesa B, Carpeta 15, Legajo 2 (U.F. Ingeniero White), Archivo DIPBA, Mesa B, Carpeta 13, Legajo 57 (UF Sud).

37 AMUNS, Entrevista n.º 223 E a Aurelio Diez, realizada el 28 de agosto de 2010.

Ya te digo era un época malísima porque la gente, el peronista-peronista, estaba el peronista bueno y el peronista malo, aquel que era el alcahuete, el rufián, el que anotaba a ver quién estaba afiliado y quién no estaba. Era el requisito fundamental en el trabajo estar afiliado, el que no estaba afiliado al Partido Peronista estaba muy mal mirado, muy mal mirado digamos para el progreso mismo en lo que vos estabas haciendo, viste, te tenían ahí medio en un rincón³⁸.

Esta situación, que se reitera en los relatos de trabajadores, afectó los lazos de solidaridad interna que había caracterizado a la comunidad ferroviaria. Del mismo modo esta tendencia trastornó en forma progresiva la disciplina laboral dentro de las instalaciones ferroviarias, debido a que quienes alcanzaban posiciones de responsabilidad con personal a cargo, no siempre eran reconocidos por sus subordinados como los mejor instruidos para esa función, sino simplemente como quienes habían obtenido el aval necesario.

Los fraternales y su presencia en el medio bahiense

Desde 1887 la Fraternidad era la organización que representaba gremialmente a los maquinistas y foguistas que trabajaban en las empresas ferroviarias argentinas. Debido a la especificidad de funciones que se requería para ingresar a la organización, su número de afiliados para 1943 era de solo de 25000 trabajadores, bastante menos que la Unión Ferroviaria que por entonces tenía 108.000 adherentes.

En Bahía Blanca la organización gremial contaba con tres seccionales: Ingeniero White, Maldonado y Bahía Blanca Sud. La primera de ella se ubicaba en la localidad portuaria del mismo nombre ubicada a 15 km. del área céntrica de Bahía Blanca, que para 1940 era el principal puerto del sur de Argentina, con la playa de maniobras más amplia del país. Sus instalaciones podían recibir en un día más de 750 vagones, que eran movilizados por 4 máquinas de maniobras destinadas a la recepción y formación de los trenes, que operaban en forma permanente durante las 24 horas, permitiendo un tráfico promedio de 30 formaciones diarias.

En el caso de la seccional Maldonado la cantidad de afiliados era notablemente menor y se reducía la dotación necesaria para la maniobras que se realizaban en los talleres Maldonado y Noroeste, principales centros de reparación de material rodante de toda la región. Mientras que la Seccional Bahía Blanca Sud, se componía de los maquinistas y foguistas que se desempeñaban en las decenas de formaciones de pasajeros urbanas e interurbanas que diariamente llegaban o salían de la Estación Sud. Asimismo, en organización contaba con una institución educativa propia, la Escuela Técnica Carlos Gallina, destinada a la formación de maquinistas y ubicada en la localidad de Ingeniero White.

En su conjunto estas filiales reunían un total de 700 afiliados, 600 de los cuales correspondían a la poderosa seccional de Ingeniero White, cuyos afiliados mayormente vivían en la localidad portuaria debido a la proximidad de lugar de trabajo. Mientras que entre 50-60 fraternales se desempeñaban en la seccional Maldonado y aproximadamente 40 en la Estación Sud³⁹.

No obstante esa inferioridad numérica en relación al número de adherentes a la Unión Ferroviaria, los “fraternales” cumplían la estratégica función de conducir

38 AMUNS, Entrevista n.º54 a Adolfo Repetti, realizada el 20 de agosto de 2000.

39 Confrontar con los informes realizados por los servicios de inteligencia de la policía provincial. Archivo DIPBA, Mesa B Bahía Blanca, Carpeta 15, Legajo 3 (La Fraternidad Ferroviaria Ingeniero White), Archivo DIPBA, Mesa B Bahía Blanca, Carpeta 15, Legajo 58 (La Fraternidad Bahía Blanca Sud), Archivo DIPBA, Mesa B Bahía Blanca, Carpeta 14, Legajo 50 (La Fraternidad Coronel Maldonado).

las formaciones ferroviarias y por lo tanto podían paralizar el servicio de trenes con una efectividad casi total. Asimismo, dada la especificidad de sus funciones y el extenso proceso formativo que requería la capacitación de los maquinistas, estos no eran sustituibles en ocasión de una huelga o medida de fuerza, por otros trabajadores ferroviarios. Esta circunstancia le otorgaba a La Fraternidad, una posición inmejorable al momento de negociar con el sector patronal, y luego de la nacionalización de los ferrocarriles argentinos en 1948, con las agencias estatales específicas.

Luego de producirse el golpe militar de junio 1943, que inicia el proceso político que permitió el acceso de Juan Perón a la presidencia de Argentina en febrero de 1946, La Fraternidad fue intervenida al igual que la Unión Ferroviaria, por el coronel Domingo Mercante. Este oficial, hijo de un obrero ferroviario, era el militar más cercano a Perón y su gestión al frente de las entidades sindicales ferroviarias recibió la aprobación de un sector mayoritario de los afiliados.

Cuando concluyó su gestión en junio de 1944 La Fraternidad inició un proceso de normalización institucional que culminó con la elección de Jesús Fernández como presidente de la comisión directiva central. En esa elección votaron un porcentaje de afiliados cercano al 85 %, un dato que revela el nivel de participación y compromiso de los afiliados respecto del funcionamiento de su organización⁴⁰. A partir de entonces y al mismo tiempo que la Unión Ferroviaria comenzaba un progresivo proceso de *peronización*, que se aceleró luego de las elecciones de febrero de 1946, los fraternales mantuvieron una dirección autónoma que se negó en sucesivas circunstancias a efectuar una adhesión expresa al gobierno.

Incluso en 1945 la comisión directiva central de La Fraternidad decidió desafilarse de la Confederación General del Trabajo, por entender que la organización supeditaba su labor gremial a los intereses del proyecto político que se estaba conformando en torno a la candidatura presidencial de Juan Perón, una decisión que luego sería revisada por la dirección de la organización.

En lo que respecta al perfil ideológico de la entidad gremial, había una importante presencia de adherentes del Partido Socialista y en menor medida de la Unión Cívica Radical, entre los fraternales, tanto en sus afiliados como la conducción gremial, como lo recuerda un ex trabajador:

La Fraternidad siempre se destacó por ser un gremio confrontado con el peronismo, no así la Unión Ferroviaria que siempre fue muy obsecuente. Lo que pasa es que La Fraternidad estaba muy nutrida de radicales y socialistas, el socialista siempre casi siempre comulgó muy bien con los radicales. Estamos hablando de la época de la oposición a Perón ¿no?, había que unirse como para hacerle un poco digamos de fuerza⁴¹.

De manera tal, que resulta razonable suponer que la pertenencia partidaria de una parte significativa de los dirigentes que integraban los cuerpos directivos de La Fraternidad, haya resultado determinante en el carácter de su relación con el peronismo. Puesto que, si bien la negativa a realizar una adhesión explícita al gobierno no hacía más que responder al perfil apolítico, que la organización prescribía en sus estatutos, también era una actitud funcional a los intereses de sus dirigentes, que lenta pero inexorablemente advertían como el universo sindical a su alrededor se *peronizaba*.

40 La Fraternidad, 20 de junio de 1944, p. 5-7.

41 AMUNS, Entrevista n.º 54 a Adolfo Repetti, realizada el 20 de agosto de 2000.

No obstante esto la entidad gremial trato de mantener una relación armónica con el gobierno nacional y sus diversas agencias, pero la creciente polarización política progresivamente dejo cada vez menos espacio para aquellas organizaciones que sin caer en una actitud contestataria, pugnaban por mantener una postura neutral respecto del proyecto político oficial.

Las agrupaciones ferroviarias peronistas

En forma paralela a las diversas seccionales tanto de la Unión Ferroviaria como de los fraternales, se organizaron otras entidades que pretendían asumir la representación de los trabajadores ferroviarios, pero en este caso, de explicita sensibilidad oficialista: las agrupaciones ferroviarias peronistas. Estas asociaciones se constituyeron en los meses previos a la elección de carácter municipal que ocurrió en marzo de 1948 y su finalidad fue reunir a los empleados del ferrocarril que se reconocían públicamente como peronistas, posiblemente con motivaciones de orden electoral como permite suponer el hecho que se organizaron poco antes de la elección en la cual el peronismo por primera vez mediría sus fuerzas en el orden municipal⁴².

En el período 1948-1955 fueron varias las entidades de este tipo que funcionaron en Bahía Blanca, incluso en determinadas etapas funcionó más de una en forma simultánea y con una presencia territorial diferenciada. Entre sus referentes figuraron autoridades de las seccionales locales de la UF, conjuntamente con otros trabajadores ferroviarios con estrechas vinculaciones con el Partido Peronista. Incluso algunas de ellos ocuparían bancas como representantes en el Honorable Concejo Deliberante de Bahía Blanca, como Roberto Maccarini, Adolfo Ferrari y Aquiles Franco, o en la Legislatura de la provincia de Buenos Aires como el senador Federico Ciccola. Asimismo, también participaron como activistas o dirigentes en las diversas facciones internas del Partido Peronista que participaron de las elecciones internas de 1947 y 1949.

Su conformación revela como al menos hasta comienzos de la década de 1950 seguía vigente dentro de la UF la tradición de evitar que los asuntos político-partidarios afectasen la dinámica interna sindical, como advierte un entrevistado “ Lo que pasa era lo siguiente que aun estando formada la agrupación peronista, eran activistas cierto pero no incorporados al gremio en si, años después empezó a politizarse más el sindicato pero hasta ese momento no”⁴³.

La existencia de estas organizaciones fue duramente criticada por el congreso de delegados de 1950, cuyos miembros repudiaron su funcionamiento a través de una resolución donde sostuvieron:

Teniendo en cuenta que ciertas entidades denominadas agrupaciones, ateneos o centros ferroviarios toman intervención en problemas de carácter estrictamente gremial, que solo corresponden ser encarados por la Unión Ferroviaria, con lo cual perturban la labor de esta y la unidad y armonía que deben reinar en las filas de la organización⁴⁴.

42 En las elecciones del 24 de febrero de 1946, en las que Juan Perón fue electo presidente, se resolvieron cargos legislativos y ejecutivos de carácter nacional y provincial, pero no así de carácter municipal.

43 AMUNS, Entrevista n.º 223 D a Aurelio Diez, realizada el 10 de junio de 2010.

44 *El Obrero Ferroviario*, Septiembre de 1950, n.594, p. 12.

Sin embargo a pesar de estas lapidarias consideraciones las entidades ferroviarias peronistas continuaron actuando con intensidad, realizando reuniones periódicas y eligiendo cuerpos directivos hasta al menos 1954.

Incluso en diversas ocasiones intervinieron en los procesos electorales internos de la Unión Ferroviaria, promoviendo la candidatura de determinados dirigentes al Consejo Directivo de la UF y realizaron gestiones antes las autoridades nacionales del gremio, alternativa que fue duramente criticada por las seccionales locales que entendían que esa era una función que les competía en forma exclusiva

También adhirieron a la reelección de Perón y en 1952 se agruparon en una organización única de orden nacional, con una sede central sobre la Avenida Caseros próxima a la Estación Constitución, la principal terminal ferroviaria argentina, que llegó a tener una veintena de filiales en diversos puntos del país.

En el caso de los fraternales, las organizaciones peronistas que se conformaron con el fin de atraer al personal de conducción no tuvieron demasiada trascendencia. Los principales intentos se localizaron en el área portuaria de Ingeniero White, donde se concentraba la mayor parte de sus asociados. Allí comenzó a funcionar la Agrupación Ferroviaria Peronista de Personal de Conducción pertenecientes a La Fraternidad, que en julio de 1951 adhirió a la reelección de Juan Perón y suscribió la resolución del plenario de delegados de la CGT local, al mismo tiempo que la seccional whitense de La Fraternidad se negaba enérgicamente a efectuar una declaración en tal sentido.

Las seccionales de los gremios ferroviarios ante el proceso huelguístico de 1950-1951

Analizar la evolución de una medida de fuerza resulta una alternativa interesante para evaluar la dinámica interna de una entidad gremial, especialmente en lo que respecta al nivel de autonomía de sus instancias seccionales, el funcionamiento de los liderazgos, el nivel de movilización, etc. El caso de las huelgas ferroviarias ha sido evaluado recientemente por diversos estudios que consideraron el tema desde una escala tanto nacional como regional⁴⁵. Dicho esto el propósito a partir de aquí es analizar el impacto que el proceso huelguístico que se extendió entre noviembre de 1950 y agosto de 1951, tuvo en las seccionales que tanto la Unión Ferroviaria como La Fraternidad disponía en el área de Bahía Blanca.

En el caso de la Unión Ferroviaria las medidas de fuerza se produjeron a raíz de un deterioro progresivo en los salarios, que unido a una paulatina deslegitimación de la conducción nacional de la organización respecto de sus bases, promovieron para 1950 crecientes niveles de descontento dentro de los afiliados a la Unión Ferroviaria⁴⁶.

Si bien existieron tensiones previas la primera etapa del conflicto gremial se inició el 15 de noviembre de 1950, es decir casi en forma simultánea al período de mayor actividad de los ferrocarriles argentinos con motivo del transporte de la cosecha cerealera hacía los puertos. Pese a que la campaña agropecuaria de 1950-1951 había resultado pésima, a raíz de una prolongada sequía, era imperante comenzar con la traslado de la producción desde los diversos puntos de acopio

45 CONTRERAS, Gustavo Nicolás. Op. cit.; MENGASCINI Hugo. Op. cit.

46 Al respecto ver BAILY, Samuel. Op. cit., 137-144.

del área pampeana hacia los sitios de embarque, entre las cuales se destacaba el puerto bahiense de Ingeniero White, por entonces el tercero del país en volumen de carga luego de Buenos Aires y Rosario⁴⁷.

Esta instancia inicial del conflicto generó una paralización de los servicios y finalizó con un acuerdo entre los huelguistas y el Ministerio de Transporte, por entonces a cargo del coronel Juan Castro. Por el cual los ferroviarios retornaron al trabajo el día 24 de noviembre, luego de recibir un aumento salarial y de tener la certeza que las sanciones aplicadas a los huelguistas quedarían sin efecto. Para llegar a esa conclusión se conformó con delegados de cada línea una Comisión Consultiva de Emergencia, que llevó adelante las negociaciones con el propio Castro⁴⁸.

En Bahía Blanca la adhesión a la medida de fuerza fue importante en la totalidad de las seccionales. El 22 de noviembre se paralizaron los servicios y no llegaron ni partieron trenes desde las estaciones bahienses, a raíz del paro de cambistas y guardabarreras iniciado en el Ferrocarril Roca⁴⁹. El 27 del mismo mes la principal seccional bahiense UF Noroeste emitió un comunicado por el cual se solicitaba a la Comisión Directiva que, con carácter urgente, reclamase a las autoridades una mejora en las condiciones salariales de las categorías iniciales. En el mismo documento, la seccional se declaró en estado de asamblea permanente, hasta tanto no se resolviese el conflicto.

Al igual que en el resto del país los ferroviarios bahienses retornaron a sus labores luego del acuerdo al que se arribó el 24 de noviembre. No obstante esto, en la primera semana de diciembre, el gobierno nacional resolvió dejar sin efecto el compromiso, medida que fue acompañada por detenciones, despidos e intervenciones a diversas seccionales de la Unión Ferroviaria.

Este cambio de actitud del gobierno provocó la inmediata reacción de las seccionales bahienses de la UF, que con diversa intensidad reiniciaron las medidas de fuerza que recién culminaron entre el 18 y 20 de diciembre, según cada filial⁵⁰. Cuando culminó la protesta se produjo una asamblea general extraordinaria de asociados de la UF Noroeste, que se reunió con "... el objeto de considerar el conflicto suscitado en el gremio a raíz de la situación que afecta al personal de baja remuneración...". En la oportunidad los trabajadores presentes reconocieron que es la comisión directiva de la seccional era la única autorizada a actuar en nombre de los trabajadores, por lo que le solicitaron que reclame con "carácter urgente" ante las autoridades pertinentes una recomposición salarial⁵¹. Asimismo el conjunto de afiliados decidió declararse en asamblea permanente hasta tanto no se resolviese el conflicto laboral que los afectaba. Estas acciones si bien revelan un reconocimiento explícito de las autoridades seccionales, también dejan en claro como el descontento ascendía desde las bases de la organización hacia la conducción.

Los restantes puntos presentes en el documento se orientaban a peticiones específicas, para lo que se resolvió "... encomendar a la C. E. (comisión ejecutiva seccional) por delegación, que en plazo breve gestione y obtenga de las autoridades" una serie de reclamos, dejando en claro el reconocimiento de la seccional al rol mediador de la máxima autoridad de la UF por sobre la Comisión Consultiva de Emergencia.

47 Sobre el tema consultar GERCHUNOFF, Pablo; ANTÚNEZ, Damián. "De la bonanza peronista a la crisis de desarrollo". En: TORRE, Juan Carlos (director). *Los años peronistas (1943-1955)*, Nueva Historia Argentina, Tomo 8, Buenos Aires: Sudamericana, 2002, p. 165

48 Este proceso fue analizado extensamente por CONTRERAS, Gustavo Nicolás. Op. cit., p. 10-11.

49 *Democracia*, 22 de noviembre de 1950.

50 *Democracia*, 18 de diciembre de 1950.

51 *El Atlántico*, 20 de diciembre de 1950.

En esa asamblea los asociados acordaron gestionar en primer término una recomposición salarial que elevase el salario mínimo de todas las especialidades a 550 pesos, medida que debía ser acompañada de una agilización en la escala que determinaba la antigüedad máxima (pedían pasarla de 20 a 10 años). A estas reivindicaciones laborales le continuaban otras que referidas a la evolución del conflicto gremial en sí, inicialmente el levantamiento de las sanciones laborales y policiales para los huelguistas que las tuvieran. Para luego advertir que la Seccional se reservaba el derecho de tomar "... las medidas de fuerza que estimara conveniente" si el Consejo Directivo de la Unión Ferroviaria no brindaba una respuesta satisfactoria, y de no reconocer ninguno arreglo tomado por fuera de la estructura gremial⁵².

Asimismo, la propuesta emanada de la reunión de asociados revela la presión ejercida por los asociados, primero a la comisión ejecutiva local para luego direccionar sus reclamos a los niveles superiores de la organización gremial. Con lo cual se pone de manifiesto un nivel de movilización que excede la capacidad de respuesta de la dirección local de la Unión Ferroviaria, que se erige en una mera intermediaria de los reclamos de las bases ante las instancias de conducción de la organización.

En el orden nacional estos y otros reclamos no fueron debidamente reconocidos por el gobierno y la situación se agravó aún más cuando la CGT determinó el 20 de diciembre la intervención de la Unión Ferroviaria. En respuesta a esta y otras disposiciones, los trabajadores ferroviarios representados por la Comisión Consultiva de Emergencia reiniciaron las medidas de fuerzas.

En forma paralela a las seccionales de la UF en Bahía Blanca se constituyó un comité local de emergencia ferroviaria, que el 18 de enero emitió un comunicado, publicado por el único periódico no oficialista de la ciudad, en el cual exhortaba a la intervención de la UF a que anule todas las restricciones sindicales y constitucionales, antes de iniciar el proceso electoral interno tendiente a normalizar el gobierno de la organización gremial ferroviaria⁵³. Esta proclama tenía su origen en Comisión Consultiva de Emergencia de índole nacional, la cual estableció como fecha límite el 20 de enero para que la intervención levantara las restricciones y sanciones que pesaban sobre numerosos afiliados a la UF.

Sobre la labor de este comité se refirió quien fuera su presidente, un trabajador ferroviario que por entonces cumplía labores en la Estación Sud, Julio Cassano, quien recordó el proceso en los siguientes términos:

Y convocamos acá a una asamblea multiseccional, vale decir Bahía Blanca Sud, Noroeste, que era la más grande, y White. Que no se volvió a repetir jamás, inédita por la cantidad de gente que hubo, lo hicimos obviamente en el Sindicato de la Construcción, que en ese momento estaba manejado por comunistas, no podíamos hacerlo en la Unión Ferroviaria que estaba totalmente al margen. Y ahí se resolvió por unanimidad [...] les dije la verdad, le dije: "vea compañeros acá estamos siendo utilizados por otra gente, por otros intereses ajenos, realmente a los gremiales, a lo que se esta diciendo, que era por el aumento de sueldo. Empezó con eso pero acá la verdad que es un golpe contra Perón, ustedes saben que yo no soy peronista, tampoco me voy a prestar a este juego de un grupo de nazis que son los que quieren tomar el gobierno", el coronel Castro que era el Ministro de Transporte y el Coronel Zubieta que era gerente del Ferrocarril Roca y así "tenemos que hacer otra huelga pero hacerla ahora, fundamentalmente ya no por el aumento de sueldo,

52 *El Atlántico*, 20 de diciembre de 1950.

53 *Democracia*, 18 de enero de 1951.

eso va en último lugar sino primero por la libertad de los compañeros presos, segundo por la reincorporación de los cesantes y por último por el aumento de sueldo⁵⁴.

El relato de Cassano revela algunos detalles del proceso, en primer término la existencia de una red local paralela a las seccionales de la UF, que respondía Comisión Consultiva de Emergencia, con nivel de convocatoria y capacidad de movilización. En segunda instancia la existencia de intereses partidarios opuestos al partido gobernante inmiscuidos en el proceso, no parece casual que el único sindicato que aún respondía al Partido Comunista alojase la reunión ni que el comité local lo presidiera un radical confeso, que promovieron la continuidad y profundización del conflicto gremial⁵⁵.

Frente a esto la filial bahiense de la CGT denunció mediante un comunicado la “inconsulta actitud de grupo de obreros ferroviarios” que “en abierto alzamiento contra las legítimas autoridades que dirigen sus respectivas seccionales” han paralizado parte de los servicios ferroviarios de la ciudad”. En un intento por restarle legitimidad a la huelga, la declaración afirma que la medida de fuerza fue resulta por obreros ajenos a las conducciones seccionales y llevada adelante por trabajadores “sin conocimiento de las causas que la originan”⁵⁶.

En el orden nacional el gobierno declaró la ilegalidad de la medida, sin que eso detuviese la continuidad de las medidas de fuerza. En un discurso pronunciado el 24 de enero Perón afirmó, refiriéndose a los trabajadores ferroviarios, que quienes no volvieron al trabajo serían movilizados y en esa condición sometidos a la justicia militar, un hecho que mermó el compromiso de los huelguistas, como rememora el propio Julio Cassano:

Claro el asunto se había puesto muy espeso y entonces Perón habla esa misma noche, fue cuando decreta la militarización de todo el personal ferroviario y anuncia que será juzgado por tribunal militar, pudiendo llegarse hasta el fusilamiento. La gente se da por vencida para entrar a trabajar, a mi que me causo mucha indignación, en ese momento, comprendí después que era muy distinta la situación, yo tenía 22 años, mis padres no dependían de mí, no tenía familia; la demás gente sí, la mayoría de la gente era casada, los padres dependían de ellos, tenían sus hijos, etc. Así que frente a una amenaza de ese tipo....⁵⁷.

A la advertencia de la militarización le siguió un día después la exoneración de todos los miembros del Comisión Consultiva de Emergencia, mientras que se generalizaban las detenciones de activistas y trabajadores ferroviarios, algunos de los cuales en el área de Bahía Blanca fueron obligados a firmar fichas de afiliación del Partido Comunista. Esta acción fue realizada por agentes de la policía federal antes que los detenidos fueran trasladados a Buenos Aires y derivados a instituciones penitenciarias⁵⁸. Este dato resulta revelador para comprender el interés del gobierno nacional por orientar la responsabilidad del conflicto gremial enteramente a infiltrados y militantes comunistas. De esa manera perdía legitimidad el reclamo

54 AMUNS, Entrevista n.º 27 a Julio Cassano realizada el 26 de febrero de 1999.

55 Sobre este aspecto ver CONTRERAS, Gustavo Nicolás. Op. cit., p. 11-12

56 *El Atlántico*, 24 de enero de 1951.

57 AMUNS, Entrevista n.º 27 a Julio Cassano realizada el 26 de febrero de 1999. El entrevistado luego de este episodio fue echado del ferrocarril, retorno en enero de 1956 para formar parte de la comisión interventora de la seccional Bahía Blanca Sud de la UF, en 1958 resultó electo concejal por la UCRI en el Partido de Bahía Blanca.

58 AMUNS, Entrevista n.º 27 a Julio Cassano realizada el 26 de febrero de 1999.

inicial de carácter esencialmente salarial y ganaba fuerza el argumento que la serie de huelgas se generaron exclusivamente a raíz de intereses políticos de fuerzas opositoras al peronismo. Así también quedaban exceptuados de responsabilidad los ferroviarios peronistas que apoyaron la medida, quienes en última instancia fueron víctimas de un orquestado engaño, del que solo salieron cuando se hizo público el carácter conspirativo del proceso huelguístico.

En los meses sucesivos, las medidas de fuerza protagonizadas por ferroviarios en Bahía Blanca fueron duramente criticadas en actos especialmente organizados por la CGT local, en ellos algunos dirigentes como Pedro Samonta, prosecretario de la UF Noroeste "... censuró crudamente a los elementos jóvenes pertenecientes a la Unión Ferroviaria, aunque no los responsabilizó de los perjuicios que causaron con su actitud a la Nación y al gremio mismo, manifestándolo que sin proponérselo, habían seguido a los comunistas infiltrados en el sindicato, quienes por un lado hablaban de unidad y paz, cuando sólo pretendían con sus fines sembrar la discordia y el caos"⁵⁹.

En el mismo sentido se expresó el presidente de la UF Noroeste y senador provincial Federico Ciccola, quien sostuvo que "... si en el primer paro, se considero que los obreros tenían parte de razón, fue completamente desatinado el segundo, máxime si se hubiese tenido en cuenta que ya se estudiaban las posibilidades de un aumento para peones, guardabarreras y otro personal". Para luego continuar argumentando que "El error que cometió el Ministro de Transporte (...) al admitir la comisión de emergencia, integrada por comunistas y en contra de las leyes que rigen las Asociaciones Profesionales, fue insalvable. Al darse traslado de las actuaciones al Ministerio de Trabajo, se consiguió con su intervención solucionar el aspecto sueldos. Pero -prosiguió- las fuerzas de la antipatria habían tejido sus redes y con solapadas intenciones hicieron circular la noticia de que los aumentos conseguidos diez días antes, no se abonarían, provocando lo que buscaban, un paro inconsulto y que implicaba un sabotaje a los ferrocarriles"⁶⁰. Al explicar las motivaciones de la disputa gremial en términos conspirativos, perdía entidad el reclamo laboral y ganaba centralidad la presunción que sujetos extraños a la organización y de extracción comunista, fueron los responsables de la profundización del conflicto. Un argumento similar al esgrimido por la conducción socialista en el período 1940-1943 respecto de la "perniciosa y confucionista" influencia de agentes extraños a la UF, en una clara alusión a los militantes comunistas⁶¹.

Sin embargo, la culminación del ciclo de huelgas promovidas desde la Unión Ferroviaria no concluyó con la conflictividad en el sector ferroviario, debido a que solo unas semanas después de comenzaron una serie de medidas de fuerza promovidas por La Fraternidad. Pero en este caso el origen del conflicto no se relacionó específicamente con reivindicaciones laborales ni reclamos salariales, quizás porque los maquinistas tenían un nivel de ingresos muy superior al resto de los ferroviarios, sino en un cuestionamiento de orden político⁶². Este se suscitó cuando la

59 *El Atlántico*, 3 de febrero de 1951.

60 *El Atlántico*, 3 de febrero de 1951.

61 *El Obrero Ferroviario*, año XXI, n.º 469, 1 de septiembre de 1942, p. 1. "A los asociados de la Unión Ferroviaria y a la clase obrera en general". *El Obrero Ferroviario*, año XXI, n.º 471, 1 de octubre de 1942, p. 8. "La Comisión Directiva a los afiliados en el XX aniversario de Unión Ferroviaria".

62 Resulta conveniente recordar que La Fraternidad no adhirió públicamente al movimiento huelguístico que impulsó la Unión Ferroviaria, dejando entrever cómo, a pesar de sus diferencias con el gobierno, el gremio de los maquinistas optó por mantenerse al margen de un conflicto que consideraban ajeno. Si lo hicieron, mostrando cierta autonomía de las directrices de la autoridad nacional del gremio, algunas seccionales del interior del país que expresaron su adhesión al movimiento huelguístico e incluso se plegaron a la medida.

CGT adhirió públicamente a la reelección de Juan Perón en septiembre de 1951, una determinación que fue duramente resistida por los representantes fraternales, por entender que esa decisión afectaba la prescindencia política que sus propios estatutos celosamente defendían y que constituía uno de los componentes más representativos de su cultura institucional.

Esta negativa ocasionó que la sede central de La Fraternidad en Buenos Aires fuese asaltada y el gremio intervenido. A raíz de esta situación el 10 de mayo de 1951 la delegación regional Bahía Blanca de la CGT denunció el “... derrotismo y la mala fe en que se han colocado un pequeño grupo que se dice representar la mayoría del gremio ferroviario La Fraternidad, puesto que con un pretexto de celos estatutarios manifiestan no poder suscribir la resolución de la totalidad de las organizaciones adheridas a la CGT en el sentido de auspiciar por todos los medios a su alcance la reelección de Juan Perón...” “...una advertencia al gremio de La Fraternidad en particular, por cuanto el pequeño grupo que integra la comisión directiva está jugando con la suerte del mismo...”, para luego continuar afirmando que “Los miembros de la Comisión Directiva que tan legalistas han pretendido aparecer para cubrir sus verdaderas intenciones, tienen en su historial situaciones que ningún fraternal desconoce y que revela su verdadera militancia política, inclinada hacia el Partido Comunista, hacia el Socialista o hacía otras banderías de neto corte político”⁶³. Como bien señala la denuncia de las autoridades cegetistas algunos miembros de la dirección fraternal eran al mismo tiempo militantes socialistas, pero esa condición no invalidaba el hecho que habían sido electos por una abrumadora mayoría de los afiliados, una situación que otorgaba no solo un carácter legal sino también legítimo a sus decisiones.

Esta representatividad se evidenció en la masiva asistencia a la asamblea general extraordinaria ocurrida el 18 de mayo de 1951, en la filial Ingeniero White, donde se hicieron presentes más de 300 fraternales. Como resultado del encuentro, que contó con la presencia de dirigentes nacionales de la organización, se acordó una resolución por la cual se solicitaba a la comisión nacional que gestione la libertad de los detenidos, la reincorporación de los cesanteados y el fin de medidas persecutorias al interior de la organización. Al mismo tiempo, en el documento se aclaró “Que toda su acción este inspirada en el sentido de evitar a costa de cualquier sacrificio la intervención a nuestra querida Fraternidad”, por lo que también se solicita la convocatoria a elecciones y la realización de una asamblea general de delegados con el fin de renovar la dirección de la entidad gremial⁶⁴.

A pesar de la expresa voluntad de la organización por mantener su continuidad institucional, mediante la conformación de un nuevo cuerpo directivo en el orden nacional, la intervención del gobierno nacional no se hizo esperar. La disposición afectó inmediatamente el funcionamiento de las seccionales bahienses, que resistieron la medida. Tal es así, que cuando los delegados enviados por la intervención nacional se reunieron con los miembros de la comisión directiva de la filial de Ingeniero White, los dirigentes accedieron a la entrega del local pero defendieron la continuidad de los miembros de la comisión, en una “reunión (que) se realizó en un clima de agitación y nerviosidad, sin que se registraran escenas de violencia”⁶⁵, como aclaró la prensa oficialista local.

Frente a esa posición irreducible al día siguiente “La Fraternidad Ferroviaria, comunica a sus asociados que la sección Ingeniero White FCNGR, ha sido reorganizada por haber caducado en su mandato sus autoridades representativas, a raíz

63 *El Atlántico*, 10 de mayo de 1951.

64 *El Atlántico*, 20 de mayo de 1951.

65 *El Atlántico* 18 de julio de 1951.

de haber anulado sus relaciones con el cuerpo central”. Al mismo tiempo que “Lamenta la comisión organizadora que una minoría regimentada no haya permitido hacer una asamblea para poder oír la información de la misma y a la vez escuchar la opinión de los socios con toda libertad⁶⁶. En tal sentido, la prensa local informó poco después “La comisión reorganizadora de la Fraternidad, llama a los compañeros a la reflexión y cordura, en vista del cariz que han tomado los acontecimientos producidos por la acción disolvente de elementos perturbadores que se dicen auténticos fraternales y que respondiendo a directivas foráneas han lanzando al gremio a un paro injustificado”⁶⁷. A través de ese mismo comunicado la comisión deslegitimaba el reclamo sindical, por considerar que su origen presentaba un sentido político y no gremial.

Según denunciaron los medios de prensa controlados por el gobierno, la huelga fue dirigida por el ex presidente de La Fraternidad Jesús Fernández y se organizó sobre la base de cinco subcomisiones: Remedios de Escalada, Ingeniero White, Tandil, Olavarría y Bolívar. En su totalidad distritos ubicados dentro del territorio bonaerense, un aspecto significativo puesto que allí se concentraba la mayor parte del tráfico ferroviario y por ende de afiliados fraternales.

En el caso de Ingeniero White los dirigentes vinculados a la organización de la medida de fuerza fueron Antonio Tuminello, Horacio Bonini y Gines García, todos ellos dirigentes fraternales⁶⁸. Su detención fue inmediata al igual que la de un importante grupo de maquinistas, que resultaron arrestados y fueron trasladados a Buenos Aires para ser alojados en la cárcel de Villa Devoto⁶⁹. Al mismo tiempo en la propia localidad de Ingeniero White se improvisó un centro de detención, controlado por la Prefectura Argentina, en algunos vagones ferroviarios especialmente acondicionados, donde fueron confinados entre 20 y 30 fraternales. En su conjunto apresados en la localidad portuaria, en sucesivas redadas efectuadas por fuerzas policiales.

Superado este periodo de tensión numerosos afiliados de La Fraternidad fueron cesanteados y se conformaron “listas negras” de los dirigentes y afiliados fraternales que había expresado públicamente su adhesión a las medidas de fuerza impulsadas por la organización. Estas medidas desarticulaban los equipos gremiales que habían conducido a la organización desde comienzos de la década de 1940, ligados en su mayoría al socialismo, como así también cualquier otro polo de oposición al peronismo. Es por ello que al producirse la normalización de las seccionales, las conducciones electas se constituyeron mayoritariamente a partir de afiliados o simpatizantes peronistas.

Consideraciones finales

La irrupción del peronismo en la esfera política y sindical argentina constituyó un punto de inflexión para los trabajadores agremiados y los ferroviarios sindicalizados que trabajaban en el área de Bahía Blanca, no resultaron ajenos a ese fenómeno. Sin embargo, la manera en que ese proceso impactó en las diversas

66 *El Atlántico*, 19 de julio de 1951.

67 *El Atlántico*, 2 de agosto de 1951.

68 *El Atlántico*, 8 de noviembre de 1951.

69 El grupo de trasladados a Buenos Aires se completó con Luis Capella, Pedro Pachetti, Dante Paolucci, Oscar Torresi, Hércules Arcucci, Joaquín Genovese, Máximo Fernández, Argentino Panizzi, Juan Sardia, Enrique Repetti, Remo de Tomassi y José Bassi.

organizaciones gremiales del sector -Unión Ferroviaria y La Fraternidad - no fue similar, sino que por el contrario presentó matices bien diferenciados.

En el caso de la Unión Ferroviaria, las acciones promovidas por Perón en beneficio de los trabajadores ferroviarios, en su rol de funcionario al frente de la Secretaría de Trabajo y Previsión, constituyeron un factor decisivo para entender el grado de adhesión que su proyecto político alcanzó entre los empleados de las empresas del sector. Esto permite entender los gestos de adhesión que tanto antes como después de la elección de febrero de 1946, el naciente peronismo encontró entre el personal ferroviario y en una parte significativa de los jefes sindicales que conducían a la UF antes de 1943, que se plegaran al peronismo, determinación que también se observó en los directivos de las diversas filiales bahienses.

Pero esa adhesión no puede ser vista solo como la aceptación primero y luego el apoyo explícito a un nuevo proyecto político, que respondió favorablemente a requerimientos sectoriales largamente postergados, sino también como una estrategia que asegurase la continuidad de sus carreras sindicales por dos razones principales; en primer término porque especialmente a partir de la elección de 1946 la fidelidad al proyecto político peronista comenzó a ser imprescindible para operar gremialmente ante las agencias estatales, en segunda instancia porque los afiliados masivamente se habían *peronizado*⁷⁰.

Por otra parte, esta adhesión posibilitó el acceso de dirigentes de la UF a puestos legislativos de carácter municipal y provincial, en especial luego de las elecciones de 1948, un dato que remite a otro factor que no puede soslayarse al momento de evaluar la lealtad de los dirigentes ferroviarios con el peronismo, como lo es ser reconocidos como "... miembros de pleno derecho de la comunidad política nacional..."⁷¹, en términos de Juan Carlos Torre.

Diferente fue la situación de los fraternales, cuya dirección en el orden nacional, local y particularmente en la seccional Ingeniero White, la unidad gremial con mayor número de afiliados, sostuvo una firme prescindencia política, paradójicamente impulsada por la pertenencia partidaria socialista de una parte significativa de sus cuerpos directivos. Un factor que había traccionado para que la institución no efectuará los gestos de adhesión hacia el modelo oficialista que, de manera progresiva e inexorable, se requerían para operar dentro de un universo sindical *peronizado*. *Este posicionamiento perduró hasta la conflictiva huelga de mayo de 1951, que culminó con la intervención de la asociación en todos sus niveles de gobierno. A partir de entonces, la peronización de las seccionales no se hizo esperar y sus cuerpos directivos se constituyeron en forma exclusiva por afiliados o simpatizantes peronistas, que a diferencia de sus predecesores socialistas, no dudaron en adherir públicamente con la gestión de gobierno peronista, incluso en el plano electoral. Este cambio supuso una completa renovación de las conducciones, que se recompondrán luego del derrocamiento del Juan Perón tras el golpe militar de 1955, a partir de la participación de una parte significativa de los dirigentes expulsados en 1951.*

Ahora bien, la adhesión de las conducciones de las diversas seccionales la Unión Ferroviaria al modelo oficialista, al mismo tiempo que la conformación de organizaciones de ferroviarios "peronistas", no se tradujo en una desactivación de los reclamos sindicales. El proceso gremial que transcurre entre diciembre de 1950 y enero de 1951 es un ejemplo de ello, y refleja cómo las reivindicaciones sectoriales de orden salarial o laboral tuvieron más entidad que la identidad peronista de los

70 Un aspecto advertido en DEL CAMPO, Hugo. Op. cit., p. 353-354

71 TORRE, Juan Carlos. Op. cit., p. 258

trabajadores. Tal es así que los ferroviarios bahienses participaron de las medidas de fuerza en las tres etapas que presentó el conflicto, provocando la paralización de los servicios. En ello influyó la pervivencia de una tradición participativa y movilizadora en el interior de las seccionales ferroviarias y en especial en sus bases, que superó el encuadramiento transmitido y propiciado desde los niveles superiores de la organización sindical. Un rasgo que se puede apreciar a las acciones de resistencia de los fraternales frente al proceso interventor de 1951, que solo se desactivan con la detención de sus principales dirigentes y el despido de centenares de maquinistas.