



DEPARTAMENTO DE HUMANIDADES
UNIVERSIDAD NACIONAL DEL SUR

Tesina de Licenciatura en Historia

La Comisión de Reclamos de la Sección Eléctrica de Ingeniero White durante el primer peronismo. Conflicto y negociación por las condiciones de trabajo en un taller ferroviario.

Analía Bernardi

BAHÍA BLANCA

2014

ARGENTINA

PREFACIO

Esta tesina se presenta como trabajo final para obtener el título de Licenciada en Historia de la Universidad Nacional del Sur. Contiene el resultado de la investigación desarrollada por Analía Bernardi, en la orientación Teoría y Metodología de la Historia, bajo la dirección de la Dra. Silvina Jensen.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	6
PRIMERA PARTE: LA COMISIÓN DE RECLAMOS DE LA SECCIÓN ELÉCTRICA DE INGENIERO WHITE EN SUS CONTEXTOS.....	9
CAPÍTULO I: Las Comisiones de Reclamos en el mundo del trabajo ferroviario en Argentina. Del surgimiento del sindicato Unión Ferroviaria a la nacionalización de los ferrocarriles (1920- 1948)	9
1. Breve historia del ferrocarril en Argentina	9
2. Las relaciones industriales a finales del siglo XIX y principios del XX y las primeras organizaciones de trabajadores ferroviarios.....	11
3. El reformismo sindical y la institucionalización de las Comisiones de Reclamos en los reglamentos empresariales (1922-1926)	12
3.1. De la Federación Obrera Ferrocarrilera (FOF) a la Unión Ferroviaria.....	12
3.1.1. La huelga de 1917 y sus efectos en la estrategia gremial	13
3.2. La institucionalización de las Comisiones de Reclamos en los reglamentos empresariales .	14
4. Los años '30, las concesiones de la Unión Ferroviaria a las empresas y el impacto en la situación de los trabajadores ferroviarios.....	15
5. La Unión Ferroviaria y el peronismo. Cambios y continuidades en las relaciones industriales durante el proceso de estatización de los ferrocarriles.....	17
5.1. Las Comisiones de Reclamos de la Unión Ferroviaria en la reglamentación estatal	19
6. A modo de cierre.....	20
CAPÍTULO II: La Sección Eléctrica de Ingeniero White entre la administración privada y estatal (1908- 1956).....	21
1. El Ferrocarril del Sud en Bahía Blanca.....	21
2. La usina del FCS y la Sección Eléctrica de Ingeniero White (1908).....	23
3. La llegada de Empresas Eléctricas de Bahía Blanca y el impacto en la SEIW (1932).....	24
4. La nacionalización de los bienes y servicios ferropuertos y el desmembramiento del FCS (1944- 1956).....	25
4.1. Cambios y continuidades en el funcionamiento de la SEIW	26
4.2. Los efectos de la nacionalización en las relaciones industriales al interior de la SEIW	27
5. A modo de cierre.....	28
SEGUNDA PARTE: LA COMISIÓN DE RECLAMOS DE LA SECCIÓN ELÉCTRICA DE INGENIERO WHITE EN FUNCIONAMIENTO	30
CAPÍTULO III: La Comisión de Reclamos de la SEIW en la intersección de las relaciones industriales (Unión Ferroviaria y Jefatura del taller)	30
1. La Comisión de Reclamos y las relaciones con la estructura de la Unión Ferroviaria.....	30
1.1. La especificidad de la Comisión de Reclamos	31
1.2. Las instancias sindicales a nivel local y sus funciones respecto de la Comisión de Reclamos de la S.E.IW	32
1.2.1. Las asambleas de la especialidad.....	32

1.2.2. La Comisión Ejecutiva.....	33
1.3. Las instancias sindicales a nivel nacional (Comisión Directiva y la Comisión Central de Reclamos) y sus roles para con la Comisión de Reclamos de la SEIW.....	34
2. La Comisión de Reclamos de la SEIW y la relación con el Jefe del taller.....	36
2.1. La relación según la Comisión de Reclamos.....	37
2.2. La relación según el Jefe.....	38
3. A modo de cierre.....	40
CAPÍTULO IV: Los procedimientos de los reclamos	41
1. El procedimiento administrativo.....	41
2. El procedimiento gremial.....	43
3. Procedimientos de reclamación no institucionales	45
4. Soluciones a nivel del taller y la viabilidad del trabajo cotidiano	47
5. A modo de cierre.....	50
CAPÍTULO V: Los tipos de reclamos	51
1. De lo que no se ocupaba la Comisión de Reclamos	51
2. De lo que se ocupaba la Comisión de Reclamos	52
2.1. Los reclamos según la representatividad	52
2.2. Tipología de los reclamos	53
2.2.1. Por las condiciones de trabajo exclusivas de la SEIW	53
2.2.1.1. La resolución por arreglos internos.....	54
2.2.2. Por las condiciones del trabajo ferroviario en general.....	55
2.2.2.1. La resolución a la luz de las reglamentaciones.....	56
3. A modo de cierre.....	56
CONCLUSIONES FINALES	58
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	62
FUENTES	65
A. REGLAMENTOS, ESCALAFONES, ESTATUTOS Y OTRA DOCUMENTACIÓN RELATIVA A LA SEIW.....	65
B. FONDO Comisión de Reclamos de la SEIW (1940-1971)	66
C. ENTREVISTAS PERSONALES.....	70

INTRODUCCIÓN

La presente investigación trata sobre la Comisión de Reclamos de la Sección Eléctrica de Ingeniero White, instancia colegiada que se encargaba de la representación de los trabajadores frente a la Jefatura inmediata en lo concerniente a reclamos vinculados con las condiciones de trabajo y otras demandas específicas y que, al mismo tiempo, servía de articulación con la Unión Ferroviaria, a la que pertenecía.

La Sección Eléctrica de Ingeniero White (SEIW) era un taller ubicado en la usina habilitada en 1908 por la empresa Ferrocarril del Sud (FCS), en donde se realizaba el mantenimiento de sus instalaciones electromecánicas. Luego de la nacionalización de los bienes y servicios ferroviarios en 1948¹, la SEIW se convirtió en el Distrito Eléctrico Sur del Ferrocarril Gral. Roca y bajo esa denominación se mantuvo en actividad hasta 1993, cuando, en medio del proceso de reforma del Estado, fue cerrada y desguazada.

Este trabajo pretende reconstruir la operatoria de la Comisión de Reclamos de la SEIW en términos de elaboración, negociación y resolución de las tensiones, peticiones y demandas sobre las condiciones de trabajo cotidianas haciendo foco en la etapa de transición entre la gestión por parte de la empresa privada inglesa y la administración del Estado argentino.

La fuente principal que vamos a utilizar es un material documental perteneciente a la Comisión de Reclamos de la SEIW. Se trata de una carpeta compuesta por 249 folios que abarca el período 1940- 1971 y consiste en un registro de las acciones cotidianas que la Comisión de Reclamos y los trabajadores del taller llevaban adelante en relación a peticiones, demandas y reclamos laborales. Entre otros documentos, incluye actas de reuniones y correspondencia entre la Comisión de Reclamos y el Jefe del taller, comunicaciones con otras instancias de la Unión Ferroviaria (consultas y respuestas e informaciones generales) y actas de las asambleas de la especialidad de electricidad en el marco de la seccional sindical de Ingeniero White. La segunda fuente, que servirá para contextualizar la primera, consiste en una serie de 6 entrevistas a informantes clave (ex trabajadores y ex jefes de la SEIW y de otros talleres ferroviarios) realizadas en el marco de esta tesina entre julio de 2010 y noviembre de 2012. Finalmente, tendremos en cuenta una serie de reglamentos y escalafones emitidos por las empresas privadas y del Estado, para relevar la dimensión administrativa de las Comisiones de Reclamos. En su

¹ Sobre el proceso de nacionalización, consultar Cuccorese (1969) y López y Wadell (2007).

mayoría, estos documentos se encuentran en el archivo de Ferrowhite museo taller². El conjunto de estos materiales servirá para reconstruir quiénes integraban esa Comisión de Reclamos y cómo eran designados sus miembros; cuáles eran sus competencias; cómo eran los procedimientos de reclamación que llevaba adelante y cómo eran las relaciones industriales³ dentro de las que estaba inmersa (empresas y sindicato).

Atender a un estudio de caso a partir de una fuente documental excepcional como es el registro de las acciones de la propia Comisión de Reclamos, permitirá no sólo reconstruir empíricamente su funcionamiento, sino también proponer vías de acceso al mundo del trabajo que no son las más habituales y matizar algunas afirmaciones fuertes de la historiografía sobre el tema. En tal sentido, esta investigación no mira los grandes conflictos, las huelgas, los acontecimientos dramáticos del mundo del trabajo, sino que se concentra en una dimensión acaso menos explosiva, pero no por ello menos importante, como es la vinculada a las condiciones cotidianas de trabajo y las vías administrativas que daban curso a la negociación y resolución de problemas en el contexto del taller. De ese modo, este trabajo pretende revisar el carácter de ruptura habitualmente asignado a la nacionalización de los ferrocarriles en Argentina, descubriendo en el nivel de la cotidianeidad de la gestión de las condiciones laborales, ciertas continuidades no truncadas por los cambios en el orden de la propiedad.

Esta investigación parte de dos hipótesis. La primera, que la Comisión de Reclamos de la SEIW – como instancia de elaboración y negociación de las tensiones y conflictos sobre las condiciones de trabajo cotidianas, y estructurada en la intersección de las esferas administrativa y sindical – fue una pieza fundamental para el funcionamiento diario del taller. La segunda, que las tensiones, demandas y conflictos emanados del trabajo cotidiano en el taller, el modo de elaborarlos y el rol que cumplía la Comisión de Reclamos, no se modificaron en forma sustancial tras el proceso de nacionalización de los ferrocarriles.

Esta tesina está organizada en dos partes. La primera integrada por dos capítulos, pretende reconstruir los contextos necesarios para comprender y situar a la Comisión de Reclamos de la SEIW. El Capítulo I repasa el surgimiento de las Comisiones de Reclamos dentro de la

² Ubicado en el complejo de la ex usina Gral. San Martín, en el puerto de Ingeniero White, este museo aborda la historia (y el presente) del trabajo en el ferrocarril, las usinas y el puerto. Para mayor información acerca del museo, consultar <http://ferrowhite.bahiablanca.gov.ar/> y <http://museotaller.blogspot.com.ar/>

³ Haydu define a las relaciones industriales como “las reglas y convenciones que gobiernan las relaciones entre empleadores y trabajadores”. Asimismo, reconoce que los procedimientos y políticas para resolver las disputas cumplían un rol particular dentro de esas relaciones (Haydu, 1991: 15).

problemática general de las relaciones industriales y el sindicalismo en la actividad ferroviaria en Argentina. El Capítulo II reconstruye la historia de la SEIW, el espacio de trabajo correspondiente a la Comisión de Reclamos desde su inauguración (1908), hasta la culminación del proceso de nacionalización de los bienes ferropuertos con la creación de la Administración General de Puertos (1956). Esta primera parte intenta poner de relieve la idea de la relativa continuidad durante el traspaso de la propiedad privada a la estatal durante el primer peronismo, al menos en lo que refiere a dos aspectos de la actividad ferroviaria, una de escala macro y otra micro. Se trata de una continuidad que puede leerse, por un lado, en la integración y el mantenimiento de las Comisiones de Reclamos como mecanismo para la elaboración de las tensiones y demandas emanadas de la cotidianeidad, y por el otro lado, en el funcionamiento de la SEIW como espacio de trabajo.

La segunda parte se divide en tres capítulos e intenta reconstruir el modo de funcionamiento de la Comisión de Reclamos de la SEIW durante el primer peronismo. El Capítulo III desarrolla las relaciones que la Comisión de Reclamos mantenía con las distintas dependencias de la Unión Ferroviaria y con el Jefe del taller (a su vez, intermediario de la estructura empresarial). El Capítulo IV reconstruye los procedimientos de tratamiento de demandas, peticiones y reclamos. Y el Capítulo V repasa los tipos de asuntos que abordaba la Comisión de Reclamos. Esta segunda parte gira alrededor de la idea de la intersección, en tanto muestra a la Comisión de Reclamos en el cruce de las esferas sindical y empresarial. Este carácter mixto o híbrido permite explicar, por un lado, el complejo rol que la Comisión de Reclamos cumplía en la elaboración de los conflictos (como instancia no sólo de defensa y canalización de las demandas de los trabajadores, sino también de cierto control de los mismos). A su vez, el hecho de que la Comisión de Reclamos fuera funcional tanto a los trabajadores como a la administración ferroviaria, era lo que la volvía un mecanismo fundamental para el desenvolvimiento diario del trabajo en la SEIW.

PRIMERA PARTE: LA COMISIÓN DE RECLAMOS DE LA SECCIÓN ELÉCTRICA DE INGENIERO WHITE EN SUS CONTEXTOS

CAPÍTULO I: Las Comisiones de Reclamos en el mundo del trabajo ferroviario en Argentina. Del surgimiento del sindicato Unión Ferroviaria a la nacionalización de los ferrocarriles (1920- 1948)

Este capítulo apunta a reconstruir el contexto de surgimiento de las Comisiones de Reclamos ferroviarias en Argentina dentro de la problemática de las relaciones industriales entre empresas y trabajadores y la sindicalización de los obreros y empleados ferroviarios a principios de siglo XX. Por otro lado, intenta analizar la continuidad de las Comisiones de Reclamos en las décadas posteriores a 1920 hasta llegar al primer peronismo y la nacionalización de los ferrocarriles (1948).

En principio, repasaremos brevemente los orígenes del ferrocarril en Argentina, atendiendo a su desarrollo y significación productiva y presentando a los actores de la actividad. Luego, nos concentraremos en las relaciones entre empresas y trabajadores ferroviarios en las primeras décadas del siglo XX y en los intentos de agremiación hasta llegar a la creación de la Unión Ferroviaria⁴. A continuación repondremos el contexto de aparición de las Comisiones de Reclamos y repasaremos el estado de las relaciones industriales hasta llegar al primer peronismo de cara a discutir la nacionalización ferroviaria como ruptura.

1. Breve historia del ferrocarril en Argentina

El sistema ferroviario comenzó a desarrollarse en Argentina como parte de la modernización promovida por el Estado liberal de la segunda mitad del siglo XIX. Dentro de ese proyecto, que se orientaba a lograr la inserción de Argentina en el mercado mundial (como proveedora de materias primas) y cuyos aspectos constituyentes fueron la extensión de la frontera política y productiva, el fomento de la inmigración ultramarina como fuerza de trabajo y el desarrollo infraestructural, el ferrocarril fue un eje importante. En efecto, no sólo sirvió de articulador material entre las zonas de explotación agropecuaria y los puertos de exportación/

⁴ La Unión Ferroviaria es el hilo estructurador de este el capítulo debido a dos razones. Por un lado, porque los trabajadores y la Comisión de Reclamos de la SEIW pertenecían a este sindicato. Por otro lado, porque este actor resulta clave para comprender no sólo la aparición de las Comisiones de Reclamos en la década de 1920, sino acaso también para considerar porqué la transición entre empresa privada y estatal se dio bajo cierto aspecto de continuidad en lo que refiere a los procedimientos de reclamación.

importación, sino que también fue clave en el control del territorio, constituyó un motor económico y transformó el modo de vida de poblados y ciudades.

Si bien sus inicios en las décadas de 1850 y 1860 dependieron de iniciativas estatales, el mayor desarrollo ferroviario se dio entre 1880 y 1920 y estuvo a cargo de empresas de capital privado y foráneo que fueron atraídas por medidas de promoción sancionadas por el Estado, como el otorgamiento de las tierras aledañas a las vías y el seguro de porcentajes de ganancia para las compañías. En términos generales, la administración de la red ferroviaria quedó así dividida entre la gestión privada que se hacía cargo de las líneas económicamente rentables y la estatal que se ocupaba de las líneas marginales.

Dentro del concierto de las empresas ferroviarias extranjeras⁵ que operaron en el país entre 1860 y 1948, la Compañía del Ferrocarril Gran Sud de Buenos Aires (más conocida como Ferrocarril del Sud) fue una de las más importantes. En 1862 obtuvo por parte de la Legislatura bonaerense la concesión de la línea Buenos Aires-Chascomús bajo condiciones muy favorables. Entre ellas, la cesión de tierras estatales necesarias para su construcción, la liberación total de las cargas impositivas, un interés garantido del 7% anual (suspendido al poco tiempo) y la libertad para fijar las tarifas mientras que los dividendos de la empresa no superaran el 12% anual. (Schvarzer, Regalsky y Gómez, 2008: 52).

De modo que FCS tuvo desde el principio un buen rendimiento económico⁶. A partir de 1870 su influencia se extendió rápidamente hacia el sudoeste de la provincia de Buenos Aires con el objeto de satisfacer al gobierno provincial que, a cambio del avance, le prometía la no expropiación de la empresa por veinte años (Wadell, 2012: 3). La extensión de las vías de Azul a Bahía Blanca (1884) puede contemplarse dentro de estos compromisos. Para ese entonces era la principal compañía del país, con más de 1.200 kilómetros de vías tendidas, importantes volúmenes de carga transportada, una sostenida inversión de capital y gran cantidad de mano de obra empleada (llegó a emplear 1.500 obreros) (Schvarzer, 2008: 52)⁷.

⁵ Fueron alrededor de 15 las empresas de carácter extranjero que operaron en Argentina. Las más grandes fueron: Ferrocarril del Oeste (FCO), Ferrocarril Central Argentino (FCA), Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (FCBAP) y Ferrocarril Sud (FCS). Cfr. Cuccorese (1969).

⁶ En 1866, a un año de haber habilitado la primera línea, la empresa participaba con el 29% en el producto bruto nacional (Wadell, 2012: 3).

⁷ Sus líneas se extenderían hasta Zapala (1897- 1901) y Bariloche (1921- 1934). Por otra parte, se fusionaría y absorbería a otras empresas del rubro: en la provincia, los conflictos con el FCO (reparto de zonas de influencia, competencia en el transporte de carga y de pasajeros) culminaron en la fusión de ambas empresas en 1934. A nivel local, FCS compró al Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste (FCBBNO) en 1925 que, a su vez, desde 1904 estaba concesionado por el FCBAP.

2. Las relaciones industriales a finales del siglo XIX y principios del XX y las primeras organizaciones de trabajadores ferroviarios

En la “era del progreso” (Lobato, 2000: 465), sin embargo, las relaciones entre empresas y trabajadores lejos estaban de ser armónicas. Mientras las compañías se beneficiaban del negocio ferroviario, las miles de personas que en lo cotidiano sostenían toda esa estructura, desarrollaban su vida y su trabajo bajo difíciles condiciones.

A pesar de ello, cierta potencialidad para la organización de los trabajadores parecía radicar precisamente en algunas características propias de la actividad ferroviaria. Entre ellas, el carácter estratégico de los servicios ferroviarios, la fuerte congregación de trabajadores por lugares de trabajo y una distribución nacional amplia. Esto significaba, por un lado, que en una correlación de fuerzas con los sectores empresariales, los trabajadores fácilmente podían interrumpir los servicios y afectar el transporte de materias primas. Por otro lado, estas características tenían sus ventajas respecto de una posible organización interna, en la medida en que podían constituir una extensa red de afiliados distribuidos por todo el país⁸.

El primer sindicato ferroviario, La Fraternidad, fue fundado en 1887⁹ y reunía a maquinistas y foguistas, un personal calificado y relativamente poco numeroso en comparación con el resto de los obreros ferroviarios. Estos, por su parte, empleados en dependencias como talleres, almacenes, galpones de locomotoras, oficinas administrativas (“*non- locomotive men*”, Golberg, 1979), no se nucleaban en una organización centralizada, sino que se agremiaban por espacios de trabajo.

La exteriorización de los conflictos y disconformidades de los trabajadores se daba mayormente a través de huelgas, fueran de carácter general o por sectores, a nivel nacional o locales, con mayor o menor grado de organización. En efecto, las décadas finales del siglo XIX y de principios del XX estuvieron marcadas por numerosas confrontaciones por reivindicaciones salariales y por condiciones de trabajo (especialmente la jornada laboral de 8 horas), así como también por el reconocimiento de las organizaciones gremiales¹⁰.

⁸ Matsushita (1986), Doyon (1984) y Torre (1990). Horowitz, por su parte, identificó a los ferroviarios como una “comunidad ocupacional”, en el sentido de que existía una relación especial entre el trabajo y el resto de la vida, que resultaba en la identificación con el trabajo, la solidaridad entre miembros y una sociabilidad mediada por el ámbito laboral (Horowitz, 1985: 422).

⁹ Obtuvo la personería jurídica en 1889.

¹⁰ Sobre las huelgas ferroviarias a nivel nacional de 1912, 1917 y 1918, ver Lucita (1999), Raffaghelli (2004), Palermo (2009), Cena (2009). A nivel local, Caviglia (1993), Perrière (2005), Randazzo (2007) y Miravalles (2013).

Por su parte, las empresas desarrollaron dos tipos de estrategias para operar sobre las relaciones industriales y lograr tanto la disciplina como la lealtad de los obreros. Por un lado, el acercamiento y la cooptación de ciertos trabajadores (frecuentemente se trataba del personal administrativo y de oficinas) a través de políticas de ascensos y estabilidad dentro de las compañías, promoción de la idea de “familia ferroviaria” y exteriorización del estrechamiento vincular con los empleados en eventos deportivos y publicaciones (Badaloni, 2011: 146-153 y Palermo, 2008: 12). Por otro lado, llevaron adelante otro tipo de prácticas que incluían el control del mercado de trabajo (Badaloni, 2011: 148) y “mecanismos de control” de aplicación cotidiana, como el establecimiento de contratos y reglamentos de trabajo, la permanente inspección de las tareas y el control del tiempo en el desempeño cotidiano del trabajo, entre otros (Miravalles, 2013: 108- 121).

3. El reformismo sindical y la institucionalización de las Comisiones de Reclamos en los reglamentos empresariales (1922-1926)

En los años 1920, varios factores confluyeron en la transformación de las relaciones entre empresas y trabajadores ferroviarios. Por un lado, se expandió el sindicalismo reformista¹¹, más tendiente a la negociación. Por otro lado, las empresas evidenciaron una mayor predisposición para el tratamiento de algunas cuestiones. Por último, el Estado, aunque no de modo unívoco, ensayó un nuevo rol en lo referido a la intervención en los conflictos laborales¹².

3.1. De la Federación Obrera Ferrocarrilera (FOF) a la Unión Ferroviaria

Las primeras décadas del siglo XX transcurrieron para los “*non-locomotive men*”¹³ entre los intentos de organización de un sindicato propio, la lucha por mejorar las condiciones de trabajo y la búsqueda de la unidad de todos los trabajadores ferroviarios en una sola entidad.

En 1912 se creó la Federación Obrera Ferrocarrilera (FOF) que convocó a La Fraternidad para avanzar hacia una posible confluencia, objetivo que se oficializó con la firma del Pacto de Solidaridad (1916) (Gordillo, 1988: 44). Como parte de este proceso de concertación de acciones comunes (apoyo en huelgas¹⁴ y negociaciones colectivas), en 1917 ambos sindicatos declararon

¹¹ Para un análisis más exhaustivo del desarrollo del sindicalismo en esta década, consultar Matsushita (1986).

¹² Hasta entonces, el Estado había estado del lado de las empresas, reprimiendo las protestas en un momento en que la cuestión laboral se mezclaba con la cuestión social (las leyes de Residencia -de 1902- y de Defensa Social - de 1910- son ejemplo de ello).

¹³ Trabajadores que no correspondían al personal de conducción (maquinistas y foguistas).

¹⁴ Como la que llevó adelante La Fraternidad en 1912, antecedente de la de 1917.

en conjunto una huelga en reclamo por la jornada laboral de 8 horas y el establecimiento de un reglamento de trabajo que regulara las relaciones con las empresas.

3.1.1. La huelga de 1917 y sus efectos en la estrategia gremial

La huelga de 1917 puso en evidencia tanto el estado de las relaciones industriales como las limitaciones de ese acuerdo sindical. Por un lado, se expresaron las diferencias entre las posturas y estrategias de los sindicatos, situación que condujo al replanteo de la unidad ferroviaria¹⁵. La Fraternidad, de orientación ideológica socialista, era proclive a la negociación con las empresas y el Estado, en tanto que la FOF¹⁶, de tradición anarquista, se inclinaba más por la acción directa que por la conciliación, y por lo tanto se rehusaba a negociar con las empresas y el Estado. Por otro lado, la huelga demostró una incipiente intervención estatal¹⁷ en los conflictos entre capital y trabajo, que se reflejó en la sanción del Reglamento de Trabajo Ferroviario. Sin embargo, ese poder mediador era aún frágil y en tal sentido las empresas no cumplieron con las normas estipuladas, situación que condujo al año siguiente a declarar otra serie de huelgas.

Más allá de las dificultades, poco a poco La Fraternidad consiguió algunas de sus demandas, entre otras el primer convenio colectivo (1920) (Badaloni, 2011: 145) y la reincorporación de los trabajadores expulsados en las huelgas anteriores. La FOF, en cambio, no tuvo la misma suerte pese a que sus reclamos eran muy parecidos. Los obreros de la FOF interpretaron que la imposibilidad de lograr algunos beneficios radicaba precisamente en el tipo de sindicalismo que practicaban y decidieron orientarse hacia uno de carácter reformista¹⁸, en la medida en que reconocieron también que tanto empresas como el Estado se encontraban más predispuestos a negociar con este tipo de sindicatos, más conciliadores y menos revolucionarios.

¹⁵ La Fraternidad levantó la huelga de 1917 ante una propuesta patronal, mientras que la FOF, continuó con las medidas de fuerza dado que el pliego patronal no se ajustaba a los puntos peticionados.

¹⁶ Sobre la organización federativa del sindicato, ver Fernández (1947).

¹⁷ Aunque sin una política laboral clara en términos generales, los gobiernos radicales se mostraron propensos a una intervención a favor de los trabajadores ferroviarios. La postura del sindicalismo (que desdeñaba del contacto con el sistema político, pero tenía predisposición para la negociación con los gobiernos de modo de lograr sus reivindicaciones cotidianas) resultaba beneficiosa para el radicalismo en el sentido de que a éste le interesaba conseguir los votos de los trabajadores pero, por el carácter multisectorial que enarbolaba el partido, prefería no estar vinculado exclusivamente con los sectores obreros. Así, los sindicatos ferroviarios fueron los primeros que lograron establecer una relación continua con el gobierno. Cfr. Horowitz (1984: 277 y 280).

¹⁸ En efecto, Heidi Golberg señala al año 1912 como el inicio de un período de inflexión en la mentalidad y estrategia gremial de los obreros que supuso un cambio desde la creencia en los principios del anarcosindicalismo hacia un reformismo (Golberg, 1979: 4). De modo que esta evaluación final es la culminación de un proceso más extenso.

En ese contexto, en octubre de 1922, se fundó la Unión Ferroviaria, uno de los primeros sindicatos industriales del país¹⁹. Moderada, negociadora y con un carácter organizacional unificado, disciplinado y centralizado (Doyon, 1984: 213 y Horowitz, 1984: 279), la Unión Ferroviaria se volvió un interlocutor válido para las empresas y el gobierno en lo que concernía al abordaje de las relaciones industriales en la medida en que un sindicato de esas características les ofrecía beneficios potenciales: podía contener huelgas, moderar temperamentos y lograr que los trabajadores obedecieran reglas (Golberg, 1979: 10).

3.2. La institucionalización de las Comisiones de Reclamos en los reglamentos empresariales

En ese nuevo contexto de empoderamiento y reconocimiento empresarial y estatal de la Unión Ferroviaria, entre 1925 y 1926, FCS firmó varios convenios con los trabajadores de galpones de máquinas, talleres, tráfico, vías y obras, sobre sueldos, aumentos salariales y condiciones técnicas. Entre estas disposiciones, también se contemplaron los procedimientos de reclamación desde los lugares de trabajo hasta las Comisiones Centrales de Reclamos.

Más allá de las implicancias concretas para los trabajadores del FCS – a la sazón una de las más importantes del país –, “las condiciones fijadas con dicho ferrocarril, sirvieron de base para lo que se aplicó después en las demás empresas, con lo cual se logró, aparte del aumento general de sueldos con una equitativa nivelación de escalas, el establecimiento de reglas de trabajo, ascensos y derechos generales del personal” (Fernández, 1947: 168 y 170). De este modo, sobre la base de acuerdos bilaterales entre los trabajadores (más o menos explícitamente representados por la Unión Ferroviaria) y las empresas²⁰, fueron apareciendo en las reglamentaciones específicas²¹ y en la práctica, las Comisiones de Reclamos como una estrategia más de administrar, en lo concreto, las relaciones industriales.

¹⁹ Un sindicato de tipo moderno e industrial se define como aquel en que cada rama de actividad, independientemente del oficio u ocupación de los trabajadores en ella empleados, está representada por un sindicato nacional único (Doyon, 1984: 204), que se comporta de un modo más pragmático en las negociaciones con el Estado y las empresas y cuyas actividades abarcan muchas áreas, incluyendo la organización en el lugar de trabajo (Ceruso, 2010: 23 y 24).

²⁰ Entre ellas, Ferrocarril Central Argentino (FCA), FCBAP, FCO, Ferrocarril Central de Córdoba, Midland, Central de Buenos Aires, Entre Ríos, Nordeste Argentino, Rosario Puerto Belgrano (FCRPB) (Fernández: 1947; 170-176).

²¹ Por ejemplo, *Clasificación de trabajo y sueldos para el personal del Departamento de Electricidad del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico y Sección Electrificación del Ferrocarril Oeste de Buenos Aires (1927)* y *Reglamento de escalas de sueldos y condiciones de ingreso, ascenso y cesantías para el personal del Departamento de Vías y Obras (Ferrocarril Oeste de Buenos Aires: 1927)* [Archivo Ferrowhite, en adelante AF].

Si bien este nuevo dispositivo en las relaciones industriales no cimentaba una simetría de poder entre los trabajadores y las empresas, cabe decir que era importante en la medida en que ambos actores sacaban provecho de su funcionamiento²². Desde el lado de las empresas (y acaso el gobierno), las Comisiones de Reclamos funcionaron como mecanismos de “contención” (Haydu, 1991: 157) en tanto modelaban la exteriorización de las demandas, evitaban que estas llegaran a convertirse en conflictos que adoptaran formas violentas e impedían la interrupción del trabajo cotidiano. Para los trabajadores, fueron un instrumento más o menos efectivo para la canalización de ciertas demandas, porque el hecho de que el surgimiento de las Comisiones de Reclamos permitiera el trato directo entre trabajadores y representantes de las empresas, también afectó el tipo de reclamos. En tal sentido, las Comisiones de Reclamos vinieron a domesticar la protesta y a instalar un tipo de reclamo vinculado con las necesidades materiales fundamentales (“*bread and butter*”²³) y la cotidianeidad laboral (Golberg, 1979: 3 y Haydu, 1991: 81), en un intento de transformar la protesta en reivindicación.

4. Los años '30, las concesiones de la Unión Ferroviaria a las empresas y el impacto en la situación de los trabajadores ferroviarios

Si la década de 1920 parecía augurar un cambio decisivo para los trabajadores en lo relativo a las relaciones industriales, no tanto por el reconocimiento jurídico de la Unión Ferroviaria²⁴, sino por el logro de una serie de mejoras sobre salarios y condiciones laborales²⁵; la década de 1930, mostró la inestabilidad de las relaciones industriales ferroviarias y puso a prueba el rol de la Unión Ferroviaria en la defensa de las conquistas obtenidas.

La repercusión de la crisis económica mundial en la situación financiera de las empresas ferroviarias²⁶, así como también del incipiente desarrollo del transporte automotor, fueron los argumentos utilizados por las empresas para pedir al Estado modificaciones en el Reglamento de

²² En ese sentido, es posible matizar la afirmación de Doyon, para quien las Comisiones de Reclamos en el período previo al peronismo fueron mecanismos de manipulación creados desde la patronal (Doyon, 1984: 210). Por el contrario, considero que el hecho de que emanaran de una serie de convenios entre empresas y sindicato, y que estuvieran estructuradas alrededor del gremio desde un comienzo, permite pensar más bien en un proceso social complejo en el que los trabajadores también tuvieron injerencia. Un proceso histórico de décadas que va desde la confrontación a la negociación entre empresas y trabajadores.

²³ Esta expresión, que literalmente se podría traducir como “pan y manteca”, alude precisamente a las cuestiones de primera necesidad.

²⁴ La personería jurídica le fue otorgada el 2 de julio de 1923. Cfr. Fernández (1947: 163). Sin embargo, ésta daba al sindicato la misma entidad que un club social o deportivo.

²⁵ Promociones teniendo en cuenta la antigüedad, aumentos salariales, plan de jubilaciones, vacaciones, licencias por enfermedad, procedimientos de reclamación, entre otros (Horowitz, 1985: 427-8).

²⁶ Disminución del tráfico y por lo tanto también de las entradas brutas, pérdida de valor por el control de cambios, imposibilidad de pagar sus deudas, depreciación de las acciones de las empresas, entre otras (Wadell, 2012: 23).

Trabajo Ferroviario y autorizaciones para despedir personal, a fin de aumentar la productividad de los trabajadores y no ver afectadas las ganancias empresariales. La situación condujo inmediatamente a la reacción por parte de los trabajadores ferroviarios.

En marzo de 1930, el Poder Ejecutivo Nacional ordenó a las empresas²⁷ y los representantes obreros a regularizar los servicios y como contrapartida dispuso la revisión de todos los escalafones, convenios y reglamentos de trabajo ferroviario existentes sobre la base del estudio de la situación económica del país y de las empresas, el costo de vida de los trabajadores y la posibilidad de mayor rendimiento por parte del personal²⁸. En ese nuevo contexto poco propicio para los trabajadores (al que cabe agregar el golpe de Estado de septiembre de ese año y la asunción de un gobierno militar que va a intervenir en las cuestiones laborales y económicas), las discusiones giraron en torno a cuestiones salariales y al mantenimiento de fuentes laborales²⁹. En tanto que las relativas a las condiciones de trabajo, como por ejemplo las Comisiones de Reclamos, no formaron parte central en los debates. Precisamente porque no se vieron cuestionadas, en la práctica las Comisiones de Reclamos continuaron en actividad³⁰. Después de 1935, a pesar de la incipiente recuperación de la economía nacional, la situación de los trabajadores ferroviarios fue ambigua. Por un lado, las retenciones a los salarios continuaron hasta 1940; por otro lado, se rehabilitaron las discusiones sobre cuestiones laborales (Torre, 1990: 43). En esta línea, se actualizaron los reglamentos y una vez más las Comisiones de Reclamos aparecieron en ellos³¹.

²⁷ Entre ellas, FCS, FCBAP, FCA.

²⁸ Comisión especial de representantes de empresas y de obreros ferroviarios, *Revisión de escalafones, convenios y reglamentos*, Buenos Aires, Unión Ferroviaria, 1930.

²⁹ Tras un período de negociación de varios años, la Unión Ferroviaria terminó aceptando la ejecución de una serie de medidas en virtud de que las empresas no perdieran sus ganancias. Entre ellas, el prorrateo de 1931- que consistía en días franco sin recibir sueldo y disminución de las horas de trabajo-; el laudo presidencial de 1934- que implicaba la retención de 5% de los salarios hasta tanto se normalizara la situación financiera de las empresas- y disposiciones para aumentar la productividad de los trabajadores. Si bien estas medidas perjudicaban a los trabajadores, fueron defendidas por el sindicato porque al menos evitaban los despidos de personal (Fernández 1947: 179).

³⁰ En efecto, tenemos constancia que, al menos para el espacio de la SEIW, la Comisión de Reclamos siguió en funcionamiento: “5th November 1934. Zampini & Moroni refuse to go into W Scales if not paid double time. However, after warning, return to work but the assistants (Marcolini & Agnelli) refuse to go in but when told it was a question of the Commission de Reclamos would not be paid if refusing to continue working. They agreed to report the question to Commission de Reclamos.” [5 de noviembre de 1934. Zampini y Moroni se niegan a ir a W Scales si no les pagan doble tiempo. sin embargo, después de ser advertidos, vuelven al trabajo pero sus asistentes (Marcolini y Agnelli) se rehúsan a hacerlo. Pero cuando les dicen que es una cuestión de la Comisión de Reclamos y que no les pagarían si se rehusaban a continuar el trabajo, ellos aceptan reportar el asunto a la Comisión de Reclamos.] En *Registro de las actividades de la usina del FCS y de la SEIW* (1.1.1934 – 7.2.1935) [AF].

³¹ Por ejemplo, el *Reglamento General de condiciones de servicio para el personal administrativo de los Ferrocarriles Sud y Oeste, Central Argentino y Buenos Aires al Pacífico* (1938) y las *Reglas que rigen las*

A pesar de todos los vaivenes económicos y políticos, en vísperas de la nacionalización de los ferrocarriles, la Unión Ferroviaria, con su extensa red de afiliados, con su burocracia interna y sus procedimientos de negociación, seguía siendo el sindicato más importante del país y con gran incidencia en el movimiento obrero en general. Por eso mismo, la Unión Ferroviaria sirvió de modelo organizacional para los sindicatos de tipo industrial que surgieron durante la siguiente década (Doyon, 1984: 204). Por su parte, FCS también seguía siendo la empresa privada más grande, con más de 8.000 kilómetros de vías tendidas y un producto bruto de 177.412.019 pesos m/n (Wadell, 2012: 26).

5. La Unión Ferroviaria y el peronismo. Cambios y continuidades en las relaciones industriales durante el proceso de estatización de los ferrocarriles

Bajo la gestión de Juan D. Perón al frente del Departamento Nacional del Trabajo³² y posteriormente de la Secretaría de Trabajo y Previsión³³ durante la “Revolución del ‘43” y estando la Unión Ferroviaria intervenida³⁴, la situación laboral y social de los trabajadores del riel se modificó sensiblemente: aumentos salariales y devolución de las retenciones efectuadas en la década anterior, licencias anuales y otorgamiento de la personería gremial a la Unión Ferroviaria (diciembre de 1945), fueron algunas de las medidas adoptadas. De este modo, el sindicato de los obreros y empleados ferroviarios forjó esta nueva etapa de su historia en íntima relación con Perón, relación que se mantuvo y se fue estrechando una vez que el General llegara a la presidencia de la Nación.

El vínculo entre los trabajadores ferroviarios con Perón resulta inseparable de la política de estatización de bienes y servicios públicos que incluyó la nacionalización de los ferrocarriles extranjeros, en 1948³⁵. Más allá de las repercusiones políticas y simbólicas que este hecho tuvo

relaciones entre los FF.CC particulares de jurisdicción nacional y la Liga de Empleados Ferroviarios (1938) (se trata de las empresas FCS y Oeste, FCA, FCBAP, Entre Ríos y Nordeste Argentino, Cía. General de la provincia de Bs. As, de la provincia de Santa Fe, FCRPB y Central de Buenos Aires y el personal de oficinas de administración y superintendencias) [AF].

³² Desde el 27 de octubre de 1943 fue el presidente de tal organismo.

³³ El 2 de diciembre fue designado titular de la dependencia creada el 27 de noviembre. Cfr. Matsushita (1986: 262, 264 y 267).

³⁴ El 23 de agosto de 1943 el Cnel. Domingo Mercante quedó al frente de la entidad.

³⁵ El 18 de diciembre de 1946 se adquirieron las compañías de ferrocarriles de capitales franceses (Compañía General de Ferrocarriles de la provincia de Bs. As, Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe y FCRPB), en tanto que el 13 de febrero de 1947, se suscribió el convenio de venta con las empresas inglesas: FCS, FCO, FCA, FCBAP, Ferrocarril Central de Buenos Aires, Ferrocarril Midland de Buenos Aires y Ferrocarril Noreste Argentino. La toma de posesión de hizo efectiva el 1° de marzo del año siguiente. Cfr. Fernández y Rondina (2011).

en el escenario nacional³⁶, esta situación tuvo en la práctica un impacto en la dinámica laboral de la actividad ferroviaria. A partir de entonces, el Estado –a través de una empresa de carácter público dependiente del Ministerio de Transportes³⁷ – pasó a gestionar toda la actividad ferroviaria. Es decir, no sólo intervenía en la política ferroviaria del país (en el sentido de qué servicios explotar y en función de qué necesidades) o en el control de la actividad como había cumplido en otros momentos históricos³⁸; sino que tuvo a su cargo la administración directa de los bienes y servicios de una extensa red que hasta entonces controlaba un conjunto de empresas privadas y estatales. Una única y gran empresa que tenía sede en la Capital Federal e innumerables dependencias distribuidas por gran parte del territorio nacional, vinculadas a través de una compleja estructura burocrática.

En términos de las relaciones industriales, la nacionalización supuso que el Estado pasara a ser el “patrón” de los miles de trabajadores ferroviarios, ocupados en las distintas actividades, puestos y jerarquías. En un gobierno cuya retórica se fundaba especialmente en el vínculo con los trabajadores, se intentó intensificar las relaciones con los sectores obreros. En el caso de la Unión Ferroviaria, los vínculos previos con Perón continuaron y se profundizaron en un proceso que se ha dado en llamar “peronización”, lo que significa que la relación se hizo más estrecha, al punto de alinearse orgánicamente a la dirección de los líderes peronistas (Contreras, 2009: 4)³⁹.

Si bien durante el peronismo hubo una consolidación de la presencia de la Unión Ferroviaria en la vida laboral, esa posición fue resultado, como vimos, de una larga trayectoria anterior a 1943. De hecho, la Unión Ferroviaria no era un gremio recién fundado ni de escaso reconocimiento en las bases o en las esferas superiores de empresas y organismos estatales. Por el contrario, desde la década de 1920, la Unión Ferroviaria ocupaba una posición de centralidad atribuible a su estrategia gremial, cuyas características (verticalismo, centralización, negociación, etc.) sirvieron de modelo para otras actividades en las siguientes décadas. De algún modo, el paradigma sindical que representaba la Unión Ferroviaria resultó funcional no sólo para el

³⁶ La nacionalización como exponente de la política ferroviaria del peronismo, fue vista en la época y con posterioridad como un gran hito de ruptura. Algunos autores matizan esa interpretación a partir de reconocer ciertos aspectos de continuidad respecto de una “etapa previa, iniciada en 1943, poseedora de una dinámica propia con un fuerte poder transformador” (Cardozo, 2007: 2).

³⁷ A partir de 1952, Empresa Nacional de Transporte.

³⁸ Dirección Nacional de Ferrocarriles de 1889 (creada por Ley de Ferrocarriles 1891). En 1907 esta entidad pasaría a llamarse Dirección General de Ferrocarriles y dependería del Ministerio de Obras Públicas. Cfr. Wadell (2008).

³⁹ Sobre si la peronización de la Unión Ferroviaria se dio tempranamente o no y si incluyó a la totalidad de la cúpula sindical o sólo a una parte (debate Horowitz -Di Tella); así como también sobre la situación del sindicato durante el primer peronismo a nivel local, Véase Marcilese (2010).

universo de las relaciones industriales de los años 1920, sino también con posterioridad; y eso explica no sólo la pervivencia de la Unión Ferroviaria como actor clave en las relaciones industriales ferroviarias, sino también la posibilidad de que mecanismos como las Comisiones de Reclamos se hayan mantenido en el tiempo.

5.1. Las Comisiones de Reclamos de la Unión Ferroviaria en la reglamentación estatal

En 1949 el Ministerio de Transportes editó el Nuevo Escalafón Único para el personal de la Unión Ferroviaria⁴⁰. Se trataba de un instrumento normativo, acordado entre la administración estatal y el gremio, en el que se consignaban las obligaciones y los derechos de los obreros y empleados del ferrocarril, tanto en lo que refiere a las cuestiones técnicas del trabajo como a las disposiciones sociales⁴¹. Los artículos 15 a 19 de este Escalafón referían a las Comisiones de Reclamos.

Aunque más extenso y con una insistente referencia a la Unión Ferroviaria, es posible reconocer algunos puntos en común entre las disposiciones de este nuevo Escalafón y las de los reglamentos de las empresas privadas de la década del '20 y '30, tanto en lo relativo a cuestiones específicas como al sentido más general de la norma. Por ejemplo, los requisitos para integrar las Comisiones, los procedimientos que debían llevar las peticiones, así como también el sentido de que pudieran expresarse y tratarse los reclamos desde los niveles de base hasta llegar a las Comisiones Centrales de Reclamos, son cuestiones que resultan semejantes.

El hecho de que las Comisiones de Reclamos fueran reconocidas en los reglamentos emitidos por las diferentes empresas; que su funcionamiento, al menos en el plano normativo, se prescribiera de manera semejante y que en la práctica siguieran existiendo como mecanismos para tramitar las relaciones industriales en lo cotidiano, permite considerar que si estas instancias se mantuvieron en el tiempo⁴² fue también porque resultaron de utilidad para las empresas, independientemente de las especificidades que estas adoptaron en las diferentes coyunturas

⁴⁰ Cabe destacar que la relación entre el peronismo y los trabajadores ferroviarios no fue del todo armónica. En 1950 y 1951, organizados sintomáticamente al margen de la cúpula nacional (que intentaba disciplinarlos y controlar el movimiento), los trabajadores ferroviarios en diferentes ciudades (entre ellas Bahía Blanca) llevaron adelante dos huelgas en reclamo por el deterioro en los ingresos salariales. Ver Contreras (2009) y Marcilese (2010).

⁴¹ Por ejemplo, condiciones de ingreso, pases, antigüedad, licencias, viáticos y vestuario. La mayor parte del escalafón se ocupa de las escalas de sueldos, ordenadas por departamento y actividad, en las que se especifican los aumentos con una proyección de 25 años desde el puesto de menor al de mayor jerarquía. Ver Ministerio de Transportes de la Nación, *Resolución 1-50. Escalafón Único para el personal de ferrocarriles nacionales representado por la sociedad 'Unión Ferroviaria'*, 1950 [AF].

⁴² Las Comisiones de Reclamos siguieron funcionando incluso en contextos poco favorables para los trabajadores, estando la Unión Ferroviaria intervenida (1955) y durante dictaduras militares. De hecho, la Comisión de Reclamos de la SEIW existió hasta el momento del cierre del taller, en 1993.

históricas. En ese sentido, lo que podríamos inferir es que, en lo que concierne a la elaboración de las demandas, tensiones y conflictos obreros, las empresas privadas y la estatal presentaron más similitudes que diferencias. O, dicho de otro modo, que la empresa estatal no tuvo necesidad de modificar ese tipo de cuestiones al hacerse cargo no sólo de la gestión de los servicios, sino también de las relaciones con los trabajadores del riel.

6. A modo de cierre

Las Comisiones de Reclamos ferroviarias aparecieron en la década de 1920, en un momento en que las relaciones industriales entre las empresas, los trabajadores ferroviarios nucleados en la Unión Ferroviaria (de reciente fundación) y el Estado, se orientaron hacia la negociación. Las Comisiones de Reclamos siguieron funcionando durante los años 1930 e incluso luego de la nacionalización de los ferrocarriles en 1948, a pesar de los cambios operados en las relaciones industriales (el Estado como “patrón”). Esta situación de continuidad puede explicarse por dos razones que no son excluyentes. Por un lado, por la centralidad que adquirió la Unión Ferroviaria – fundada en una estrategia moderada y conciliadora – en las relaciones industriales ferroviarias. Un rol que la volvió un interlocutor válido para empresas y Estado y que le permitió sostener este tipo de instancias de representación de los trabajadores. Por otro lado, porque estas instancias de elaboración de las tensiones emanadas de lo cotidiano resultaron funcionales no sólo para los trabajadores (canalizar las demandas), sino también para las empresas (y en este aspecto, independientemente si fueran empresas privadas o estatales) en la medida en que resultaban una forma de contener y modelar la manera de reclamar. El resultado fue que, independientemente de las coyunturas políticas y económicas, las Comisiones de Reclamos se incorporaron y se mantuvieron como un mecanismo importante no sólo para el tratamiento de demandas, tensiones y reclamos, sino también, en un sentido más amplio, para manejar la dinámica cotidiana de las relaciones industriales dentro de los espacios de trabajo concretos como el taller de la SEIW.

CAPÍTULO II: La Sección Eléctrica de Ingeniero White entre la administración privada y estatal (1908- 1956)

Este capítulo pretende reconstruir la historia de la SEIW. En un sentido general, busca reconocer los espacios y tareas que hacían al funcionamiento cotidiano de la SEIW, y en un sentido más particular, apunta a revisar cómo su actividad diaria fue afectada por el proceso de nacionalización de los bienes y servicios ferroporuarios. En esa línea, intentamos analizar si en la trayectoria de la SEIW, el pasaje de una administración a otra se dio bajo el signo de la ruptura, de la continuidad o si, en todo caso, se trató de una transición con ritmo propio.

El capítulo comienza con un pantallazo de la historia ferroviaria en la ciudad, cuyo origen tuvo que ver con el arribo de empresas dedicadas al negocio de la agroexportación, entre ellas FCS. A continuación, presentaremos a la usina de Ingeniero White (1908) y a la SEIW y las tareas que cumplía en el contexto de la empresa. Luego, repasaremos la trayectoria de este espacio de trabajo durante la década del 30' para finalmente concentrarnos en el proceso de nacionalización de los bienes ferroporuarios de los años '40 y '50.

1. El Ferrocarril del Sud en Bahía Blanca

Como en muchas otras ciudades, el ferrocarril ha trazado una parte significativa del espacio y de la historia de Bahía Blanca. Vías, puentes, estaciones, talleres, mercados, complejos de viviendas, usinas eléctricas y muelles son algunas de las marcas espaciales que, aún hoy, dan cuenta de la gran transformación que supuso la instalación y el desarrollo ferroviario en nuestra ciudad hacia fines del siglo XIX y principios del XX. Una transformación tal que permitió formular, tanto en la época como con posterioridad, la idea de que la llegada del ferrocarril había constituido “la segunda fundación” de Bahía Blanca⁴³.

El primer tren llegó a la estación Sud el 26 de abril de 1884, aunque su destino era en realidad el muelle de hierro ubicado en la estación “El Puerto” (en 1889 pasaría a llamarse “Ingeniero White”), todavía inhabilitado⁴⁴. El FCS inauguraba sus actividades en la ciudad y definía la función principal que tendría el ferrocarril en la región y que, casualmente, coincidía con el principal interés de las empresas que de eso se ocupaban. La función no estaba tanto en el traslado de pasajeros desde y hacia la estación Sud, sino más bien en el transporte de mercancías de origen primario desde las estaciones ferroviarias de la región hacia los puertos comerciales de

⁴³ Expresión que corresponde a Benigno Lugones, periodista viajero del diario *La Nación* quien visitó la ciudad en 1883. (Ribas y Tolcachier, 2012: 19).

⁴⁴ Sobre este acontecimiento, consultar Guerreiro (2010: 17-22).

la ciudad⁴⁵. Así el FCS, como muchas otras empresas ferroviarias, se constituyó como una unidad económica y de funcionamiento que excedía el ámbito ferroviario. De hecho, operó como una empresa diversificada que también administraba un puerto, ofrecía el servicio de almacenamiento y carga de granos, y hasta participó del servicio de aguas corrientes (1908, junto con el BAP) y gas (a partir de 1924)⁴⁶. Estos últimos, más que por el rédito que podían implicar por sí mismos, en principio eran funcionales a la actividad de la propia empresa. En el caso de la energía eléctrica, ni siquiera se planteó como servicio público.

Antes todas las instalaciones eran ferroportuarios, los ingleses cuando se asentaron en Ingeniero White, cuando vieron lo que era el puerto de Ingeniero White, ¿qué hicieron?, montaron todas sus cosas; la usina porque no tenían corriente, desde ahí se le daba energía a los elevadores, a los muelles para hacer la carga y descarga de mercaderías. Y pasó a ser una situación ferroportuaria⁴⁷.

El centro de la actividad de la empresa estaba en el puerto, y por eso allí estaban emplazadas muchas de las obras de ingeniería y arquitectura (al mismo tiempo espacios de trabajo) más importantes del FCS en la ciudad, a saber los muelles de hierro (1885 y 1902) y de alto nivel (1906), el galpón de locomotoras a vapor (1885 y 1902) y la playa de maniobras aledaña, así como también los elevadores de granos N°1, N°2 (1908 y 1909) y el gran elevador central (N°3) de 1932, la estación Ingeniero White (1902), el complejo de puentes y terraplenes “La Niña” (entre 1912 y 1928) y las usinas eléctricas (1902 y 1908)⁴⁸.

Además de ser la primera en instalarse, de las cuatro empresas que operaron en la región⁴⁹, FCS fue la más poderosa y la que más tiempo permaneció en actividad. En 1925, adquirió los bienes que la empresa Bahía Blanca al Noroeste aún tenía en la ciudad (desde 1904 administrados por el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico), haciéndose prácticamente del control

⁴⁵ Ingeniero White, de la empresa FCS, Puerto Galván de la empresa BBNO- BAP (1895), Puerto Comercial del Ferrocarril Rosario -Puerto Belgrano, en Punta Alta (1912). En 1903, la Compañía Sansinena de Carnes congeladas habilitaría el Puerto Cuatros, en Gral. Cerri. Consultar Rögind (1937) y Guerreiro (2010).

⁴⁶ Cuando en 1924 el FCS adquirió el FCBBNO, además del puerto y elevadores de granos de Galván y el Mercado de frutos “Victoria”, también tomó a su cargo las empresas subsidiarias Compañía de Luz y Fuerza, Compañía de Tranvías de Bahía Blanca (ya tenía el 50%), Compañía de Aguas Corrientes (ya tenía el 75%) y Compañía de Gas. Cfr. Guerreiro (2010: 98).

⁴⁷ Edgardo I. Miguel ingresó en el ferrocarril en 1978 en la Superintendencia de la estación Bahía Blanca Sud. A fines de ese mismo año ingresó en el Distrito Eléctrico Sur como Segundo Jefe, cargo que mantuvo hasta 1990, cuando ascendió a Jefe. Fue despedido en 1993. Entrevista a Edgardo I. Miguel, Bahía Blanca, 23/6/2012.

⁴⁸ Sobre otras construcciones del FCS en la ciudad y la región, Véase Guerreiro (2010).

⁴⁹ Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste (1887), el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (1904) y el Ferrocarril Rosario- Puerto Belgrano (1906).

total del ferrocarril en la ciudad y región, situación que duraría hasta la nacionalización de los ferrocarriles, en 1948.

2. La usina del FCS y la Sección Eléctrica de Ingeniero White (1908)

En 1908 FCS inauguró la tercera de las usinas eléctricas que construyó en el puerto de Ingeniero White⁵⁰. Desde ese momento, allí se produjo la energía eléctrica que las actividades ferropuertuarias de la empresa necesitaban para trabajar.

(...) es la vieja usina que había para el ferrocarril y los muelles y hasta la Estación Bahía Blanca daba energía, le daba a los muelles, a la Estación Ingeniero White, las playas, y por una línea se llevaba la energía hasta Bahía Blanca Sur y ahí daba energía a la estación (...) las playas del ferrocarril, al galpón de locomotoras, a los muelles, al muelle de acero, el “steal mole”, a los elevadores viejos que había en Ingeniero White⁵¹.

Pero el uso previsto para el edificio no sólo tenía que ver con la generación de energía eléctrica, sino que también funcionaba como taller. En efecto, el edificio estaba dividido en dos naves: una que contenía la maquinaria de la usina, el taller de la Sección Eléctrica, el almacén (en la época de los ingleses “*petit store*”) y las oficinas de Electricidad y Mecánica. La otra, de menor tamaño, fue utilizada para instalar el taller de la Sección Mecánica y recibió el nombre de “Mecánica Sección Muelles” porque sus tareas estaban vinculadas con la operatoria de la parte portuaria de la empresa (muelles, guinches, dragas).

La SEIW se encargaba no sólo de la provisión de energía eléctrica, sino también del mantenimiento de todas las instalaciones electromecánicas del FCS: atendía las estaciones Ing. White y Sud, la playa de maniobras en el puerto y el galpón de locomotoras, los elevadores de granos, el muelle de hierro y las subestaciones de electricidad que había en varios puntos de la ciudad. Cualquier desperfecto eléctrico que ocurriera en esas dependencias, era competencia de la SEIW, de modo que, parte de las tareas del personal se desarrollaban en otros espacios. Algunas de ellas consistían, por ejemplo, en la limpieza de generadores, llaves, nichos, rebobinado de motores, reparación de transformadores y motores, limpieza de celdas de alta tensión, trabajos de albañilería y plomería en cajas subterráneas de electricidad, trabajos de

⁵⁰ La primera fue una usina provisoria ubicada en cercanías a la estación Ing. White. La segunda, de 1902, estuvo ubicada en la esquina de las actuales calles Guillermo Torres y Cárrega. Fue demolida por problemas estructurales cuando se inauguró la tercera y última, en 1908 (Guerreiro, 2010: 135-6).

⁵¹ Amílcar Bournod ingresó como ayudante del Jefe de la SEIW en 1951. A partir de 1954 asumió como Jefe, cargo con el que se jubiló en 1990. Entrevista a Amílcar Bournod, Bahía Blanca, 22/7/2010. Guerreiro agrega a esta lista la estación de Spurr y el edificio de Resguardo, Subprefectura y Aduana (Guerreiro, 2010: 137).

herrería como hacer grampas, brazos y crucetas para columnas, de carpintería como fabricar tableros de madera para medidores y tareas relacionadas con el suministro de energía, como hacer contactos y hacer guardias en los tableros eléctricos⁵².

3. La llegada de Empresas Eléctricas de Bahía Blanca y el impacto en la SEIW (1932)

En 1924, FCS decidió dejar de prestar el servicio de energía eléctrica⁵³ y en 1927, Empresas Eléctricas de Bahía Blanca (EEBB), una empresa dedicada al negocio de la energía (subsidiaria de la Compañía Ítalo Argentino de Electricidad), obtuvo la concesión del servicio. En 1932, EEBB inauguró la central eléctrica “Ingeniero White” (famosa por su forma de castillo), ubicada a escasos metros de la usina ferroviaria. A partir de ese momento, el edificio del FCS dejó de producir energía eléctrica y se reconvirtió, en relación a esta materia, en una subestación de transformación, luego de que se hiciera una interconexión con el servicio eléctrico del castillo.

Cuando llegó esa usina a Ingeniero White no se justificaba que el ferrocarril tuviera una usina, le salía caro mantener una usina para su uso propio, entonces nosotros, el ferrocarril se acopló a la usina particular que ya había, con más potencia, y nosotros quedamos como una subestación de transformación.⁵⁴

Pasar de la generación a la transformación de la energía, modificó algunas de las tareas que le correspondían a la SEIW. A partir de ese momento, la energía se recibía de la usina del castillo, con una potencia de 6.600 volts, y con un equipo convertidor de corriente, se transformaba a 440 o 220 volts y a corriente continua de 500 volts, que era el tipo de energía que se utilizaba en las instalaciones de la empresa inglesa.

(...) ellos mandaban 6.600 volts y nosotros transformábamos a 440 y 220, con lo cual alimentábamos la fuerza motriz y la iluminación de todo el sector de elevadores, (...) nosotros manteníamos los guinches y todo el movimiento del muelle de acero con corriente continua, teníamos un equipo para transformar la corriente alternada (...) y con eso dábamos energía a los guinches del muelle, mesas trasladoras, que a las chatas del ferrocarril las llevaba de un sitio a otro por las vías y todo un sistema bastante complejo

⁵² Fondo Documental Comisión de Reclamos de la Sección Eléctrica de Ingeniero White (1940-1971) [FDCR], Folio 41 (30/03/1949) [AF].

⁵³ Esta decisión puede estar relacionada con la absorción de las empresas ferroviarias FCBAP y FCBBNO, dado que a partir de entonces FCS tendría el control sobre los bienes y servicios ferroviarios, los elevadores, los puertos de Ing. White y Galván, es decir los aspectos más rentables del negocio. Por otro lado, la generación de electricidad había respondido a una necesidad de la empresa y no al interés de proveer ese servicio.

⁵⁴ Entrevista a Amílcar Bournod.

*que durante años el ferrocarril lo mantuvo bien y que después se fue superando con el tiempo*⁵⁵.

El 1° de julio de 1934, las Secciones de Electricidad y Mecánica, que hasta entonces formaban parte de una única Sección Puertos (*Ports Section*), fueron oficialmente separadas⁵⁶. A partir de entonces, la jefatura también se dividió. Mr. R. H. Woodward, fue designado como Jefe de la SEIW, cargo que mantuvo hasta 1946.

4. La nacionalización de los bienes y servicios ferropuertos y el desmembramiento del FCS (1944- 1956)

Mientras que el cese de la función de generación de electricidad y la separación de las Secciones pueden considerarse como las primeras modificaciones que sufrió este espacio de trabajo, el proceso de estatización del patrimonio perteneciente a la empresa FCS vinculado a la actividad ferropuertos introdujo otros cambios. La transferencia de los bienes y su administración del FCS al Estado nacional provocó un desmembramiento de lo que hasta ese momento era una unidad de sentido económico y laboral. Desarticulación y reestructuración que, cabe aclarar, no fueron inmediatas, sino que se dieron en un proceso paulatino.

Entre 1944 y 1956, diferentes organismos y empresas estatales pasaron a administrar por separado lo que hasta el momento pertenecía a una sola empresa de carácter privado. Así, a partir de 1944 la Comisión Nacional de Granos y Elevadores⁵⁷ se encargaría de la operatoria de los elevadores de granos tanto de Ingeniero White como de Galván, mientras que, a partir de 1948, el Ministerio de Transportes de la Nación tomaría a su cargo la administración de los bienes y servicios ferroviarios. Finalmente, la Administración General de Puertos (AGP)⁵⁸ se ocuparía de la administración y explotación de los puertos ubicados en Ingeniero White y Galván a partir de 1956. En la separación administrativa derivada de la nacionalización de los bienes ferropuertos, el edificio de la usina de FCS y las Secciones que en él operaban quedaron bajo la órbita ferroviaria. Ambas pasaron a depender del Departamento Mecánica del Ferrocarril Gral. Roca: la Sección Eléctrica 239 (de Ingeniero White) o Distrito Eléctrico Sur, pasó a estar

⁵⁵ Entrevista a Amílcar Bournod.

⁵⁶ *Registro de las actividades de la usina del FCS y la SEIW (1.1.1934 – 7.2.1935)* [AF].

⁵⁷ La Comisión fue creada el 5 de octubre de 1935. Anteriormente funcionaron la Dirección Nacional de Elevadores de Granos (7 octubre de 1933) y la Junta Reguladora de Granos (28 de noviembre de 1933) (Echagüe, 1991: 6-7).

⁵⁸ Cuyos antecedentes fueron la Dirección Nacional de Puertos (1948) y el Ministerio de Obras Públicas (MOP) desde la década de 1930. Vale decir que el servicio de energía eléctrica también fue estatizado. El 15 de noviembre de 1948, la usina “Ingeniero White” pasó a depender de la Dirección de Mecánica de la provincia de Buenos Aires (DEMBA). Pasó a llamarse “Usina Gral. San Martín”.

directamente vinculada con Plaza Constitución, mientras que la Sección Mecánica pasó a estar emparentada a nivel local con Talleres Bahía Blanca Noroeste (TBB), que a su vez dependían de Talleres Remedios de Escalada, en Buenos Aires.

4.1. Cambios y continuidades en el funcionamiento de la SEIW

Así como no fue de un día para otro que las administraciones estatales dividieron sus competencias y jurisdicciones, tampoco fueron inmediatos sus efectos sobre las tareas de la SEIW. Aunque desde 1948 era una dependencia ferroviaria, la SEIW siguió cumpliendo, durante algún tiempo, tareas que más bien correspondían al funcionamiento del puerto. De hecho, aún en la década de 1960, los “electricistas de guardia” se encargaban, entre otras tareas, de “la puesta en marcha y cese de funcionamiento de la bomba de agua corriente perteneciente a la Administración General de Puertos”, la “atención [del] tablero de alimentación de elevadores White y Pto. Galván”, así como también la “puesta en funcionamiento de la bomba de agua de los Elevadores, en caso de incendio en dependencias ferroviarias”⁵⁹. Pero, además de las tareas vinculadas al funcionamiento del puerto, la SEIW tuvo que mantener en pie todo un viejo sistema eléctrico heredado de épocas anteriores que, si bien había sido superado tecnológicamente, todavía conservaba muchísima utilidad. A nivel local, la Sección se ocupaba, como antaño, del alumbrado público y el mantenimiento de las instalaciones eléctricas del galpón de locomotoras, la playa ferroviaria y la estación de Ingeniero White, la subestación de transformación de puerto Galván, los talleres Noroeste y Maldonado y la estación Bahía Blanca Sud, y de todas las conexiones eléctricas subterráneas que salían desde ese edificio.

Paralelamente, se fueron superponiendo los trabajos correspondientes a la nueva administración ferroviaria de la SEIW. El taller de Ingeniero White se había convertido en la sede del Distrito Eléctrico Sur del Ferrocarril Gral. Roca:

El Ferrocarril Roca tenía dos distritos, uno que era el Distrito Eléctrico Norte que venía siendo de Plaza Constitución y llegaba con límite hasta Olavarría, hasta ahí llegaba. A partir de Olavarría, manejábamos la situación desde Ingeniero White, nosotros teníamos hasta Bariloche, teníamos que ir a Zapala y el ramal Esquel⁶⁰.

A nivel distrital, por tanto, se atendían todas las instalaciones de luz y de fuerza motriz de las estaciones ferroviarias, de los galpones de locomotoras, las centrifugadoras de combustible

⁵⁹ FDCR, Folios 157 y 158 (12/07/1963) [AF].

⁶⁰ Entrevista a Edgardo Miguel.

para las locomotoras y los servicios de bombeo de agua de cada una de las localidades comprendidas en la línea sur del Roca.

*(...) hacíamos todo el mantenimiento eléctrico de la línea Roca, teníamos una jurisdicción hasta San Carlos de Bariloche, hasta Esquel, Tres Arroyos, Pigüé, Espartillar, en La Pampa, Quemú Quemú y hasta Zapala, Jacobacci, Bariloche, San Antonio, todo eso atendíamos nosotros la parte de alumbramiento de los ferrocarriles, estaciones, bombas de agua, mantenimiento de los galpones, reparábamos las turbinas de las máquinas a vapor, (...) éramos siete, ocho parejas que viajábamos continuamente en el sector de ferrocarriles de la jurisdicción nuestra.*⁶¹

A su vez, la Sección Eléctrica (74) de los TBB, que se encargaba del mantenimiento del mismo, mantenía relación con la SEIW:

*(...) en Bahía Blanca Noroeste teníamos una Sección que dependía de acá, de White, que manejaba los Talleres Bahía Blanca y todo el movimiento de los talleres y no sólo eso, Maldonado, (...) que lo manejábamos con la gente de BBNO (...) pasados los años (...) la sección esa de los talleres pasó a depender de los Talleres Bahía Blanca y se atendieron por su cuenta, pero pasaron muchos años para eso, una pila de años, no sé cuantos, veinte años por lo menos, veinte, veinticinco años que lo tuvimos nosotros desde acá.*⁶²

Así, al tiempo que redefinió las tareas que realizaba en función de los servicios ferroviarios a los que ahora estaba emparentada, el taller de la SEIW quedó cumpliendo con algunas funciones residuales vinculadas a la infraestructura que dejó la empresa FCS en la ciudad y que la administración estatal mantuvo sin muchas modificaciones. En lo que respecta a las tareas y funciones de las que se ocupaba, la transición de la empresa privada a la estatal fue paulatina, es decir que las nuevas tareas se superpusieron a las anteriores. Con el tiempo algunas de estas últimas fueron menguando hasta desaparecer, mientras que otras se realizaron incluso hasta el cierre del taller⁶³.

4.2. Los efectos de la nacionalización en las relaciones industriales al interior de la SEIW

⁶¹ Silverio De Palma ingresó en el galpón de locomotoras de Ing. White en 1957. En 1961 se trasladó a la SEIW como ayudante y llegó a ser supervisor principal. Fue despedido e indemnizado en 1994. Entrevista a Silverio De Palma, Bahía Blanca, 21/3/2012.

⁶² Entrevista a Amílcar Bournod.

⁶³ Cuando Bournod se jubiló, dejó al nuevo Jefe (Miguel) un gráfico fechado en 1938 en el que se explicaban las conexiones subterráneas que salían del edificio de la usina, dado que aún se mantenían activas. Entrevista a Edgardo Miguel.

Si la transición entre la administración del FCS y la estatal fue paulatina en cuanto a las tareas que se realizaban en la SEIW, de semejante modo lo fue en lo que concierne a los actores de las relaciones industriales.

El plantel se componía de aproximadamente treinta personas, entre el “personal obrero” (ayudantes, medio oficiales, oficiales electricistas y supervisores), el “personal administrativo” (auxiliares), además del Jefe y su ayudante. Míster Henry Pilling⁶⁴, quien reemplazó al señor Woodward a partir de 1947, fue el último Jefe de la gestión privada de FCS y estuvo a cargo de la SEIW hasta 1954. Es decir que permaneció en su cargo seis años después de la nacionalización del ferrocarril. Amílcar Bournod, quien lo sustituiría en el puesto, fue durante tres años su ayudante, desde que ingresara en 1951. En lo que respecta al personal, si bien no disponemos de registros exhaustivos, sabemos que varios trabajadores⁶⁵ continuaron trabajando en el taller luego de su nacionalización, en tanto que otros ingresaron en el transcurso de la década de 1950⁶⁶. De modo que es posible especular que en cuanto a la composición del plantel no hubo grandes quiebres, sino que, por el contrario, el cambio de personal fue paulatino, dando lugar también a una transferencia de saberes y tradiciones laborales.

5. A modo de cierre

Si bien en sus orígenes fue pensada y cumplió su rol como una pieza más de la compleja estructura que era el FCS, la SEIW pudo acomodarse a los cambios que produjo no sólo la llegada de las EEBB (escisión de la función de generación de electricidad), sino también a los que vinieron junto con la nacionalización de los bienes y servicios ferroportuarios (desmembramiento de la unidad empresarial y conversión en una dependencia ferroviaria). A pesar de que este último fue un cambio significativo, la transición entre la gestión privada a la estatal sucedió de un modo gradual, al menos en lo que refiere al funcionamiento cotidiano de la

⁶⁴ Hijo de Ernest Pilling, ocupó el cargo de Jefe de la usina entre 1947 y 1954, año en que se trasladó a Buenos Aires. Su padre también había sido Jefe de ese mismo lugar antes que el Sr. Woodward (Monacci, 1979: 37).

⁶⁵ Tal es el caso de Francisco Pilato, Vicente Moroni y Nazareno Sfascia. En 1950 Pilato llevaba 14 años como electricista categoría B y estuvo en actividad por lo menos hasta 1957. Integró la Comisión de Reclamos de la SEIW en 1946. FDCR, Folio 10 (8.8.1946), Folio 58 (26.6.1950) y Folio 125 (14.8.1957). Moroni trabajó como mecánico. Integró la Comisión de Reclamos en 1943 y luego en 1949. FDCR, Folios 2 y 3 (9.4.1943) y Folio 42 (24.5.1949) Sfascia trabajó como electricista semi-profesional por lo menos desde 1943. Participó de la Comisión de Reclamos en 1947 y 1953. FDCR, Folio 29 (19.9.1947) y Folio 67 (11.2.1953) [AF].

⁶⁶ Por caso, Juan Alfredo Gil y Silverio De Palma. Gil ingresó al ferrocarril como administrativo en la localidad de Saavedra en 1947. Fue trasladado con la misma función a la SEIW en 1955. Se jubiló en 1990. Entrevista a Juan A. Gil, Bahía Blanca, 19/11/2012.

SEIW. Las tareas de antaño se mantuvieron y de a poco se agregaron otras nuevas, el cambio de Jefes se hizo efectivo de modo paulatino, y convivieron antiguos y nuevos trabajadores. El hecho de estas cuestiones fueran objeto de una transición, da pie para considerar que acaso otros aspectos del funcionamiento del taller, como el relativo a la Comisión de Reclamos, también fueran afectados por ese ritmo de cambio más cansino.

En definitiva, la atención a un caso concreto como es la trayectoria de la SEIW permite observar cómo en ocasiones los cambios adoptan, bajo la dimensión de lo cotidiano, formas de transición, generan zonas de solapamiento entre lo viejo y lo nuevo y asumen ritmos más paulatinos, ajustados a sus propias especificidades. Así, la mirada sobre lo cotidiano contribuye a desmitificar no los acontecimientos en sí, sino las intensidades que les son asignadas, porque lo cotidiano no invalida ni niega el cambio, pero sí opera como una fuerza que ralentiza su experiencia.

SEGUNDA PARTE: LA COMISIÓN DE RECLAMOS DE LA SECCIÓN ELÉCTRICA DE INGENIERO WHITE EN FUNCIONAMIENTO

CAPÍTULO III: La Comisión de Reclamos de la SEIW en la intersección de las relaciones industriales (Unión Ferroviaria y Jefatura del taller)

El objetivo de este capítulo es dar cuenta de las relaciones industriales en las que estaba inmersa la Comisión de Reclamos de la SEIW. Por un lado, la relación que mantenía con las diferentes dependencias de la Unión Ferroviaria y, por otro lado, la vinculación con el Jefe de la SEIW y, a través suyo, con la estructura empresarial. La Comisión de Reclamos constituía el punto de intersección de esas relaciones industriales y por eso tenía un rol complejo en lo que respecta a la resolución de los problemas que sucedían a diario en el taller de la SEIW.

En primer lugar repasaremos cómo estaba organizada la Unión Ferroviaria en relación a la Comisión de Reclamos y cuáles eran las funciones que cada órgano (Comisión Directiva, Comisión Ejecutiva, etc.) cumplía respecto de la Comisión de Reclamos de la SEIW. En segundo lugar, nos centraremos en la relación que la Comisión de Reclamos mantenía con el Jefe del taller de la SEIW y trataremos de revisar qué ventajas podían capitalizar los diferentes actores de ese vínculo de primer nivel empresarial. Finalmente, reflexionaremos sobre el carácter mixto de la Comisión de Reclamos y su importancia no sólo en el tratamiento concreto de los conflictos y reclamos que tenían lugar a diario en el trabajo en la SEIW, sino también, en el funcionamiento general de la misma.

1. La Comisión de Reclamos y las relaciones con la estructura de la Unión Ferroviaria

La Unión Ferroviaria tenía una organización centralizada y verticalista. La Comisión Directiva era la cabeza del gremio y estaba ubicada en Capital Federal. Se componía de 17 miembros (presidente y vice, tesoreros y pro, secretario, vocales) elegidos por el voto general de los asociados de los distintos ferrocarriles, que, renovándose por mitades, duraban 2 años en el cargo (Fernández, 1947: 24-26). Luego, según criterios de distribución geográfica o cantidad de socios, el gremio tenía sus seccionales que estaban regidas por las Comisiones Ejecutivas. Éstas dependían de la Comisión Directiva y la representaban ante los socios de sus respectivas seccionales. Algunas funciones eran “transmitir y hacer cumplir las disposiciones de la Comisión Directiva, velar por el cumplimiento del estatuto y la disciplina sindical en su radio de acción, de conformidad con el sistema centralista de la Unión Ferroviaria” (Fernández, 1947: 26).

En la ciudad, las seccionales de la Unión Ferroviaria que existieron fueron las de Bahía Blanca Noroeste, Ingeniero White y Bahía Blanca Sud⁶⁷. En ellas se agrupaban socios que trabajaban en diferentes dependencias, llamadas especialidades. La de Ingeniero White, por ejemplo, comprendía a los trabajadores no sólo de la SEIW, sino también al personal de la Sección Mecánica Muelles, del galpón de locomotoras, tráfico, etc.

1.1. La especificidad de la Comisión de Reclamos

La Comisión de Reclamos era, en cierta manera, la mínima expresión del sindicato dentro de un espacio de trabajo concreto como la SEIW. Estaba compuesta por un secretario, dos miembros titulares y un miembro suplente⁶⁸, y todos los cargos eran ocupados por obreros del taller elegidos por sus propios compañeros.

A diferencia de lo que acontecía en otros niveles del sindicato, los integrantes de la Comisión de Reclamos no abandonaban sus puestos de trabajo en la SEIW al asumir sus funciones como representantes obreros. De modo que, en una condición de identidad doble (como trabajadores y representantes), seguían participando de la misma dinámica laboral, tenían problemas semejantes y convivían a diario con el Jefe, al igual que el resto de los compañeros. Además de que la vivencia del taller en tanto que trabajadores no cesaba, este espacio se consolidaba como dimensión de especificidad de la Comisión de Reclamos en la medida en que muchas de sus acciones (entre ellas, las reuniones con el Jefe o los encuentros entre los integrantes), sucedían allí durante la jornada laboral.

La compatibilidad entre actividad sindical y laboral y el refuerzo del taller como dimensión de acción primordial de la Comisión de Reclamos no eran casualidad, sino en todo caso era funcional al planteo gremial. La existencia de la Comisión de Reclamos llevaba la presencia de la Unión Ferroviaria a la dinámica cotidiana de trabajo y permitía, a la vez, que esa dimensión cotidiana fuera tutelada por otras instancias sindicales⁶⁹.

En ese sentido, el Secretario cumplía un rol clave: era el canal de comunicación entre los trabajadores en particular y el sindicato. Entre estos dos niveles, la circulación de la información

⁶⁷ Existía una cuarta seccional, Rosario- Puerto Belgrano, que en 1946 fue absorbida por la seccional Bahía Blanca Sud (Marcilese, 2010: 3).

⁶⁸ En realidad, respecto de la cantidad de miembros, pareciera que no había un número fijo estipulado. Mientras que algunos entrevistados refieren que “estaba integrado por cinco o seis, de los cuales los que mayormente intervenían era dos” (Silverio De Palma), o “siempre había más o menos tres personas” (Alfredo Gil), otros documentos indican cuatro (FDCR, Folio 151) o cinco miembros (FDCR, Folio 249) [AF]. Más allá de la cantidad de integrantes, lo que sí se respetaba es la distinción entre secretario y miembros titulares y suplentes.

⁶⁹ Véase Basualdo (2010: 64-65).

se daba en un sentido doble. Por un lado, de abajo hacia arriba, el Secretario transmitía y llevaba adelante ante las Comisiones Ejecutiva y Directiva de la Unión Ferroviaria, las consultas sobre reclamos y situaciones puntuales que tenían los trabajadores del taller de la SEIW. Por otro lado, de arriba hacia abajo, se ocupaba de transmitir de un modo directo a las bases, las comunicaciones y los mensajes emitidos por la central gremial para todos sus afiliados⁷⁰.

1.2. Las instancias sindicales a nivel local y sus funciones respecto de la Comisión de Reclamos de la S.E.IW

1.2.1. Las asambleas de la especialidad

Las asambleas de la especialidad eran las reuniones que los compañeros de la SEIW realizaban en el marco de la Seccional Ingeniero White de la Unión Ferroviaria, bajo la conducción del presidente de la Comisión Ejecutiva. Cumplían con varias funciones respecto de la Comisión de Reclamos. Por un lado, eran la instancia en la que se definía la composición de la Comisión de Reclamos. En efecto, en asamblea se realizaba la elección de los integrantes⁷¹, se decidía el reparto de cargos (secretario, miembros titulares y suplentes⁷²) y la duración de los mismos, y se trataban los cambios por renunciaciones o reemplazos⁷³. Estas instancias, de conformación y renovación de la Comisión de Reclamos estaban muy custodiadas por los trabajadores del taller reunidos en asamblea porque, en definitiva, de ellas salían quienes iban a ser sus representantes. Quizás por esa razón, se tenían en cuenta varias características al momento de la elección de los miembros, como que fueran de distintas tendencias ideológicas, que supieran “hablar”, que tuvieran buena relación con los compañeros y que se preocuparan por sus problemas⁷⁴. En segundo lugar, las asambleas, realizadas con regularidad y frecuencia, servían como una instancia de comunicación entre la Comisión de Reclamos y los trabajadores de la SEIW. Allí, los miembros de la Comisión de Reclamos ponían en conocimiento de los

⁷⁰ Por ejemplo, en FDCR, Folios 50, 51 y 52 (30.11.1949) [AF].

⁷¹ FDCR, Folio 151 (28.06.1963) [AF].

⁷² El cargo de Secretario se definía por votación de la asamblea, siempre que el candidato propuesto aceptara. Para determinar qué miembros conservaban el puesto dos años y quiénes uno, se realizaba un sorteo. FDCR, Folio 46 (15.6.1949), y 42 (25.4.1949) [AF]. El hecho de que los mandatos duraran uno o dos años dependiendo de la función, aseguraba la existencia de elecciones anuales, ya fuera para efectuar la renovación total o parcial de la Comisión. A pesar de la posibilidad de renovar los cargos con relativa asiduidad, era frecuente que las personas se repitieran en la función, tal como refieren algunos entrevistados. Entrevista a Raúl Foresi, Bahía Blanca, 29/8/2011. Foresi ingresó como aprendiz de tornería en la Sección Mecánica en 1953. Fue ayudante de Jefe en TBB y en 1978 designado Jefe de taller en El Maitén, Chubut. Se jubiló en 1993 como Jefe en la Sección Mecánica de Ing. White.

⁷³ FDCR, Folio 29 (19.9.1947) y Folio 149 (15.7.1958) [AF].

⁷⁴ Mario Azurro fue miembro de la Comisión de Reclamos de los TBB, en donde trabajó como carpintero entre 1952 y 1963. Califica a esta forma de selección de “astuta”. Entrevista a Mario Azurro, Bahía Blanca, 27/10/2011.

trabajadores y refrendaban permanentemente las acciones que llevaban adelante⁷⁵. Por otra parte, las asambleas significaban un momento de reunión horizontal entre compañeros de trabajo para el ejercicio de lo común. Eran la instancia en la que las tensiones, demandas y reclamos que sucedían en lo cotidiano se compartían y acaso se volvían “comunes”⁷⁶, en el sentido de que al exponer colectivamente situaciones particulares, era posible que varios trabajadores descubrieran que a ellos también los afectaban de manera semejante. Pero también servían para compulsar las iniciativas individuales en relación al impacto que eso traería al conjunto de los trabajadores del taller⁷⁷. En ese caso, si bien no podían vetar la presentación individual de ciertos reclamos, eran una instancia en la que se trataba de hacer entrar en razones al compañero. Finalmente, en algunas oportunidades la asamblea podía llegar a constituirse como un espacio de deliberación y decisión de las acciones a tomar en el futuro, especialmente cuando los canales habituales de los reclamos parecían no funcionar como esperaban⁷⁸.

1.2.2. La Comisión Ejecutiva

Además de presidir las asambleas de la especialidad, la Comisión Ejecutiva cumplía en lo cotidiano con otros dos roles. Por un lado, oficiaba de intermediaria en la comunicación entre la Comisión de Reclamos y la Comisión Directiva del sindicato. Por otro lado, y en el mismo sentido, la Comisión Ejecutiva constituía el primer nivel de consulta dentro de la estructura gremial y, en caso de no poder responder por sí sola a la inquietud planteada, se encargaba de elevarla a la Comisión Directiva.

*[Si] no teníamos resolución con el Jefe, que no podíamos arreglar los tantos nosotros, nos íbamos a la Unión Ferroviaria, estaba la Comisión Ejecutiva, la que era de White, (...) íbamos a la Unión Ferroviaria y de acuerdo al Estatuto y de acuerdo a las leyes, decíamos si corresponde, no corresponde, así estaba todo más o menos, dentro de las posibilidades, medio organizado.*⁷⁹

Desde el punto de vista práctico, la consulta servía a la Comisión de Reclamos para cerciorarse o rectificar la pertinencia de un reclamo y eso tenía un impacto en el propio accionar.

⁷⁵ FDCR, Folios 14 a 16 (2.8.1947) y Folio 27 (8.9.1947) [AF].

⁷⁶ Es interesante tener presente el concepto de “*selective mobilization*” [movilización selectiva] de Haydu. Los procedimientos de trabajo, las estructuras y políticas sindicales, las relaciones industriales se constituían como condicionamientos que promovían o inhibían la movilización de los trabajadores con relación a las cuestiones que les concernían. Cfr. Haydu (1991: 96-103).

⁷⁷ FDCR, Folio 46 (15.6.49) [AF].

⁷⁸ FDCR, Folio 125 (14.8.1957) [AF].

⁷⁹ Entrevista a Silverio De Palma.

Por un lado, saber que el reclamo “correspondía”⁸⁰ daba confianza a los miembros de la Comisión de Reclamos y los trabajadores para comenzar o insistir en las negociaciones con la Jefatura del taller. Así como también suponía un potencial respaldo del resto del gremio, que se haría efectivo si el asunto necesitaba plantearse ante otras instancias superiores. Por otro lado, si el reclamo “no correspondía”⁸¹, eso suponía un freno o, en todo caso, un replanteo en el accionar de la Comisión de Reclamos. Pero además la situación volvía evidente el rol ambivalente que tenía el sindicato en cuanto a las relaciones industriales, un rol no sólo de defensa de los trabajadores, sino también de cierto control. Es que la advertencia de que un posible reclamo no iba a llegar a buen puerto, condicionaba o, más aún, invalidaba la acción misma de reclamar. En ese sentido, las esferas superiores del sindicato, sostenidas en el conocimiento en profundidad de las normativas que regulaban las relaciones industriales, intercedían anticipadamente y el reclamo ni siquiera llegaba a expresarse ante la empresa. En ese sentido, el sindicato jugaba un rol contradictorio en el sentido de que la no manifestación del reclamo, del conflicto convenía más a la empresa y no tanto a los trabajadores en particular. Si en un caso resultaba en apoyo y en otro en desaprobación, lo que siempre se reforzaba en el momento de la consulta era el carácter jerárquico y centralizado del gremio y de las relaciones de índole semejante que las distintas instancias de la Unión Ferroviaria mantenían entre sí.

1.3. Las instancias sindicales a nivel nacional (Comisión Directiva y la Comisión Central de Reclamos) y sus roles para con la Comisión de Reclamos de la SEIW

Las instancias superiores de la Unión Ferroviaria cumplían con varias funciones. Por un lado, informaban y avalaban ante la empresa quiénes eran los representantes del personal legítimamente constituidos. Para ello, previamente la Comisión Central de Escrutinio⁸² se

⁸⁰ “En respuesta a vuestra nota del 3 del actual, [sobre Personal retribuido a jornal- Feriado 17/10], cúmplenos manifestarles que, en efecto, este feriado está considerado en la misma manera que los comprendidos en el decreto 10991/44. Por lo tanto, el personal (...) debe igualmente percibir el pago de ese día, si se le hiciera trabajar, la empresa tendrá que abonárselo doble. Esperando haber aclarado debidamente este asunto, nos es grato saludarlos atentamente”. FDCR, Folio 12 (14.10.1946) [AF].

⁸¹ “En contestación a vuestra atenta carta del 18 de marzo ppdo., relacionada con el asunto que se menciona en el rubro [Personal Departamento Eléctrico – Escalas Sueldos], cúmplenos hacerles saber que un obrero al pasar de un grupo al inmediato superior estuviese ya percibiendo un sueldo comprendido en la escala del puesto que pasa a ocupar, al cumplir los dos años en ese sueldo, entre la permanencia en los dos grupos, pasa al inmediato superior, si ya lleva dos o más años, debe pasar de sueldo superior siguiente. Apreciarán por lo tanto que no se dará el caso señalado por los interesados.” FDCR, Folio 33 (26.4.1948) [AF].

⁸² “Cúmplenos llevar a vuestro conocimiento que la Comisión Central de Escrutinio ha efectuado el control y comprobación de los votos emitidos para la renovación total de la Comisión de Reclamos del rubro. Resultaron electos los siguientes compañeros, cuyos nombres procedemos a comunicar a la Superioridad de la empresa, a sus

encargaba de corroborar que la elección de los miembros estuviera en orden, y para ello, era preciso remitir las actas de la asamblea en la cual los integrantes de la Comisión de Reclamos habían sido designados⁸³. Por otro lado, la Comisión Directiva era el último nivel en lo que concernía a las consultas sobre reclamos y otras posibles demandas. Finalmente, la Comisión Central de Reclamos y la misma Comisión Directiva podían estar directamente implicadas en el procedimiento que seguía un reclamo.

*En las secciones donde resida la superioridad departamental de cada empresa, funcionará una Comisión Central de Reclamos (...). Esta comisión ordenará y gestionará ante la superioridad, los reclamos de los socios que sean remitidos por la Comisión Directiva de acuerdo con la reglamentación que la misma dicta a tal efecto, debiendo agotar todas las tramitaciones ante la superioridad hasta obtener de ella la resolución definitiva en cada reclamo. Si esa resolución fuera desfavorable, la Comisión de Reclamos enviará a la Comisión Directiva un informe detallado de las gestiones hechas y de su resultado, a fin de que ésta eleve directamente el asunto a quien corresponda.*⁸⁴

Así, dentro del sindicato había una división de funciones en cuanto a la tramitación de los reclamos. Mientras a la Comisión de Reclamos de la SEIW le correspondía la primera instancia de los reclamos ante la Jefatura del taller, la Comisión Central de Reclamos planteaba las situaciones ante la correspondiente Jefatura Departamental, en tanto que, llegado el caso, la Comisión Directiva se entrevistaba con la Gerencia de la empresa ferroviaria. Así, los asuntos relativos al personal del taller de la SEIW, acaso tan nimios para semejante estructura gremial y

efectos: H. Porcellatti, mecánico, V. Long, electricista y V. Moroni, mecánico, todos pertenecientes a esa seccional.” FDCR, Folio 42 (25.4.1949) [AF].

⁸³ A partir de la insistencia con que ciertas informaciones son requeridas podemos inferir la importancia que tenía esas primeras comunicaciones de presentación: “Les recordamos que aún estamos a la espera de que nos suministren por escrito los datos solicitados en (...) nuestra carta del 25/4 ppdo., relacionada con la Comisión de Reclamos local. Al mismo tiempo deberán enviarnos copia del acta de la asamblea o reunión en que fue tratado ese asunto”. FDCR, Folio 44 (4.6.1949) [AF].

⁸⁴ Unión Ferroviaria, *Estatuto de la Unión Ferroviaria*, Buenos Aires, 1952. Cabe destacar la similitud que tiene esta cláusula del estatuto gremial con la reglamentación emanada por las empresas: “en el lugar donde funciona la administración, se constituirá la Comisión Central de Reclamos, que intervendrá ante el respectivo Jefe de Departamento o su representante en las reclamaciones individuales del personal. Esta Comisión estará compuesta como máximo por cuatro empleados en actividad, con buena foja de servicios, residentes en la vecindad, y con la experiencia necesaria que los habilite a tratar juiciosamente los asuntos que presenten.” (*Reglas que rigen las relaciones entre los FF.CC particulares de jurisdicción nacional y la Liga de Empleados Ferroviarios*, 1938) [AF]. Los incisos 5 y 6 del Artículo 16 del *Escalafón Único* de 1950 también se expresan en ese mismo sentido.

administrativa como “Pagos de horas del mediodía y gastos de movilidad y Vestuario”⁸⁵, en ocasiones llegaban a ser planteados y discutidos en instancias superiores.

2. La Comisión de Reclamos de la SEIW y la relación con el Jefe del taller

Así como la Comisión de Reclamos era, en cierta medida, la mínima expresión del sindicato en el taller, el Jefe condensaba para la Comisión de Reclamos y los trabajadores la presencia de la empresa en el funcionamiento cotidiano de la SEIW. Ambos actores representaban en la pequeña dimensión del taller el universo de las relaciones industriales del trabajo ferroviario.

La Comisión de Reclamos tenía sentido particularmente en relación con la Jefatura del taller. En efecto, frente a ella era la instancia colegiada, el canal institucional de representación de los trabajadores en lo que respecta a las demandas, tensiones y reclamos derivados del trabajo cotidiano: “la Comisión de Reclamos actuaba de mediador entre el Jefe y la persona afectada”⁸⁶. La relación comenzaba con la presentación formal de la Comisión de Reclamos ante el Jefe, de la que se encargaba el sindicato. A partir de entonces, la Comisión de Reclamos lograba el reconocimiento patronal y sus miembros eran considerados legítimos representantes de los trabajadores de la SEIW e interlocutores válidos para tratar eventuales problemas ligados a la cotidianeidad del taller. Más allá de que el trato entre los miembros de la Comisión de Reclamos y la Jefatura del taller fuera cotidiano dado que compartían el espacio de trabajo y la dinámica laboral⁸⁷, las principales instancias de relación se daban a través del intercambio de correspondencia y, sobre todo, en reuniones en donde las peticiones, demandas y reclamos eran planteados y debatidos:

*Cuando había algún asunto que tratar, (...) cuando por ahí se armaba alguna revuelta, algún problema, algún lío, algún reclamo, pedían audiencia y nos reuníamos, yo me llamaba al secretario, al oficinista que tenía, para que tomara datos de lo que hablábamos y más o menos se armaba ahí un acta.*⁸⁸

Las reuniones se presentaban como instancias de diálogo, consenso y de posible entendimiento. Generalmente la Comisión de Reclamos iba dispuesta a la escucha: “pide

⁸⁵ FDCR, Folio 88 (15.2.1955).

⁸⁶ Entrevista a Silverio De Palma.

⁸⁷ “Estábamos siempre en contacto porque trabajábamos todos juntos”. Entrevista a Silverio De Palma.

⁸⁸ Entrevista a Amílcar Bournod.

motivos” o “solicita las razones”⁸⁹ por las cuales el Jefe o la empresa actuó de determinada manera, acciones que terminaron afectando a los trabajadores del taller y por las que se encuentra en ese momento peticionado o reclamando. Esta actitud puede suponer por un lado, el reconocimiento de cierta racionalidad a las decisiones de la empresa, como si pudieran justificar por qué tomaron las decisiones que tomaron aunque, por otro lado, puede dar cuenta de un carácter moderado y apaciguado que la Comisión de Reclamos era necesario que tuviera para sentarse a dialogar. Si los miembros de la Comisión de Reclamos hubieran tenido como actitud general la confrontación o el choque, probablemente eso hubiera significado la pérdida de la reunión como ámbito clave para operar sobre los reclamos que tenían a diario.

2.1. La relación según la Comisión de Reclamos

Para la Comisión de Reclamos, el vínculo con el Jefe significaba, en principio, la posibilidad de plantear y tratar los reclamos y tensiones cotidianas del personal de la SEIW de una manera directa y sin dilaciones. Es decir, significaba la canalización primaria de las demandas emanadas del trabajo cotidiano, dado que debían ser presentadas “en primer término ante su superior inmediato.”⁹⁰

A su vez, el Jefe oficiaba de intermediario con el resto de la estructura de la empresa, de modo que a través suyo, las peticiones de los obreros de la SEIW se planteaban en ámbitos superiores. El Jefe las comunicaba a sus superiores por medio de notas⁹¹ o durante las reuniones que habitualmente mantenían. Las respuestas ante los planteos puntuales llegaban a los trabajadores y miembros de la Comisión de Reclamos a través de la misma vía de comunicación, sólo que en sentido inverso⁹². La consideración que la Comisión de Reclamos tenía del Jefe

⁸⁹ FDCR, Folios 4 y 5 (27.9.1943), Folio 179 (6.11.1963) [AF].

⁹⁰ FCBAP, FCO, *Clasificación de trabajo y sueldos para el personal del Departamento de Electricidad del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico y Sección Electrificación del Ferrocarril Oeste de Buenos Aires*, Buenos Aires, 23 de diciembre de 1927, p. 7. Términos prácticamente idénticos se encuentran en las reglamentaciones emitidas por Ferrocarril del Sud y Oeste en 1938, así como también en el *Escalafón Único* emitido por el Ministerio de Transportes de la Nación, en 1950. [AF].

⁹¹ FDCR, Folio 35 (18.8.1948) [AF].

⁹² “El Sr. Woodward explicó los resultados de varias entrevistas con el Sr. Ingeniero Jefe Electricista y luego de otras consideraciones, cree que será factible conseguir para uno de los electricistas bobinadores- el de más antigüedad en la categoría- un sobresueldo de \$0,50 por día, en iguales condiciones que de los dos ajustadores.” FDCR, Folio 6 (14.4.1944). O bien: “En relación a los reclamos (...) referentes al asunto Jerarquización, tengo el agrado de transmitir carta de fecha 3.9.1963 del Señor Jefe División Eléctrica Plaza C [Constitución]: ‘Llevo a su conocimiento que el día 28 de agosto p.pdo fue enviada a la Gerencia (División Personal) la Jerarquización del personal comprendido en las secciones 74 y 239. De no surgir inconvenientes imprevistos, los nuevos sueldos serán percibidos con los haberes del mes en curso’. Agradeceré en consecuencia hagan presente esta nota al personal afectado”. FDCR, Folio 171 (5.9.1963) [AF].

respecto del rol de era ambivalente. En términos generales, la cercanía y accesibilidad propias de ser el primer actor con quien elaboraba las tensiones, eran evaluadas positivamente. Pero en otras oportunidades, en las que se obtenía una respuesta desfavorable de parte de la Superioridad, la intermediación del Jefe era vista como una intromisión en lo que, intuían, podía ser una relación más fluida (y acaso fructífera) entre la Comisión de Reclamos y la empresa:

*La Representación del Personal se molesta por la respuesta, lamentando no haber sido interpretado por la Superioridad las verdaderas razones que motivaron este pedido de mejoras, pues, informados debidamente dicen, no dudan, se les hubiera propuesto una mejor solución. Por último solicitan una entrevista con el Sr. Ingeniero Jefe Electricista con el propósito de ampliar las consideraciones que motiva este pedido.*⁹³

En aquellas situaciones, el Jefe era visto como aquel que entorpecía las acciones de la Comisión de Reclamos. Esta visión se fundaba en la idea de que existía una distancia, más o menos naturalizada, entre los intereses de la Comisión de Reclamos que representaban los de los trabajadores, y el Jefe que “rendía a la empresa, por lógica”⁹⁴.

2.2. La relación según el Jefe

Para el Jefe, la existencia de la Comisión de Reclamos funcionaba como un intermediario, y acaso también un filtro, en su relación con el resto de los trabajadores del taller. En ese sentido, si bien era posible que los obreros trataran sus asuntos personales de modo directo con el Jefe, la Comisión de Reclamos generalmente oficiaba como un canal que centralizaba y vehiculizaba las demandas, tensiones y reclamos particulares y colectivos que se sucedían en lo cotidiano. De modo que en la práctica, dentro del conjunto de trabajadores del taller, el Jefe hablaba y discutía sólo con algunos, lo que suponía para él una tarea menos desgastante y más sencilla. En definitiva, un ahorro de energía que permitía gestionar y ordenar su tiempo y su palabra:

(...) para hablarle al Jefe, para que todos los problemas que hagan en ese trabajo (...), todos esos pedidos que queríamos hacer, no podía ir cualquiera a pedir al Jefe, no podía, entonces se formó una Comisión de Reclamos. De los treinta tipos, se eligieron dos (...) eso para que toda la gente no vaya a encarar al capataz o a encarar al Jefe, primero a la

⁹³ FDCR, Folio 6 (14.4.1944) [AF].

⁹⁴ Entrevista a Juan A. Gil.

*Comisión de Reclamos, y la Comisión de Reclamos se dedicaba a acomodar los tantos con el Jefe y el capataz, todo lo que ocurría.*⁹⁵

Derivado de ese rol mediador, la Comisión de Reclamos constituía para el Jefe una forma de imponer disciplina de otra manera. En ese sentido, si bien las reuniones en general eran promovidas por la Comisión de Reclamos para tratar distintos asuntos atinentes al personal, también funcionaban como un espacio en el cual la Jefatura misma podía presentar sus propios planteos:

*El Sr. Woodward aprovecha esta reunión para manifestar a la Representación del Personal su desagrado con el comportamiento del electricista C. G. Diege pues a pesar de la formal promesa hecha en fecha 10 de marzo de 1941 de no seguir faltando al trabajo sin previo aviso y sin causa justificada, este obrero en el transcurso de los dos años, las faltas al trabajo injustificadas sobrepasan los 50 días. Que en atención a la Comisión de Reclamos, no se le aplicó las medidas disciplinarias aconsejadas por la Superioridad, pero que ya no está dispuesto a tener más contemplaciones. La Comisión de Reclamos, toma nota y dice que se abocará al asunto.*⁹⁶

La “atención” del Jefe hacia la Comisión de Reclamos y, paralelamente, la desatención de lo sugerido por la Superioridad, puede interpretarse en varios sentidos. Por un lado, como un sincero reconocimiento del papel que la Comisión de Reclamos cumplía en la gestión de las relaciones industriales y la confianza en que su intervención podía ser más efectiva que las “medidas disciplinarias”. Por otro lado, como una estrategia que eximía al Jefe de ejercer la disciplina, o en todo caso reducía o minimizaba las tensiones que sobrevendrían como consecuencia de ese potencial ejercicio. Finalmente, como un pedido encubierto de que esa consideración fuera recíproca, es decir, que la Comisión de Reclamos se comportara de un modo semejante, si se quiere benévolo, con respecto al Jefe del taller.

Por su parte, el hecho de que la Comisión de Reclamos prometiera abocarse al asunto, puede entenderse como una respuesta atenta a ese reconocimiento emitido por la Jefatura, una devolución de gentilezas, así como también como una auto-afirmación de su propio rol, en el sentido de que asumía que ante esas situaciones efectivamente tenía cierto margen de maniobra del que carecía el Jefe del taller. A su vez, ejercer este tipo de tareas podía tener el sentido de

⁹⁵ Entrevista a Silverio De Palma.

⁹⁶ FDCR, Folios 2 y 3 (9.4.1943) [AF].

cultivar la consideración que le profesaba el Jefe como si se tratara de una acción fundamental para poder continuar a futuro ejerciendo la defensa de los trabajadores y resolviendo cuestiones de la cotidianidad del taller. Si se quiere, era como una especie de inversión a futuro.

En definitiva, la existencia de la Comisión de Reclamos, presente y activa en la elaboración de las tensiones, lograba que las demandas se diluyeran o hacía más digerible la aplicación de ciertas medidas disciplinarias tanto en lo que concierne a los trabajadores como al Jefe del taller. En ese sentido, la Comisión de Reclamos era fundamental para llevar adelante lo que podríamos llamar el gobierno del taller.

3. A modo de cierre

La Comisión de Reclamos era el ámbito en el que se administraban las tensiones cotidianas del taller de la SEIW. En ese espacio laboral concreto, se articulaban las relaciones industriales entre el sindicato y la empresa (en la figura del Jefe del taller). Siendo parte de la organización sindical pero a su vez como instancia reconocida institucionalmente por las empresas, la Comisión de Reclamos estaba estructurada en la intersección de esas dos esferas y, a su vez, oficiaba como mediadora entre ambas. La Comisión de Reclamos tenía un carácter mixto, cumpliendo al mismo tiempo tanto funciones de representación y defensa como de cierto control y disciplinamiento de los propios compañeros del taller.

La Comisión de Reclamos tuvo un rol complejo. Como parte de la Unión Ferroviaria se movía en pos de la protección y defensa de los trabajadores, pero también ejercía funciones más propias de la lógica empresarial. Además, en ocasiones ejercía funciones de control con el sentido de mantener una imagen positiva de parte del Jefe, algo que resultaba imprescindible para preservar la posibilidad de la defensa de los trabajadores en el futuro. En la práctica, la Comisión de Reclamos como mecanismo para el tratamiento de las tensiones, demandas y reclamos, era funcional (contradictoriamente) tanto a los objetivos sindicales como a los de la empresa. Ese carácter interseccional se jugaba especialmente en el taller en donde si por un lado, la Comisión de Reclamos venía a marcar la presencia sindical en el día a día del taller; por otro lado, adoptaba por momentos criterios más propios de la lógica del Jefe o de la empresa, pero siempre en la creencia de que esas negociaciones eran fundamentales para la elaboración en un futuro de las demandas y tensiones de un modo favorable a los trabajadores. Cumpliendo con unas y otras funciones, la Comisión de Reclamos era una pieza fundamental para el gobierno del taller.

CAPÍTULO IV: Los procedimientos de los reclamos

La Comisión de Reclamos ponía en ejercicio el procedimiento de reclamación (que tenía una pata administrativa y otra sindical) a través del cual se elaboraban las tensiones, demandas y conflictos que sucedían en lo cotidiano. El objetivo de este capítulo es, por un lado, reconstruir la operatoria de presentación y elaboración de reclamos; por otro lado, dar cuenta de cómo las relaciones industriales descritas en el Capítulo III se ponían en acción precisamente en el ejercicio de la reclamación, y finalmente, considerar los alcances que tenía la Comisión de Reclamos en lo relativo a la resolución de los problemas.

En primer lugar, daremos cuenta del aspecto administrativo del procedimiento de reclamación. Luego, abordaremos la intervención sindical. A continuación, consideraremos las alternativas informales que existían a este mecanismo, para finalmente evaluar los alcances de la Comisión de Reclamos en la resolución de los conflictos.

1. El procedimiento administrativo

Como se planteaba en los reglamentos de las empresas ferroviarias, tanto de la época en que eran de capitales privados, como tras la nacionalización, las reclamaciones debían ser “deducidas, en primer término, ante el Jefe inmediato del interesado, por escrito, y dentro de los 15 días de ocurrido el caso motivo de reclamación”⁹⁷. En tanto que el artículo 15 del Escalafón Único de 1950, indicaba que “Toda solicitud o reclamación del personal deberá ser formulada por escrito ante el superior inmediato dentro de un término de 30 días.”⁹⁸ El paso siguiente era la reunión entre la Comisión de Reclamos y el Jefe del taller. Para ello, los integrantes de la Comisión de Reclamos solicitaban una entrevista a través de un pedido por escrito⁹⁹ (en el que ya se anticipaban los asuntos que se querían tratar¹⁰⁰), aunque también, dada la cercanía propia de la cotidianeidad del trabajo, a veces se hacía de manera informal:

[Nos reuníamos] todas las semanas, cuando se le solicitaba, algún problema que surgía en forma urgente, la Comisión de Reclamos le pedía audiencia y el Jefe les decía, “Bueno, a

⁹⁷Bajo el título “Reglas que rigen las relaciones”, en *Reglamento General de condiciones para el personal de servicio de los Ferrocarriles Sud y Oeste, Central Argentino y Buenos Aires al Pacífico*, 1938, p.2 [AF].

⁹⁸ *Escalafón Único* de 1950, p. 19 [AF].

⁹⁹ FDCR, Folio 156 (10.7.1963) [AF].

¹⁰⁰ “Señor Jefe, de mi consideración: La Comisión de Reclamos División Eléctrica Ing. White, solicita a Ud. por mi intermedio tenga a bien disponer día y hora para realizar una entrevista con el fin de tratar los siguientes asuntos: 1. Situación Pintor ‘B’, 2. Ayudante Guardatablero y extras de los mismos, 3. Relevos en Usina Darwin, 4. Salidas a la línea de oficiales electricistas, 5. Plantel de peones, 6. Situación de salida de mecánicos a la línea, 7. Regularización de turnos y Ayudante en Galpón de Locs. [Locomotoras] White, 8. Régimen de viáticos”. FDCR, Folio 156 (10.7.1963) [AF].

tal hora los espero”, iba la Comisión de Reclamos, empapada de los problemas que tenía y se los mostraba al Jefe.¹⁰¹

Las reuniones eran el principal ámbito donde se planteaban los problemas y se discutía sobre ellos, en lo que podría denominarse como el primer nivel en el tratamiento de los reclamos.

(...) se hacían las reuniones en las oficinas técnicas, se lo escuchaba al personal cuál era la exigencia y bueno, había veces que no se le podía dar una respuesta de inmediato, había que estudiar la situación con los supervisores de turno para determinar cómo hacíamos.¹⁰²

Pero, como la dinámica del taller y de la propia Comisión de Reclamos estaban comprendidas dentro de un sistema mayor (tanto la estructura empresarial como sindical), la reunión era muchas veces una instancia intermedia luego de la cual los planteos se redirigían hacia otros ámbitos. Uno de ellos se encontraba dentro de la estructura administrativa y el otro correspondía a la esfera sindical. El Jefe del taller articulaba el primero de ellos:

Cuando había quejas de algo, algo que no les gustaba, algún reclamo, algún pedido de alguna mejora o algo, el primero que tenía que pasar la bofetada era yo, si la podía resolver, la resolvía y si no mandaba para arriba, que lo resuelva otro.¹⁰³

Independientemente de si, como solía ocurrir, la consulta pasaba a esferas superiores de la empresa porque estaban en juego asuntos que no podían solucionarse localmente; o si funcionaba como una especie de salvoconducto al momento de la discusión con el Jefe¹⁰⁴, lo cierto es que siempre suponía una pausa en el tratamiento de los conflictos y de algún modo también marcaba la existencia de una dimensión que excedía a las competencias de la Comisión de Reclamos.

A veces las respuestas que llegaban de parte de la Superioridad venían a atender y solucionar los reclamos planteados oportunamente por la Comisión de Reclamos al Jefe del taller¹⁰⁵. Pero en otras oportunidades, las respuestas o bien no eran lo que la representación del personal esperaba o bien se demoraban en el tiempo¹⁰⁶. Cualquiera de estas dos situaciones

¹⁰¹ Entrevista a Raúl Foresi.

¹⁰² Entrevista a Edgardo I. Miguel.

¹⁰³ Entrevista a Amílcar Bournod.

¹⁰⁴ Es frecuente percibir en las actas de reuniones que “Pilling [el jefe] dice no estar en condiciones de hacerlo y manifiesta que lo elevará a la Superioridad”. FDCR, Folio 47 (8.8.1949), o que “El señor Bournod [el jefe] manifiesta que hará las averiguaciones correspondientes ante su Jefatura [sobre pago de sobre tiempo] y que si corresponde pagar en la forma solicitada así procederá”. FDCR, Folios 94 y 95 (23.12.1955) [AF].

¹⁰⁵ FDCR, Folio 35, (18.8.1948) y Folio 171 (05.09.1963) [AF].

¹⁰⁶ A pesar, incluso, de que la Comisión de Reclamos solía exigir “que sobre este punto se expidiera en forma definitiva para ellos efectuar a su vez los reclamos correspondientes.” FDCR, Folio 35 (18.8.1948) [AF]. Así,

conducía a la Comisión de Reclamos a involucrar a otras instancias del sindicato, en lo que significaba el otro ámbito para la reclamación.

2. El procedimiento gremial

La consulta sobre la pertinencia o no de un reclamo por parte de los miembros de la Comisión del taller hacia instancias superiores dentro del gremio (Comisión Ejecutiva y Comisión Directiva), era una acción que estaba disponible antes, durante e incluso después del planteo ante el Jefe y la empresa. En cambio, la intervención de las Comisiones Central de Reclamos y Directiva no podía suceder en cualquier momento, sino que había un orden que era preciso respetar. En efecto, la tramitación a través de estas otras esferas del sindicato tenía lugar sólo si los resultados por la vía administrativa de algún modo habían fracasado.

(...) debemos manifestarles que, previa a toda intervención de nuestra parte, es necesario que esa C. de Reclamos realice, ante la Superioridad inmediata, las gestiones pertinentes en favor de este compañero, una vez hecho lo cual, y en caso de no lograr el resultado deseado, nos harán llegar los elementos del juicio indispensables, como ser: copia de la minuta a elevarse a la Superioridad, la respuesta de ésta, etc.¹⁰⁷

Para que la Comisión Central de Reclamos pudiera continuar con las acciones, era necesario que desde la Comisión de Reclamos local se le proveyera de toda la información existente relativa al asunto en cuestión, de lo contrario la efectividad de las acciones de la Comisión Central se veía comprometida:

(...) no es posible proseguir las gestiones que desean, por cuanto para seguir manteniendo nuestros argumentos necesitamos los datos solicitados [lista de las salidas del personal afectado], (...) a fin de obtener el éxito deseado. En consecuencia, estimaremos que los compañeros afectados traten de ingeniárselas para conseguir los datos pedidos, a fin de proseguir las gestiones.¹⁰⁸

De no obtener un resultado favorable mediante las acciones de la Comisión Central de Reclamos, el reclamo pasaba a la órbita de la Comisión Directiva:

El asunto [Sueldo] ha sido recientemente tratado en una entrevista llevada a cabo entre la Comisión Central de Reclamaciones y la Superioridad respectiva, ocasión en la que a

habiendo “transcurrido un tiempo que consideramos prudente, y al no haber mediado ninguna contestación”, el asunto era elevado a la Comisión Central de Reclamos. FDCR, Folios 153 a 155 (4.7.1963) [AF].

¹⁰⁷ FDCR, Folio 59 (5.7.1950) [AF].

¹⁰⁸ FDCR, Folio 90 (31.5.1955) [AF].

pesar del empeño puesto de manifiesto por nuestros representantes, se nos expresó que si bien reconocen la importancia de las tareas que se efectúan, no está habilitada a discutir este asunto. No conforme con la resolución que antecede les expresamos que esta situación la elevamos en apelación a la Administración General del ferrocarril, por lo que, en oportunidad y en la forma que es de práctica les informaremos las novedades que surjan.¹⁰⁹

Así como informar a las instancias sindicales superiores sobre las actuaciones realizadas por parte de la representación del personal del taller ante la Jefatura inmediata y la empresa era fundamental para continuar con las tramitaciones del reclamo; también lo era que los miembros de la Comisión de Reclamos local (y a través suyo los trabajadores del taller que representaban) estuvieran al tanto del estado de las discusiones que se daban en el nivel departamental o gerencial. En este segundo caso, la importancia no sólo radicaba en sentir el respaldo de la institución gremial, sino también, y desde un punto de vista estratégico, a los fines de no entorpecer las gestiones:

(...) cúmplenos manifestarles que le hagan saber a estos compañeros que no se rehúsen a salir a la línea, ya que desde esta Central se están realizando activas gestiones ante la Administración General en procura de normalizar ésta situación [relativa al tema viáticos], además de que ésta con nota (6b) DP.88/D ya nos acusó recibo a nuestras anteriores cartas, señalando que merecen su debida atención.¹¹⁰

Que los asuntos emanados de una Comisión de Reclamos de un taller particular como el de la SEIW, llegaran a ser tratados por la Comisión Directiva del gremio ante la Gerencia de la empresa ferroviaria¹¹¹, no implicaba necesariamente que obtuvieran una solución favorable, ni siquiera inmediata. En efecto, muchas veces, incluso habiendo llegado a esas altas instancias de debate, los asuntos permanecían largo tiempo (a veces indefinido) en estado “pendiente”. En esas oportunidades, la potencia de la reclamación vía sindicato parecía diluirse. La espera por una respuesta se convertía en un limbo: no sólo no se obtenía la contestación deseada, sino que, como tampoco se expedían de manera definitiva, cualquier tipo de acción por parte de la Comisión de Reclamos local o de los trabajadores del taller quedaba inhabilitada. El temor (o la certeza) de realizar una contravención al procedimiento (adelantarse a la resolución que podía surgir de las

¹⁰⁹ FDCR, Folio 84 (31.8.1954) [AF].

¹¹⁰ FDCR, Folio 87 (18.1.1955) [AF].

¹¹¹ FDCR, Folio 73 (2.6.1953), Folio 84, 85 y 86 (31.8.1954), Folio 87 (18.1.1955) y Folio 88 (15.2.1955) [AF].

reuniones entre las esferas superiores de la empresa y el sindicato) sumía a la Comisión de Reclamos en un cierto estado de quietud.

3. Procedimientos de reclamación no institucionales

Si bien el ejercicio de la reclamación por parte de la Comisión de Reclamos generalmente se ajustaba al modo que estaba prescrito en los reglamentos de las empresas y del sindicato e internalizado por la costumbre, también existían otras estrategias disponibles para hacer valer un reclamo, aunque claramente menores. En ocasiones el procedimiento parecía no terminar con la tramitación vía sindicato, sino que había una alternativa de acción a nivel local. Se trataba de estrategias que planteaban una relativa autonomía por parte de los trabajadores de un espacio particular como la SEIW:

(...) se hacían paros locales, ahí adentro del taller, se hacía quite de colaboración, había paros y se le informaba que esta sección no trabajaba, pero se arreglaban, eso se arreglaba, generalmente nosotros estábamos más vinculados¹¹².

Estando al tanto del estado de los reclamos, y muchas veces tras largo tiempo de esperar la definición sobre una situación planteada, los trabajadores de la SEIW consensuaban las acciones a realizar. En general, se trataba de medidas de cierto impacto en el sentido de que afectaban el desarrollo del trabajo cotidiano tal como se estaba llevando a cabo en ese momento.

Generalmente, estas decisiones tomadas en asamblea se comunicaban a la Jefatura inmediata a través de la Comisión de Reclamos. Por ejemplo, en la reunión del 6 de agosto de 1946 se planteó como único asunto a tratar, el “Informe de la C. de Reclamos de la resolución tomada en la asamblea relacionado con el trabajo de los Peones Ayudantes”, que indicaba que “que en adelante los peones ayudantes prestarán su cooperación en la colocación de lámparas hasta tanto la C. Directiva resuelva el problema planteado.”¹¹³

Si en algunos casos, las resoluciones de los trabajadores funcionaban como mecanismos de presión dirigidos hacia el Jefe del taller y la empresa “hasta tanto” las esferas superiores del sindicato se expidieran de manera definitiva respecto a un tema, otras veces se hacían también al no tener un amparo certero por parte del mismo. Es decir que, ocasionalmente, estas medidas no sólo venían a marcar una falta respecto de las responsabilidades empresariales, sino también de las gremiales. En ese sentido, la marca de autonomía era doble:

¹¹² Entrevista a Mario Azurro. También FDCR, Folio 100 (22.6.1956), en el que se lee: “Si para dentro de un mes no se realizan las mejoras en vestuarios realizarán paros parcial hasta tanto no sean satisfechos sus deseos” [AF].

¹¹³ FDCR, Folio 10 (8.8.1946) [AF].

Nos dirigimos a usted con el propósito de hacerle saber que, al haber transcurrido un tiempo que consideramos más que prudencial desde fecha 16 de marzo del corriente año, oportunidad esa en que se elevó a Usted nota por el asunto del rubro [reclasificación de escalas], y al no haberse expedido la Superioridad, como así también luego de haber acordado un plazo de diez días a la Comisión Directiva de la Unión Ferroviaria, obteniendo en esa oportunidad una respuesta que no aclaró nada, ya que al parecer han confundido Departamento Eléctrico con Electricistas Tracción, dejamos constancia ante el Señor Jefe que acordamos un plazo de siete días, a partir de la fecha, con miras a obtener alguna conformidad. De no mediar novedades y vencido el plazo establecido, los Oficiales Electricistas Grupo “A” dejarán de efectuar las tareas que se consideren anexas a la especialidad, lo que en otras palabras revela que se ajustarán estrictamente al cumplimiento de su función específica.¹¹⁴

Sin embargo, había cierta renuencia a efectivizar ese tipo de decisiones y resoluciones, incluso cuando estas habían sido discutidas y ampliamente consensuadas por los compañeros de la especialidad. Así se expresa en el acta de la asamblea del 23 de agosto de 1963, en la que, luego de que el Secretario de la Comisión de Reclamos informara a los compañeros del pedido efectuado por el Jefe de la SEIW (de dar siete días más de prórroga al anunciado anteriormente), los trabajadores de la especialidad decidieron ampliar el plazo 8 días más (15 en total), “con el fin de agilizar el trámite y dar a la vez tiempo a dar curso a la correspondencia, ya que en la actualidad el señor Jefe cuenta con un solo empleado que se ocupa de esas tareas”¹¹⁵. El temor a que el asunto no obtuviera una solución por la imprudencia de los mismos interesados, podría ser una explicación. Pero la renuencia podía deberse al conocimiento de las condiciones de funcionamiento del taller. Sabían bien cuáles eran los posibles efectos de esas acciones: el perjuicio sería fundamentalmente para el trabajo en el taller y en mucho menor medida para el resto de la estructura ferroviaria.

La intención de tomar medidas de acción directa y luego la reticencia a operativizarlas plantea, en definitiva, una tensión intrínseca en el mecanismo de resolución de los conflictos por parte de la Comisión de Reclamos y de los trabajadores a los que representaba. Habla de los límites del sistema pautado y burocratizado pero, asimismo, de una subordinación al mismo. La

¹¹⁴ FDCR, Folio 165 (22.8.1963) [AF].

¹¹⁵ FDCR, Folios 166 (23.8.1963) y 167 (24.8.1963) [AF].

presión promovida por la irresolución de los conflictos y la motivación de los trabajadores a cambiar esa situación y luego, la aceptación de la petición de la Jefatura, pone de manifiesto una dificultad por parte de la Comisión de Reclamos en el camino de la resolución de los conflictos que la atañen. El sumo de esta espera, acaso inútil, se ve por ejemplo en una carta enviada al Jefe del taller en la que, manifestando que habiendo transcurrido 53 días de elevado el asunto, y a pesar de entender que es un tiempo “suficiente para encaminar, aunque más no sea, un problema como el presente”, se resuelve otorgar diez días más (¡63 en total!) “dejando de esta forma sentada la buena voluntad que anima a los afectados”¹¹⁶.

4. Soluciones a nivel del taller y la viabilidad del trabajo cotidiano

Si las instancias empresarial y sindical se cruzaban en varias oportunidades (entre la Comisión Central de Reclamos y la Jefatura departamental, entre la Comisión Directiva y la Gerencia de la empresa), acaso la que mayor dinamismo tenía era la dimensión interna al taller: la instancia de relación entre la Comisión de Reclamos local y la Jefatura inmediata. Quizás por estar en el cruce entre lo general y lo particular, entre lo regulado y lo espontáneo, entre la reivindicación sindical y la estructura empresarial, era donde la resolución de los reclamos tenía una posibilidad suplementaria. Por una parte, era allí donde se planteaban inicialmente los reclamos. En esa primera instancia, dos lógicas sobre el mismo asunto se ponían en contacto, confrontaban, se cruzaban: la mirada de la Comisión de Reclamos, orientada en la resolución de los reclamos; y la del Jefe, cuyo propósito era la continuidad en el desarrollo del trabajo. Estas lógicas se expresaban en la práctica de dos formas: o bien cuando la Comisión de Reclamos discutía un reclamo que consideraba justo; o bien, cuando el Jefe consideraba que una situación dada debía ser atendida. En tal sentido, la Comisión de Reclamos hacía valer las consultas y las recomendaciones provistas por otras instancias del sindicato. Así, por ejemplo en la reunión del 7 de mayo de 1948, la Comisión fundamentó su demanda relativa a “Viajando debe ser considerado como trabajo”¹¹⁷, sobre la base de los argumentos planteados desde la Comisión Directiva en la carta de contestación a una consulta efectuada en febrero del mismo año¹¹⁸. Se trataba de legitimarse en la discusión citando como autoridad al sindicato. Pero también, desde

¹¹⁶ FDCR, Folio 187 (30.12.1963). También en Folio 172, en el que se lee: “se ha resuelto suspender la medida de fuerza (...) hasta la fecha de cobro del mes en curso” [AF].

¹¹⁷ FDCR, Folio 34 (7.5.1948) [AF].

¹¹⁸ “Contestando a la 2da pregunta, en la que el personal que nos ocupa desea saber hasta qué hora debe abonársele sobretiempos teniendo pasajes de servicio con cama y saliendo el tren a las 20.25 horas, señalamos que- de acuerdo con el art. 2do, inc. B)- todo el tiempo en viaje se computa como trabajado”. FDCR, Folio 32 (29.3.1948) [AF].

su lado, el Jefe ponía de manifiesto las resoluciones superiores de las que se había anoticiado, en una actitud de defensa ante una situación dada. Así, por ejemplo, “el Sr. Pilling dio lectura a carta C. S.c. 2/2643 de fecha 8/7/48 para informar a la C. de Reclamos sobre las instrucciones recibidas. (...) El Sr. Pilling hizo suyo los conceptos leídos referentes a que el ingreso de Caramignoli ha sido correcto”¹¹⁹. Más allá de las informaciones concretas, en ocasiones la apelación a las autoridades superiores se hacía como recurso de amparo ante asuntos o puntos reclamados que “aún están pendientes de resolución superior”¹²⁰, o “manifiesta que nada puede prometer dependiendo este asunto de la Superioridad”¹²¹ o que “la solución corresponde a la Superioridad”¹²². En este sentido, no se trataba sólo de la manifestación de una competencia que no le era propia, sino que, pensando desde la dinámica de trabajo cotidiano, estas referencias implicaban la imposibilidad de la resolución del conflicto en ese nivel y, asimismo, de manera oculta, la petición de no interrupción o alteración del desarrollo cotidiano del trabajo.

Pero había ocasiones en que esas lógicas (y por lo tanto esas identidades) parecían quebrarse. Eso se daba en el nivel micro, en la medida en que allí era posible evaluar las condiciones concretas de trabajo y comprender, del lado del Jefe los reclamos formulados pero también, del lado de la Comisión de Reclamos las limitaciones de funcionamiento de un pequeño taller dentro de una gran estructura. Es decir que la dinámica del taller se daba en el vaivén entre la defensa de una lógica propia y el entendimiento de una lógica ajena. En esas oportunidades, parecía existir una alternativa real para la solución de los conflictos. Esta resolución tenía que ver precisamente con esa circunstancia de confluencia, de intersección en la que se fundaba el accionar de la Comisión de Reclamos en relación a su jefatura inmediata. En fin, tenía que ver con estar dentro y fuera, a la vez, no sólo de las identidades propias, sino también de la peculiar situación en la que ambas quedaban comprendidas.

Era poner en suspenso o disponerse a modificar algún aspecto de su identidad, de su propia lógica y comprender la ajena. Como si el Jefe dejara de pretender la continuidad del trabajo y de defender a la empresa y la Comisión de Reclamos desistiera de pretender la inmediata solución de todos los reclamos. La viabilidad del taller como espacio de trabajo se daba, precisamente, en el equilibrio que estas dos cesiones producían. De un lado, se trataba de cuestionar las

¹¹⁹ FDCR, Folio 35 (18.8.1948) [AF].

¹²⁰ FDCR, Folio 34 (7.5.1948) [AF].

¹²¹ FDCR, Folio 34 (7.5.1948) [AF].

¹²² FDCR, Folio 34 (7.5.1948) [AF].

disposiciones reglamentarias o de reinterpretarlas a la luz de la situación concreta de los trabajadores reclamantes. Por ejemplo, el Jefe si bien “manifiesta que está obrando de acuerdo a la carta de la Jefatura que dice que la vacante depende de su Sección 239 y está codificado a los planteles como de régimen exterior. Por otra parte no tiene inconveniente que quede la vacante sin cubrir por un tiempo prudencial”¹²³, que era el pedido de la Comisión de Reclamos.

*Y los problemas tenían solución, reclamos justos, alguna medida que uno hubiera tomado en forma atropellada, (...) cuando me pedían alguna cosa y yo veía factible que fuera, sin exagerar, (...) teníamos algunos líos, un llamado de atención, suspensiones por llegadas tarde, esas cosas se producían siempre, por eso seguía un reglamento, entonces al día siguiente te tenías que poner serio, sí, pero después, no.*¹²⁴

“Arreglos”¹²⁵, “cosa interna del servicio”¹²⁶ son palabras que refieren precisamente a la condición de especificidad de la Comisión de Reclamos. Acuerdos que tenían un doble propósito. Por un lado, el de responder a los reclamos de los trabajadores; y, por otro, y en paralelo, asegurar la continuidad, la realización de las tareas cotidianas.

Desde cualquier perspectiva (empresa o gremio), el descontento por las condiciones de trabajo, los reclamos y eventualmente el conflicto afectaban a ambos intereses y lógicas. Si del lado de los trabajadores, la resolución de demandas y tensiones significaba precisamente la mejora en las condiciones de trabajo; del lado del Jefe implicaba llevar la realización del trabajo en un clima de armonía. Para cada uno de los actores, el tratamiento de esos reclamos era fundamental para el funcionamiento diario del taller.

*(...) por lo general se resolvían de casa, caseras, acá en casa se resolvía todo, se cocinaba, no se resolvía, se co-ci-na-ba, era como un guiso eso.*¹²⁷

En ese nivel interno propio del taller, en ese “entre” el derecho reclamado y lo reglamentario, entre lo que defendían desde la Comisión de Reclamos y el sindicato y lo que se manifestaba desde la empresa, tenían lugar las soluciones intermedias. Soluciones que no entraban en clara contradicción con la legislación laboral ferroviaria vigente, y que, al mismo tiempo, podían resolver el problema de los trabajadores. Soluciones “caseras”, adaptadas a las condiciones y necesidades de trabajo de ese taller en particular.

¹²³ FDCR, Folios 94 y 95 (23.12.1955) [AF].

¹²⁴ Entrevista a Raúl Foresi.

¹²⁵ Entrevista a Amílcar Bournod.

¹²⁶ Entrevista a Edgardo I. Miguel.

¹²⁷ Entrevista a Amílcar Bournod.

5. A modo de cierre

El ejercicio de la reclamación llevaba un procedimiento particular: pasos, etapas e instancias marcaban el itinerario por el que la mayoría de las peticiones debía transitar. Ese mecanismo estaba institucionalizado en reglamentos (de las empresas y del sindicato) como también internalizado (por la norma y la costumbre) por parte de quienes participaban de él: los obreros en particular que reclamaban, los miembros de la Comisión de Reclamos y el Jefe del taller. Presentar o manifestar un reclamo, implicaba ceñirse a una forma de plantearlo y llevarlo adelante. Si no fundamental, al menos era importante respetar esos pasos para obtener una resolución satisfactoria relativa a alguna tensión. Del mismo modo, pero en sentido contrario, no acatar el procedimiento instituido podía significar la invalidez de la presentación misma. En ese sentido, la institucionalización del mecanismo de reclamación resultaba ambivalente. Porque si bien por un lado implicaba un reconocimiento de la necesidad de generar un canal para el tratamiento de las tensiones y conflictos laborales, por otro lado, al incorporarlos en una forma burocratizada, no sólo le quitabas espontaneidad, sino acaso también condicionaba la posibilidad efectiva de su resolución.

La Comisión de Reclamos era la que ponía en acción el procedimiento de reclamación, tanto dentro del ámbito administrativo como del sindical. Canalizaba, daba curso y hacía circular las tensiones por estos otros ámbitos de modo que no se acumularan en el nivel del taller y se volvieran explosivas. Si este rol de válvula permanente de elaboración de las tensiones a través de su circulación acaso era la función principal de la Comisión de Reclamos, la otra tenía que ver con las soluciones informales que elaboraba en combinación con el Jefe, ajustadas a las condiciones específicas del taller de la SEIW. En ese sentido, existía una alternativa de solución al margen de los procedimientos de reclamación establecidos y en parte también de las reglamentaciones que guiaban el trabajo. Se trataba de soluciones “caseras”, negociadas entre el Jefe de la SEIW y la Comisión de Reclamos, que se orientaban en lograr y mantener el funcionamiento armónico del taller (la continuidad del trabajo y la satisfacción de las demandas de los trabajadores), y que de parte de los actores de esta relación laboral de primer orden implicaban la cesión en cuanto a sus habituales identidades, posturas e intereses. En ese ejercicio cotidiano, constante, de poner en movimiento las tensiones y oportunamente encontrarles una solución a nivel local, se jugaba el gobierno del taller y por eso la Comisión de Reclamos, activa tanto en una como en otra tarea, resultaba ser un actor fundamental en ese ejercicio.

CAPÍTULO V: Los tipos de reclamos

Como se planteaba en las reglamentaciones empresariales, el ejercicio (y por tanto el derecho) de la reclamación era posible ante “todo reclamo o pedido que el personal (...) considere necesario hacer ante la Empresa”¹²⁸ o “toda solicitud o reclamación del personal”¹²⁹. Desde un punto de vista teórico o normativo, si se quiere, cualquier cosa planteada en términos de necesidad del personal, podía volverse pedido o reclamo. Pero, en la práctica, ¿qué tipo de asuntos y situaciones incluía ese “todo”?

El objetivo de este capítulo es, por un lado, dar cuenta de los asuntos que entraban bajo la competencia de la Comisión de Reclamos de la SEIW. Por otro lado, analizar el peso de esas peticiones, demandas y reclamos en la resolución o no de los problemas laborales.

1. De lo que no se ocupaba la Comisión de Reclamos

Para dar cuenta del tipo de asuntos que la Comisión de Reclamos de la SEIW llevaba adelante, podríamos comenzar por presentar aquello de lo que una Comisión de Reclamos no se encargaba. Esta situación se explica por la división de funciones que existía al interior del sindicato, que conducía a un desdoblamiento de los asuntos por dependencia.

*(...) [La Comisión de Reclamos] actuaba de mediación para todos los conflictos que pueden darse laborales, ahí, dentro del taller, no vamos a discutir un salario, nada de eso, eso se discutía en otras esferas, más arriba*¹³⁰.

A pesar de que eran cuestiones que afectaban la dinámica cotidiana del taller, la Comisión de Reclamos no se encargaba de negociar los salarios de los ferroviarios, ni de acordar las reglamentaciones que regulaban el trabajo. Tampoco era la instancia para determinar que ciertas situaciones derivaran en conflictos más agudos, por caso una huelga general. Para cuestiones de otra índole, relativas a situaciones laborales de los trabajadores ferroviarios en general, existían otras instancias de representación y acción mayores, como era la Comisión Ejecutiva a nivel local o bien la Comisión Directiva a nivel nacional. La Comisión de Reclamos, por el contrario, concebida para operar en un espacio de trabajo concreto como la SEIW, se ocupaba de las tensiones y demandas que tenían lugar en la dimensión cotidiana del trabajo. Bajo el objetivo de

¹²⁸ *Clasificación de trabajo y sueldos para el personal del Departamento de Electricidad del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico y Sección Electrificación del Ferrocarril Oeste de Buenos Aires*, Buenos Aires, 23 de diciembre de 1927. [AF]

¹²⁹ Ministerio de Transportes de la Nación, *Resolución 1-50. Escalafón Único para el personal de ferrocarriles nacionales representado por la sociedad 'Unión Ferroviaria'*, 1950 [AF].

¹³⁰ Entrevista a Mario Azurro.

“conseguir cosas para trabajar cada vez mejor”¹³¹, a través de ella era posible plantear situaciones surgidas en el día a día del taller, formular pedidos respecto de las condiciones de trabajo, o reclamar por alguna medida (mal) aplicada.

2. De lo que se ocupaba la Comisión de Reclamos

2.1. Los reclamos según la representatividad

Los reclamos se diferenciaban por el tipo de destinatario. Sobre la premisa de que podía intervenir frente a “todo lo que le ocurría al personal”¹³² de la SEIW, la Comisión de Reclamos abordaba, por un lado, situaciones concernientes a obreros en particular, como en el caso de “Antonio Ursino”¹³³ para quien se pedía un electricista permanente debido a que “el trabajo actual en el galpón [de locomotoras de Ing. White] es bastante considerable y un solo hombre se ve muchas veces en apuros para responder a los considerables trabajos”; el “Peón Ciriaco F. Salce”¹³⁴, para quien se solicitaba el ascenso a la categoría de Ayudante por el tipo de tareas que realizaba; o del “profesional Moroni”¹³⁵, para quien se reclamaba el pago de un bono a modo de sobresueldo para resarcir la diferencia que se había ocasionado respecto de otros compañeros ajustadores.

*Vos venías y decías “me liquidaron mal el viático”, “me liquidaron las extras”, (...) “yo pedí los boletos y no me lo hizo”, ponele que el oficinista se demoró, no le hizo el pase, el tipo no pudo viajar, uno por enfermedad, otro por paseo, por lo que sea.”*¹³⁶

Por otro lado, asumía reclamos relativos a un grupo de trabajadores, como por ejemplo los pedidos de mejoras en la remuneración para los peones ayudantes¹³⁷, o la solicitud de botas de goma para los electricistas destacados en el Depósito de Locomotoras Ing. White¹³⁸. Asimismo, la Comisión de Reclamos podía encargarse de tratar asuntos que implicaran a la totalidad de los compañeros del taller, como en el caso de solicitar la instalación de “dos duchas para el personal”¹³⁹ o presentar pedidos relativos a “reclasificaciones de personal”¹⁴⁰, “viáticos”¹⁴¹, “horas extra”¹⁴², etc.

¹³¹ Entrevista a Edgardo I. Miguel.

¹³² Entrevista a Silverio De Palma.

¹³³ FDCR, Folio 1 (12.11.1940) [AF].

¹³⁴ FDCR, Folio 45 (11.7.1949) [AF].

¹³⁵ FDCR, Folio 8 (25.11.1944) [AF].

¹³⁶ Entrevista a Silverio De Palma.

¹³⁷ FDCR, Folio 6 (14.4.1944) y Folio 9 (21.2.1946) [AF].

¹³⁸ FDCR, Folios 99 y 100 (22.6.1956), Folio 105 (24.9.1956) [AF].

¹³⁹ FDCR, Folio 106 (18.12.1956) [AF].

2.2. Tipología de los reclamos

Los reclamos que entraban en la órbita de acción de la Comisión de Reclamos, entonces, tenían que ver con las condiciones de trabajo en la SEIW, es decir con las características bajo las que se desarrollaba el trabajo en la SEIW en determinado momento. Esas condiciones pueden ordenarse en dos grandes grupos que, a su vez, tienen relación con las diferencias en cuanto a la resolución.

2.2.1. Por las condiciones de trabajo exclusivas de la SEIW

Por un lado, la Comisión de Reclamos vehiculizaba peticiones, demandas y reclamos que tenían que ver con las condiciones de trabajo particulares de la SEIW, y que hacían del taller el *locus* del acontecimiento en la medida en que sólo sucedían en ese espacio de trabajo:

*Por intermedio de la presente solicitamos a los compañeros de la Comisión de Reclamos hagan llegar esta nota a la Superioridad por la cual solicitamos lo siguiente: 1° Impermeable: Como no escapará a su criterio nosotros hacemos en reiteradas oportunidades servicio de llamador durante la noche cuando se presenta el caso de ir a buscar personal para efectuar cualquier trabajo; 2° Mameluco: Dado que todo el personal según tenemos entendido gozará de este beneficio y como también nosotros efectuamos limpieza de generadores, llaves, nichos, etc. creemos nos corresponde este privilegio; 3° Sobretudo o saco de abrigo: Como será de su conocimiento nosotros debemos trabajar de turno en la mañana y por la noche, debiendo sufrir en el invierno el riguroso frío de este taller debido a las grandes dimensiones que tiene por lo que veríamos con agrado se nos proveyera este ítem.*¹⁴³

Así, las demandas eran determinadas por las condiciones específicas de trabajo, a saber: la incomodidad de la lluvia durante el servicio de noche, el frío riguroso que se pasaba en el taller durante el invierno o la intensidad del trabajo en verano¹⁴⁴, etc. Y esto porque antes de marcar los reclamos, marcaban los cuerpos, el esfuerzo y la dignidad de los trabajadores de la SEIW.

Dentro de las peticiones sobre condiciones de trabajo en la SEIW, podemos distinguir cuestiones relativas a: *a.* mejoras en infraestructura que hicieran más humanamente vivible el

¹⁴⁰ FDCR, Folio 16 (2.8.1947), Folio 27 (8.9.1947) y Folio 59 (5.7.1950) [AF].

¹⁴¹ FDCR, Folio 1 (12.11.1940), Folio 8 (25.11.1944), Folio 32 (29.3.1948), Folio 34 (7.5.1948) y Folios 63 y 64 (14.3.1952) [AF].

¹⁴² FDCR, Folio 1 (12.11.1940), Folios 4 y 5 (27.9.1943), Folio 46 (15.6.1949) y Folio 47 (8.8.1949) [AF].

¹⁴³ FDCR, Folio 41(30.3. 1949) [AF].

¹⁴⁴ FDCR, Folio 9 (21.2.1946) [AF].

espacio y las tareas, como “forrado del taller eléctrico en el galpón de locomotoras de Ing. White”¹⁴⁵, “instalación de dos duchas para baño en los vestuarios del personal”¹⁴⁶, “aseo del personal - lavamanos y mingitorios”, “mejoras [al vagón para el personal]: batería de cocina e implementos de comedor y mejora de la ventilación”¹⁴⁷ o “entrega de ropa de trabajo”¹⁴⁸; *b.* organización del trabajo, como “excibir [sic.] en el tablero de avisos las horas extras trabajadas”¹⁴⁹; “trabajar de forma tal que las 48 horas semanales se terminen el sábado al mediodía a los efectos del sábado inglés”¹⁵⁰ o “inconvenientes que se presentan a los electricistas del Galpón de Máquinas Ing. White por falta de ayudante efectivo”¹⁵¹; *c.* relaciones industriales, como el “entredicho entre el capataz César F. Révoli y el operario F. Pilato”¹⁵² y *d.* solicitud de herramientas y enseres para hacer más llevaderas las tareas, como la “colocación de aparejo en el taller eléctrico de BBNO”¹⁵³ o el pedido del “envío del torno a la brevedad”¹⁵⁴.

2.2.1.1. La resolución por arreglos internos

Este tipo de peticiones relativas a las singularidades del trabajo en la SEIW en cierta medida estaban al margen de toda normativa. En efecto, era imposible que existiera una reglamentación que pudiera contemplar todas y cada una de las circunstancias que podían llegar a suceder en tantos y diferentes espacios laborales como existían en el trabajo ferroviario. De modo que para este tipo de asuntos, las resoluciones eran *sui generis* y dependían de la relación entre la Comisión de Reclamos y Jefe del taller. En ese contexto, las soluciones para este tipo de asuntos particulares, cumplían generalmente con el carácter de “arreglos internos”, lo que reforzaba el *locus* del taller. El carácter interno del arreglo radicaba no sólo en que dependía de esa relación primaria entre la Comisión de Reclamos y el Jefe, sino porque la posibilidad misma de la solución también estaba marcada por las condiciones particulares del trabajo, por lo que se tenía o no disponible. Así, por ejemplo, ante el pedido de los “guardatableros” de “colocación de estufa eléctrica en los tableros de los elevadores 1 y 2 de Ing. White”, el Jefe respondió que, “debido sin embargo a la prohibición de instalar estufas eléctricas por los peligros de incendio,

¹⁴⁵ FDCR, Folio 5 (27.9.1943) [AF].

¹⁴⁶ FDCR, Folio 106 (18.12.1956) [AF].

¹⁴⁷ FDCR, Folio 34 (7.5.1948) [AF].

¹⁴⁸ FDCR, Folios 63 y 64 (14.3.1952) [AF].

¹⁴⁹ FDCR, Folios 1 y 2 (12.11.1940) [AF].

¹⁵⁰ FDCR, Folios 2 y 3 (9.4.1943) [AF].

¹⁵¹ FDCR, Folio 9 (21.2.1946) [AF].

¹⁵² FDCR, Folio 65 (1.8.1952) [AF].

¹⁵³ FDCR, Folios 99 y 100 (22.6.1956) [AF].

¹⁵⁴ FDCR, Folio 79 (7.4.1954) [AF].

promete colocar en el tablero del elevador 1, una estufa vieja a dos velas que posee, y siempre que haya velas de repuesto en su oportunidad”¹⁵⁵. Es decir que el arreglo estaba afectado por las mismas situaciones que condicionaban el desarrollo del trabajo¹⁵⁶.

2.2.2. Por las condiciones del trabajo ferroviario en general

Por otro lado, la Comisión de Reclamos intervenía en cuestiones que si bien sucedían en la SEIW, se medían a la luz de derechos laborales que eran compartidos por un colectivo mayor, el de trabajadores ferroviarios. Si los asuntos exclusivos del taller nos hablan de una condición de excepcionalidad que reforzaba el análisis sobre sí mismo; estos otros, en cambio, suponían una relación con una situación más amplia. En este tipo de casos, el ejercicio de la Comisión de Reclamos, más que defender como legítima una petición que no estaba normada (lo que en todo caso suponía un debate por la definición misma del derecho), consistía en ajustar lo particular (la situación en el taller de la SEIW) a lo general:

Los delegados insisten con que a los electricistas destacados en el Galpón de Locomotoras de Ing. White se les provea de botas de goma dado que las tareas que deben realizar de noche y a la intemperie (...) agregando que de acuerdo a lo que estipula el Art. 179 del Escalafón Único cuyo texto dice: El ferrocarril deberá proveer la ropa necesaria para agua y abrigo, a todo el personal cuyas funciones obliguen a prestaciones de servicio a la intemperie.¹⁵⁷

En ese sentido, se trataba de cuestiones no exclusivas de este taller y que por lo tanto eran evaluadas en función de reglamentos, estatutos y escalafones generales que la Unión Ferroviaria oportunamente había negociado con las empresas. Entre otras, tenían que ver con sueldos, viáticos, turnos, horarios, vacantes, horas extras, categorías y antigüedad¹⁵⁸:

Todo trabajo en el día franco debe pagarse con el 100% de aumento. (...) Si fuera personal del taller, y que por razones de servicio es trasladado provisoriamente a otro punto de la línea, situación comprendida en el artículo 35 del Escalafón Único, entonces

¹⁵⁵ FDCR, Folios 4 y 5 (24.9.1943) [AF].

¹⁵⁶ Otros ejemplos como un adelanto de dinero para viáticos supeditado a la posibilidad de que “haya dinero en caja chica”. FDCR, Folios 1 y 2 (12.11.1940) o el revestimiento del taller de madera machimbrada que tuvo que esperar al “próximo invierno a que el Dpto. de Vías y Obras deponga madera vieja”. FDCR, Folios 4 y 5 (24.9.1943) [AF].

¹⁵⁷ FDCR, Folios 99 y 100 (22.6.1956) [AF].

¹⁵⁸ FDCR; Folios 2 y 3 (9.4.1943), Folios 4 y 5 (27.9.1943), Folio 6 (14.4.1944), Folio 7 (8.8.1944), Folio 43 (23.5.1949) y Folio 74 (19.11.1953) [AF].

*la concesión de los francos y demás descansos deben tener lugar en la residencia provisoria mientras dure el traslado*¹⁵⁹.

2.2.2.1. La resolución a la luz de las reglamentaciones

Por estar amparada en reglamentaciones más amplias y generales, la mayoría de las veces la resolución de este tipo de asuntos no sucedía en el nivel local, sino que quedaba fuera del alcance de la relación primaria entre la Comisión de Reclamos y el Jefe del taller. Por ese motivo, ante estas situaciones el potencial de la Comisión de Reclamos en la obtención de (buenos) resultados parecía también diluirse, hacerse más débil. En todo caso, su función radicaba en ajustar lo específico a lo que por homologado y general, desatiende lo particular, y hacer circular la demanda. Por el contrario, otros actores tomaban mayor protagonismo. Así, por ejemplo, las consultas al gremio para identificar “si corresponde o no corresponde”¹⁶⁰, se volvían fundamentales y era probable que las peticiones transitaran por los caminos administrativo y gremial. Como dependían del tránsito por esas otras vías, la efectividad o incluso la posibilidad de una respuesta definitiva, se hacían más lejanas.

3. A modo de cierre

En el ámbito de la Comisión de Reclamos de la SEIW, ajustado a la dimensión micro del taller y al tiempo cotidiano, se trataban reclamos que podemos agrupar en dos categorías. Por un lado, aquellos reclamos que respondían a derechos básicos como trabajadores y que eran evaluados y presentados como tales a la luz de reglamentaciones generales que servían de referencia para muchos otros trabajadores ferroviarios. Por otro lado, situaciones internas al taller, tan peculiares de ese espacio de trabajo (como la disponibilidad de una canilla para el aseo del personal, o la solicitud de una estufa para que los trabajadores no pasaran frío) que no estaban especificadas en ninguna legislación. De modo que los pedidos y demandas sobre este tipo de cuestiones se estructuraban en función de lo que los trabajadores del taller y la Comisión de Reclamos entendían por condiciones de trabajo apropiadas y suponían el ejercicio de la discusión sobre la pertinencia o no del reclamo, la definición misma del derecho.

Esta clasificación está relacionada con el procedimiento de reclamación descrito en el Capítulo IV, así como también con las probabilidades y dificultades de su resolución. Por un lado, aquellas demandas que se amparaban y dialogaban con una reglamentación general,

¹⁵⁹ FDCR, Folio 38 (20.9.1948) [AF].

¹⁶⁰ Entrevista a Silverio De Palma.

pasaban por varias esferas de discusión de modo que su resolución escapaba a la competencia de la Comisión de Reclamos y los resultados generalmente se dilataban en el tiempo. Por su parte, los reclamos que tenían que ver con las condiciones específicas del taller, se elaboraban en el ámbito de discusión entre la Comisión de Reclamos y el Jefe de la SEIW. En esa dimensión interna, sostenida en el vínculo cotidiano, en la necesidad de solución para llevar adelante el buen gobierno del taller, los asuntos se definían, en principio, con mayor celeridad y siempre teniendo en cuenta los recursos materiales y concretos disponibles en el taller.

Vistos en perspectiva con otras demandas acaso mayores o a la distancia en el tiempo, estos reclamos - ya sea los ajustados a la realidad de la SEIW y no de otra dependencia, como los generales que tomaban carnadura en la experiencia del taller-, parecen nimios, “de poca importancia, menores”¹⁶¹, y puede ser que lo fueran. Pero si los consideramos en un tiempo presente pretérito, con el taller en marcha y habitado, entonces adquieren otra dimensión. De pronto se vuelven significativos, en primer lugar, por lo que su tratamiento podía implicar para la experiencia cotidiana de quienes allí se desempeñaban laboralmente. Pero también porque su atención era importante para llevar adelante lo que definimos como el gobierno del taller. Justamente por su insignificancia era preciso atenderlos. De lo contrario podían tornarse más densos, podían entorpecer el desarrollo del trabajo en el taller, afectar a las relaciones laborales, en fin horadar el tiempo de lo cotidiano. Atender a este tipo de demandas, “menores”, era operar sobre la armonía en el desarrollo del trabajo y el normal funcionamiento del taller.

¹⁶¹ Entrevista a Amílcar Bournod.

CONCLUSIONES FINALES

Esta tesina comenzó con el hallazgo de aquello que los historiadores llaman una “fuente”. Es decir, no partió de una idea inspirada, ni tampoco de aquellas puntas de investigación que a veces se encuentran al leer una nota al pie en un libro interesante. Comenzó con un material documental compuesto por 249 folios pertenecientes a la Comisión de Reclamos de la SEIW. Una carpeta hallada en una estantería del “Archivo de papel”¹⁶² de Ferrowhite, el museo ferroviario ubicado en el puerto de Ingeniero White en el que trabajo desde hace ya unos cuantos años. Si se quiere, este trabajo comenzó con el hallazgo de una fuente perteneciente a aquello que los historiadores llaman “un caso”: una comisión de reclamos de un taller ferroviario de una ciudad determinada y en un tiempo preciso.

En los primeros acercamientos a este material, varias perspectivas de análisis y objetivos¹⁶³ fueron considerados, hasta que finalmente la investigación fue decantando hasta llegar a la reconstrucción pormenorizada del funcionamiento de esta Comisión de Reclamos. Para ello utilizamos un registro único relativo a su cotidianeidad en una etapa fundamental del mundo ferroviario argentino. La tarea de leer y releer una y otra vez cada uno de los folios, ayudó a que nos familiarizáramos con la fuente, y poco a poco empezamos a comprender de qué trataban esos documentos, a encontrar regularidades, a establecer relaciones entre actores y posibles órdenes. En paralelo comenzó la pesquisa, por un lado, de fuentes complementarias que ayudaran a contextualizar a la principal, porque si bien la excepcionalidad de este material producto de la cotidianeidad se planteaba como una ventaja, no resultaba suficiente. Llevó tiempo dar con otras fuentes (reglamentos, escalafones y una serie de entrevistas a ex trabajadores y ex jefes) y es que a veces un aspecto tan particular se pierde en el mar de lo poco importante y las referencias que permitan contextualizarlo se vuelven escasas. Por otro lado, se iniciaba la búsqueda de

¹⁶² En el museo existen varios espacios de conservación: un depósito de objetos, un archivo oral y otro fotográfico. El reservorio documental y bibliográfico acabó recibiendo coloquialmente el nombre de “Archivo de papel”.

¹⁶³ Una de ellas consistió en considerar al material documental relativo a la Comisión de Reclamos como un “vector de memoria” (según el planteo de Henry Rousso, 2007). La idea era reconstruir la trayectoria de esa carpeta desde el momento en que ese material era utilizado a diario hasta el presente. Esta tarea implicaba tres instancias. Por un lado, una reconstrucción del sentido de uso de ese material, que nos conducía a pensar qué era y cómo funcionaba esa Comisión de Reclamos. Por otro lado, una reconstrucción de lo sucedido entre ese momento de uso y este presente de conservación (sentido museal / documental), lo que suponía visitar el proceso de concesiones ferroviarias, el desguace del taller de la SEIW, el retiro preventivo del material (del que se encargó un grupo de ferroviarios) y la propia historia del museo. Finalmente, considerando la propuesta museológica y museográfica de Ferrowhite (interesado en la reflexión crítica de la historia y del presente), el objetivo era generar una propuesta de visibilización de esa carpeta en el espacio de muestra del museo con la intención de promover las memorias alrededor de esta (y otras) Comisión(es) de Reclamos, así como también la reflexión actual sobre estos asuntos.

bibliografía con el objeto de conocer el estado del arte respecto de temáticas idénticas o más o menos afines. El acercamiento a ciertas lecturas y debates historiográficos sobre las comisiones internas (Alexander: 1962; Doyon: 1984; Ceruso: 2010; Basualdo: 2010) habilitó las preguntas a partir de las cuales fueron formuladas las hipótesis. Éstas intentaron poner en diálogo este caso con problemáticas mayores, porque si algo he aprendido en estos años de carrera universitaria, es que lo que nos guía y moviliza no son los documentos, ni los hechos, ni los casos en sí mismos, sino las preguntas que podemos hacerles desde la distancia. Preguntas que pueden servir para reconstruir la experiencia de esa Comisión en particular y al mismo tiempo para vincularla, ponerla en diálogo con otras afines y a la vez diferentes. Así, nos interrogamos por el sentido práctico de estas instancias laborales, es decir por qué tipo de funciones cumplían en la cotidianeidad del trabajo, así como también nos hicimos una pregunta en clave histórica referida a si, en lo que respecta a la transición en la actividad ferroviaria entre la gestión privada y la estatal, la trayectoria de la Comisión de Reclamos de la SEIW planteaba cambios, continuidades o transiciones con ritmo propio. Resultado de todo ello, esta tesina se concibe como un aporte desde lo empírico que acaso pueda servir para seguir pensando cuestiones históricas, analíticas y teóricas mayores.

Teniendo presente que el conocimiento científico es siempre provisorio, a continuación exponemos algunos resultados sobre la Comisión de Reclamos de la SEIW a los que arribamos después de haber andado y desandado todo este largo camino. Estas conclusiones, orientadas por las hipótesis entendidas como intuiciones, y sostenidas en lo que hemos podido ver a través de las diferentes fuentes documentales así como también en el cruce con la bibliografía disponible, podrían sintetizarse en los siguientes puntos:

1. Las Comisiones de Reclamos aparecieron en el mundo del trabajo ferroviario en Argentina de la década de 1920 y supusieron un modelo de administración de las relaciones industriales novedoso en el sentido de que entendían que los conflictos y las tensiones emanadas de la cotidianeidad laboral eran aspectos que debían ser atendidos en la dinámica interna de trabajo. De algún modo, ese nuevo modelo expresaba todo un cambio en las relaciones industriales (de la confrontación a la negociación), relacionado con la expansión del sindicalismo de tipo reformista (con la creación de la Unión Ferroviaria en 1922) y nuevas actitudes, de predisposición, por parte de las empresas y el Estado frente a la cuestión obrera. Pero estas comisiones continuaron existiendo durante la década siguiente a pesar de los avatares que el

sindicato sufrió en otros sentidos, e incluso pervivieron después de la nacionalización de los ferrocarriles (1948) y de los cambios que el traspaso de propiedad trajo en cuanto a las relaciones industriales (el Estado - patrón). En efecto, las Comisiones de Reclamos quedaron incorporadas como parte del funcionamiento cotidiano de los espacios de trabajo como el taller de la SEIW.

En ese sentido, si el simple mantenimiento de estas instancias laborales en diferentes momentos históricos permite esbozar la idea de continuidad, esta percepción ha sido reforzada a partir de dos relevamientos. Por un lado, producto de un análisis comparado, descubrimos la similitud que presentaban los reglamentos de las empresas privadas y estatal; y por el otro, en el funcionamiento de la Comisión de Reclamos de la SEIW durante la transición peronista, notamos continuidades y pervivencias en cuanto a su composición, el tipo de asuntos que abordaba y los procedimientos de reclamación que seguía. Entendemos que esta cierta continuidad puede deberse a múltiples razones. Por un lado, al rol adquirido por la Unión Ferroviaria y al paradigma sindical que planteaba (centralizado, moderado, negociador), que resultó funcional tanto para el estado de relaciones industriales de la década de 1920 como con posterioridad. De modo tal que esta circunstancia la volvió un actor clave en las relaciones industriales y posibilitó que mantuviera esas instancias de representación y tratamiento de las tensiones y asuntos del personal. Por otro lado, pareciera que las Comisiones de Reclamos resultaban provechosas también para las empresas y en este sentido, independientemente de las especificidades que estas adoptaron en las distintas coyunturas históricas. De modo tal que las Comisiones de Reclamos si bien no cimentaban una simetría de poder entre los trabajadores y las empresas, eran importantes en la medida en que ambos actores sacaban provecho de su funcionamiento. Para las empresas y los jefes, eran una herramienta de contención que evitaba que las demandas y reclamos se expresaran a través de modos más disruptivos; en tanto que los trabajadores encontraban en este mecanismo la posibilidad de dar curso a sus peticiones y demandas cotidianas a través de los canales administrativo y sindical.

En definitiva, las Comisiones de Reclamos resultaban un mecanismo para administrar las tensiones y así sostener el desarrollo del trabajo en un clima de cierta armonía. De ahí que tuvieran especial sentido y utilidad en el nivel de lo cotidiano y en espacios micro como el taller de la SEIW. Y de ahí entonces que, fundadas en una razón operativa, de funcionamiento, las Comisiones de Reclamos encontraran en la práctica una continuidad acaso no del todo meditada.

2. En cuanto a su funcionamiento, por estar estructurada en la intersección de los ámbitos sindical y administrativo (habida cuenta de que formaba parte del gremio, pero que también su existencia estaba reconocida y normalizada en los reglamentos de las empresas), la Comisión de Reclamos era una institución compleja. Marcada por las identidades, los intereses y los roles de los actores que en ella interactuaban, ninguna de las definiciones sobre la Comisión de Reclamos puede ser totalmente nítida ni unívoca. La Comisión de Reclamos era en sí misma una zona de contacto y negociación y por eso mismo no puede ser concebida ni como un espacio exclusivo de defensa de los trabajadores, ni de neta manipulación por parte del sector patronal. Asimismo, en la medida en que esa negociación era necesaria no sólo para obtener el reconocimiento acerca de los problemas y demandas que afectaban a los trabajadores (y eventualmente satisfacerlos), sino también para hacer viable el desarrollo cotidiano del trabajo bajo un clima de cierta armonía – dado que era una especie válvula de dosificación constante de la conflictividad resultante de la cotidianeidad laboral–, comprendemos que la Comisión de Reclamos era una instancia fundamental para el gobierno del taller.

3. Finalmente, esta investigación acaso por tener su foco en el desenvolvimiento de una Comisión de Reclamos de un espacio ferroviario en particular, nos ha permitido poner en consideración algunas lecturas historiográficas más o menos consolidadas que existen sobre ciertos procesos históricos y dinámicas sociales y laborales. Por un lado, la idea de ruptura que cierta historiografía ha atribuido a la nacionalización ferroviaria durante el peronismo; y por el otro, la atribución de identidades definidas, cerradas y estáticas a los diferentes actores sociales (los jefes como representantes de las empresas y los trabajadores como opuestos a la patronal) y de usos exclusivos y excluyentes a ciertas instancias de negociación como las Comisiones de Reclamos. En cuanto al primer punto, a juzgar por la trayectoria de la SEIW en cuanto espacio de trabajo así como también en lo que respecta a la dinámica de su Comisión de Reclamos, la transición entre la administración por parte del FCS y la empresa estatal no se vivió como un corte tajante, sino que se desarrolló a un ritmo pausado y asumiendo características propias. En efecto, las nuevas funciones y tareas que fue tomando la SEIW coexistieron con las antiguas, la composición del personal y de los jefes se modificó paulatinamente y la Comisión de Reclamos funcionó bajo el signo de la continuidad en cuanto a su composición, procedimientos de reclamación y tipos de reclamos abordados. Una mirada puesta sobre lo cotidiano nos permite observar por un lado, que en ese nivel las circunstancias previas y nuevas se fueron solapando de

manera que los cambios se asimilaron desde un plano de mayor estabilidad, como demuestra el funcionamiento de la SEIW. Y, por otro lado, nos permite entender que en todo proceso de cambio hay dimensiones más sensibles que otras: la trayectoria de la Comisión de Reclamos podría considerarse dentro de las dimensiones menos sensibles.

Asimismo, es necesario entender a la Comisión de Reclamos como una forma que institucionalizaba el conflicto, un mecanismo para administrar las relaciones industriales, así como comprender a la intersección, la mixtura y la hibridez como aspectos fundamentales de su dinámica de funcionamiento. En ese sentido, más que una instancia nítida y definida, era más bien un espacio dinamizado por tensiones, conflictos y por intentos de mantener ciertas cuestiones estables, de manera tal que operaba como una arena de debate, confrontación y negociación. Resultado de todo ello, las identidades y roles de quienes intervenían en ella tampoco resultaban ser tan nítidas ni tan absolutas, sino que se iban adaptando a/ y moldeando con la misma dinámica. Así es posible comprender que la Comisión de Reclamos ejercía funciones tanto de defensa como también de cierto control de los trabajadores del taller.

Finalmente, una última observación en clave de reconocimiento y agradecimiento. Durante cierto tiempo, universidad y museo fueron dos espacios que frecuenté en paralelo. De manera tal que si parte del oficio de la historia lo conocí y aprendí en la universidad, leyendo textos, debatiendo metodologías, a Ferrowhite (museo taller), además del permiso para utilizar los documentos, debo otro tanto. Ahí me he involucrado en un quehacer cotidiano orientado a la comprensión y reflexión sobre la historia y el presente del trabajo ferropuertoario en esta ciudad y su región, a partir de la articulación entre documentos escritos, fotografías, objetos y testimonios orales. En ese sentido, esta tesina ha sido también un intento por reunir y cruzar esas dos trayectorias y experiencias institucionales.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alexander, Robert (1962), *Labor Relations in Argentina, Brazil and Chile*, New York, McGraw- Hill Book Company Inc.
- Badaloni, Laura (2011), “La *familia ferroviaria* a principios del siglo XX. Bienestar y *lealtad de hierro* en el Ferrocarril Central Argentino”, en Dicósimo, D. y S. Simonassi (comps.), *Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social*, Rosario, Prohistoria Ediciones, pp. 143-157.

- Basualdo, Victoria (2010), “La organización y la militancia obrera en el lugar de trabajo. Hacia una historia de los delegados y comisiones internas en Argentina, desde 1930 a la actualidad”, en Bohoslavsky, Ernesto y otros (comps.), *Problemas de historia reciente del Cono Sur*, Buenos Aires, Prometeo Libros, Volumen II, pp. 61- 90.
- Cardozo, Daniel (2007), “La política ferroviaria del peronismo”, en *I Jornadas de Historia de las Industrias y los Servicios*, FCE-UBA.
- Caviglia, Ma. Jorgelina (1993), *Ingeniero White. La huelga de 1907*, Bahía Blanca, Museo del Puerto de Ingeniero White.
- Cena, Juan Carlos (2009), *Ferrovianos. Sinfonía de acero y lucha*, Buenos Aires, La nave de los locos.
- Ceruso, Diego (2010), *Las comisiones internas de fábrica. Desde la huelga de la construcción de 1935 hasta el golpe de estado de 1943*, Vicente López, Dialektik.
- Contreras, Gustavo (2009), “Ferrovianos. Un capítulo de sus luchas: las huelgas ferroviarias de fines de 1950 y principios de 1951”, en *V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma de Mallorca.
- Cuccorese, Horacio J. (1969), *Historia de los ferrocarriles en la Argentina*, Buenos Aires, Ediciones Macchi.
- Doyon, Louise M. (1984), “La organización del movimiento sindical peronista (1946-1955)”, en *Desarrollo Económico*, vol 24, N° 94, pp. 203- 234.
- Echagüe, Fernando (1991), “La Junta Reguladora de Granos: su creación”, en *Revista Libertas*, N° 15, Instituto Universitario ESEADE. Disponible en www.esade.edu.ar
- Fernández, Manuel (1947), *La Unión Ferroviaria a través del tiempo. Veinticinco años al servicio de un ideal (1922-1947)*, Buenos Aires, Unión Ferroviaria.
- Fernández, Jorge R y Julio C. Rondina (dirs) (2011), *Historia y memoria del Ferrocarril Argentino en la región capital de la provincia de Santa Fe*, Proyecto de Extensión de Interés Social (PEIS), Universidad Nacional del Litoral, Fac de Cs. Jurídicas y Sociales, Santa Fe.
- Golberg, Heidi (1979), *Railroad Unionization in Argentina, 1912-1929. The Limitations of a Working Class Alliance*, Yale University, Ph.D.
- Gordillo, Mónica (1988), *El Movimiento Obrero Ferroviario visto desde el interior del país (1916-1922)*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina.

- Guerreiro, Héctor, (2011a) *Los ferrocarriles en Bahía Blanca. F.C.B.A.P – F.C.B.B.N.O. 1887- 1924 (vol. 1)*, Bahía Blanca, CEMYK SH.
- ----- (2011b), *Los ferrocarriles en Bahía Blanca. F.C.S. – F.C.R.P.B. 1884-1948 (vol. 2)*, Bahía Blanca, CEMYK SH.
- Haydu, Jeffrey (1991), *Between craft and class: Skilled Workers and Factory Politics in the United States and Britain, 1890- 1922*, Berkeley, University of California Press. Disponible en <http://ark.cdlib.org/ark:/13030/ft9t1nb603/>
- Horowitz, Joel (1984), “Ideologías sindicales y políticas estatales en la Argentina (1930-1943)”, en *Desarrollo Económico*, vol. 24, N° 94, pp. 275-296.
- ----- (1985), “Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920- 1943)”, en *Desarrollo Económico*, vol 25, N° 99, pp. 421-445.
- Lobato, Mirta Z. (coord.) (2000), *El progreso, la modernización y sus límites (1880-1916)*, en Nueva Historia Argentina, Tomo V, Buenos Aires, Sudamericana.
- López, Mario y Jorge Waddell (comps.) (2007), *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*, Buenos Aires, Lumière.
- Lucita, Eduardo (comp.) (1999), *La patria en el riel. Un siglo de lucha de los trabajadores ferroviarios*, Buenos Aires, Ediciones del pensamiento nacional.
- Marcilese, José (2010), “El sindicalismo ferroviario durante el primer peronismo. El caso de la Unión Ferroviaria de Bahía Blanca”, en *Actas IX jornadas Nacionales y VI Latinoamericanas “El pensar y hacer en nuestra América”*, Bahía Blanca, UNS.
- Matsushita, Hiroshi (1986), *Movimiento Obrero Argentino 1930-1945. Sus proyecciones en los orígenes del peronismo*, Buenos Aires, Hyspamérica.
- Miravalles, Ana (2013), *Los talleres invisibles. Una historia de los Talleres Ferroviarios Bahía Blanca Noroeste*, Bahía Blanca, Ferrowhite.
- Monacci, Gustavo (1979), *La colectividad británica en Bahía Blanca*, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur.
- Palermo, Silvana A. (2009), “De las organizaciones sindicales a las familias trabajadoras: nuevas miradas sobre los protagonistas de la gran huelga ferroviaria de 1917 en Argentina”, en *V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma de Mallorca.
- Perrière, Hernán (2005), “Huelgas obreras en Bahía Blanca (1917-1919): algunos elementos para discutir el rol del estado durante el gobierno de Yrigoyen”, en *Cernadas de Bulnes*,

M, y M. Vaquero (comps.), *Estudios culturales, modernidad y conflicto en el Sudoeste Bonaerense*, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur, pp. 91-102.

- Raffaghelli, L. (2004), *Las grandes huelgas ferroviarias en Argentina*, Serie Cuadernos de investigación jurídica y Social, Equipo Federal de Trabajo, Necochea, Trabajo y Utopía.
- Randazzo, Federico (2007), *Las grietas del relato histórico. Apuntes sobre los orígenes del anarquismo en Bahía Blanca y la matanza de obreros en Ingeniero White en 1907*, Buenos Aires, Ediciones Centro Cultural de la Cooperación Floreal Gorini.
- Ribas, Diana y Fabiana Tolcachier (2012), *La California del Sur. De la construcción del nudo ferro- portuario al centenario local (Bahía Blanca, 1884-1928)*, Colección Cuadernos de Historias del Sur Bonaerense, N° 3, Bahía Blanca, EdiUns.
- Rögind, William (1937), *Historia del Ferrocarril Sud*, Buenos Aires.
- Rousso, Henry (2007), “La trayectoria de un historiador del tiempo presente, 1975-2000”, en Anne Pérotin-Dumon (dir.), *Historizar el pasado vivo en América Latina*. Disponible en http://etica.uahurtado.cl/historizarelpasadovivo/es_contenido.php
- Schvarzer, Jorge, Andrés Regalsky y Teresita Gómez (comps.) (2008), *Historia de los Ferrocarriles Argentinos (1857-1940)*, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas, Buenos Aires.
- Torre, Juan Carlos (1990), *La vieja guardia sindical y Perón. Sobre los orígenes del peronismo*, Buenos Aires, Sudamericana.
- Wadell, Jorge E. (2008), “El mecanismo de control del capital de las empresas ferroviarias y su funcionamiento. 1908- 1939. El caso del Ferrocarril del Sud”, en *XXI Jornadas de Historia Económica*, Caseros.
- ----- (2010), “El mecanismo de control del capital de las empresas ferroviarias a partir de la Ley Mitre”, en *Revista H-Industri@*, Año 4, N° 7.
- ----- (2012), “Historia del ferrocarril”, en Apuntes de cátedra Lic. en Tecnologías ferroviarias, Ateneo Ing. Pedro Sacaggio, Universidad Nacional de Lanús.

FUENTES

A. REGLAMENTOS, ESCALAFONES, ESTATUTOS Y OTRA DOCUMENTACIÓN RELATIVA A LA SEIW

- *Clasificación de trabajo y sueldos para el personal del Departamento de Electricidad del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico y Sección Electrificación del Ferrocarril Oeste de Buenos Aires*, Buenos Aires, 23 de diciembre de 1927. [AF]
- *Reglamento General de condiciones para el personal de servicio de los Ferrocarriles Sud y Oeste, Central Argentino y Buenos Aires al Pacífico*, 1938. [AF]
- Comisión especial de representantes de empresas y de obreros ferroviarios, *Revisión de escalafones, convenios y reglamentos*, Buenos Aires, Unión Ferroviaria, 1930.
- *Reglamento de escalas de sueldos y condiciones de ingreso, ascenso y cesantías para el personal del Departamento de Vías y Obras (Ferrocarril Oeste de Buenos Aires: 1927)* [AF]
- *Reglas que rigen las relaciones entre los FF.CC particulares de jurisdicción nacional y la Liga de Empleados Ferroviarios (1938)* [AF]
- Ministerio de Transportes de la Nación, *Resolución 1-50. Escalafón Único para el personal de ferrocarriles nacionales representado por la sociedad 'Unión Ferroviaria'*, 1950 [AF].
- Unión Ferroviaria, *Estatuto de la Unión Ferroviaria*, Buenos Aires, 1952.
- *Registro de las actividades de la usina del FCS y de la SEIW (1/1/1934 – 7/2/1935)* [AF].
- *Carpeta de la Comisión de Reclamos de la SEIW (1940-1971)* [AF].

B. FONDO Comisión de Reclamos de la SEIW (1940-1971) [AF]:

Folios:

- 1 (12.11.1940), *Acta de la reunión entre la Jefatura (R. H. Woodward y S. Silvestrone - FCS) y la Comisión de Reclamos de la Unión Ferroviaria (J. Silenzi, E. Rudan)*, 11/11/1940.
- 2 y 3, (9.4.1943), *Acta de la reunión entre la Jefatura (R. H. Woodward y S. Silvestrone - FCS) y la Comisión de Reclamos de la Unión Ferroviaria (J. Silenzi, J. Speranzoni y V. Moroni)*, 6/4/1943.
- 4 y 5 (27.9.1943), *Acta de la reunión entre la Jefatura (R. H. Woodward y S. Silvestrone - FCS) y la Comisión de Reclamos de la Unión Ferroviaria (V. Moroni, J. Agnelli y V. Cangelosi)*, 24/9/1943.
- 6 (14.4.1944), *Acta de la reunión entre la Jefatura (R. H. Woodward y S. Silvestrone- FCS) y la Comisión de Reclamos de la Unión Ferroviaria (J. Agnelli, V. Moroni, y V. Cangelosi)*, 13/4/1944.

- 7 (8.8.1944), *Acta de la reunión entre la Jefatura (R. H. Woodward y S. Silvestrone- FCS) y la Comisión de Reclamos de la Unión Ferroviaria (J. Agnelli y V. Moroni)*, 6/8/1944.
- 8 (25.11.1944), *Acta de la reunión entre la Jefatura (R. H. Woodward y S. Silvestrone- FCS) y la Comisión de Reclamos de la Unión Ferroviaria (J. Agnelli, V. Moroni y M. Serrano)*, 24/11/1944.
- 9 (21.2.1946), *Acta de las reuniones entre la Jefatura (R. H. Woodward y S. Silvestrone- FCS) y la Comisión de Reclamos de la Unión Ferroviaria (J. Agnelli, V. Moroni y M. Serrano)*, 15/10/1945 y 21/2/1946.
- 10 (8.8.1946), *Acta de la reunión entre la Jefatura (R. H. Woodward y A. Garrote- FCS) y la Comisión de Reclamos de la Unión Ferroviaria (J. Agnelli, V. Moroni y F. Pilato)*, 6/8/1946.
- 12 (14.10.1946), *Comunicación de la Comisión Ejecutiva de la Seccional Ing. White de la Unión Ferroviaria al Secretario de la Comisión de Reclamos.*
- 14, 15 y 16 (2.8.1947), *Acta de la asamblea de la especialidad de la Sección Eléctrica en el marco de la Seccional Ing. White de la Unión Ferroviaria.*
- 27 (8.9.1947), *Acta de la asamblea de la especialidad de la Sección Eléctrica en el marco de la Seccional Ing. White de la Unión Ferroviaria.*
- 29 (19.9.1947), *Acta de la asamblea de la especialidad de la Sección Eléctrica en el marco de la Seccional Ing. White de la Unión Ferroviaria.*
- 32 (29.3.1948), *Comunicación de la Comisión Ejecutiva de la Seccional Ing. White de la Unión Ferroviaria al Secretario de la Comisión de Reclamos.*
- 33 (26.4.1948), *Comunicación de la Comisión Ejecutiva de la Seccional Ing. White de la Unión Ferroviaria al Secretario de la Comisión de Reclamos.*
- 34 (7.5.1948), *Acta de la reunión entre la Jefatura (H. Pilling y A. Garrote- FNGRoca) y la Comisión de Reclamos de la Unión Ferroviaria (N. Sfascia, A. Ursino y F. Pilato)*, 4/5/1948.
- 35 (18.8.1948), *Acta de la reunión entre la Jefatura (H. Pilling y A. Garrote- FNGRoca) y la Comisión de Reclamos de la Unión Ferroviaria (A. Ursino, N. Sfascia y F. Pilato)*, 13/8/1948.
- 38 (20.9.1948), *Comunicación de la Comisión Ejecutiva de la Seccional Ing. White de la Unión Ferroviaria al Secretario de la Comisión de Reclamos.*
- 41 (30.3.1949), *Carta remitida por los guardatableros (O. Porcellatti, M. R Walz, D. Iozzo y J. Latini) a la Comisión de Reclamos.*

- 42 (25.4.1949), *Comunicación de la Comisión Ejecutiva de la Seccional Ing. White de la Unión Ferroviaria al Secretario de la Comisión de Reclamos.*
- 43 (23.5.1949), *Carta remitida por la Gerencia del Ferrocarril Gral. Roca a la Comisión de Reclamos.*
- 44 (4.6.1949), *Comunicación de la Comisión Ejecutiva de la Seccional Ing. White de la Unión Ferroviaria al Secretario de la Comisión de Reclamos.*
- 45 (14.7.1949), *Acta de la reunión realizada entre la Jefatura (H. Pilling y A. Garrote-FNGRoca) y la Comisión de Reclamos de la Unión Ferroviaria (H. Porcellatti, V. Long y V. Moroni), 11/7/1949.*
- 46 (15.6.1949), *Acta de la asamblea de la especialidad de la Sección Eléctrica en el marco de la Seccional Ing. White de la Unión Ferroviaria.*
- 47 (8.8.1949), *Comunicación de la Comisión Ejecutiva de la Seccional Ing. White de la Unión Ferroviaria al Secretario de la Comisión de Reclamos.*
- 50, 51 y 52 (30.11.1949) *Circular General N° 73 de la Comisión Directiva de la Unión Ferroviaria.*
- 55 (3.5.1950), *Comunicación de la Comisión Ejecutiva de la Seccional Ing. White de la Unión Ferroviaria al Secretario de la Comisión de Reclamos.*
- 59 (5.7.1950), *Comunicación de la Comisión Ejecutiva de la Seccional Ing. White de la Unión Ferroviaria al Secretario de la Comisión de Reclamos.*
- 63 y 64 (14.3.1952), *Acta de la reunión entre la Jefatura (H. Pilling y A. Garrote- FNGRoca) y la Comisión de Reclamos de la Unión Ferroviaria (N. Sfascia, L. Di Meglio y E. Redivo), 14/3/1952*
- 65 (1.8.1952), *Acta de la reunión entre la Jefatura (H. Pilling y A. Garrote) y la Comisión de Reclamos de la Unión Ferroviaria (N. Sfascia, L. Di Meglio y C. Caramignoli), 1/8/1952.*
- 67 (11.2.1953), *Acta de la reunión entre la Jefatura (H. Pilling y A. Garrote- FNGRoca) y la Comisión de Reclamos de la Unión Ferroviaria (N. Sfascia, E. Redivo, L. Di Meglio y C. Caramignoli), 11/2/1953.*
- 73 (2.6.1953), *Comunicación de la Comisión Directiva de la Unión Ferroviaria al Secretario de la Comisión de Reclamos. -Memorial para tratar con la CCR-*
- 74 (19.11.1953), *Carta remitida por el personal de la SEIW a la Jefatura (H. Pilling)*

- 79 (7.4.1954), *Carta remitida por Especialistas y Auxiliares Mecánicos y la Comisión de Reclamos a la Jefatura (H. Pilling).*
- 84 (31.8.1954), *Comunicación de la Comisión Ejecutiva de la Seccional Ing. White de la Unión Ferroviaria al Secretario de la Comisión de Reclamos – sueldos-.*
- 85 (31.8.1954), *Comunicación de la Comisión Ejecutiva de la Seccional Ing. White de la Unión Ferroviaria al Secretario de la Comisión de Reclamos – vestuario-.*
- 86 (31.8.1954), *Comunicación de la Comisión Ejecutiva de la Seccional Ing. White de la Unión Ferroviaria al Secretario de la Comisión de Reclamos – pagos de horas del mediodía y gastos de movilidad-.*
- 87 (18.1.1955), *Comunicación de la Comisión Ejecutiva de la Seccional Ing. White de la Unión Ferroviaria al Secretario de la Comisión de Reclamos –viáticos-.*
- 88 (15.2.55) *Informe remitido por la Comisión Central de Reclamos del Departamento Eléctrico del FNG. Roca, respecto de los asuntos pendientes de resolución con la Superioridad del Departamento.*
- 90 (31.5.1955), *Comunicación de la Comisión Ejecutiva de la Seccional Ing. White de la Unión Ferroviaria al Secretario de la Comisión de Reclamos.*
- 94 y 95 (23.12.1955), *Acta de la reunión entre y la Jefatura (A. Bournod y A. Garrote- FNGRoca) y la Comisión de Reclamos de la Unión Ferroviaria (E. Redivo e I. Viera), 23/12/1955.*
- 99 y 100 (22.6.1956), *Acta de reunión entre la Jefatura (A. Bournod y A. Garrote- FNGRoca) y la Comisión de Reclamos de la Unión Ferroviaria (E. Redivo, I. Viera y J. Fernández), 22/6/1956.*
- 106 (18.12.1956) *Acta de la reunión entre la Jefatura (A. Bournod y A. Garrote- FNGRoca) y la Comisión de Reclamos de la Unión ferroviaria (E. Redivo y J. Fernández), 18/12/1956.*
- 125 (14.8.1957), *Acta de la asamblea de la especialidad de la Sección Eléctrica en el marco de la Seccional Ing. White de la Unión Ferroviaria.*
- 149 (16.3.1963), *Carta remitida por los Electricistas Grupo A a la Jefatura de la SEIW.*
- 151 (28.6.1963), *Acta de la asamblea de la especialidad de la Sección Eléctrica en el marco de la Seccional Ing. White de la Unión Ferroviaria.*
- 153, 154 y 155 (4.7.1963), *Carta remitida por la Comisión de Reclamos al presidente de la Comisión Ejecutiva de Ing. White.*

- 156 (10.7.1963), *Carta remitida por la Comisión de Reclamos a la Jefatura (A. Bournod).*
- Folios 157 y 158 (12.7.1963), *Carta remitida por la Comisión de Reclamos a la Jefatura (A. Bournod).*
- 165 (22.8.1963), *Carta remitida por el Secretario de la Comisión de Reclamos de la SEIW a la Jefatura (A. Bournod).*
- 166 (23.8.1963), *Acta de la asamblea de la especialidad de la Sección Eléctrica en el marco de la Seccional Ing. White de la Unión Ferroviaria - Jerarquización-.*
- 167 (24.8.1963), *Carta remitida por la Comisión de Reclamos (R. Tarca y J. Fernández) a la Jefatura (A. Bournod) – en la que se informa la decisión de folio 166-.*
- 171(5.9.1963), *Carta remitida por la Jefatura (A. Bournod) a la Comisión de Reclamos.*
- 172 (6.9.1963), *Carta remitida por la Comisión de Reclamos (R. Tarca y J. Fernández) a la Jefatura (A. Bournod).*
- 179 (6.11.1963), *Carta remitida por los Guardatableros (O. Porcellatti, J. Latini y P. Ferrucci) a la Jefatura (A. Bournod).*
- 187 (30.12.1963), *Carta remitida por la Comisión de Reclamos de la SEIW (R. Tarca y D. Iozzo) a la Jefatura (A. Bournod).*
- 249 (14.9.1971), *Comunicación de la Comisión Ejecutiva de la Seccional Ing. White de la Unión Ferroviaria a la Jefatura (A. Bournod).*

C. ENTREVISTAS PERSONALES

- Entrevista a Amílcar Bournod, Bahía Blanca, 22/7/2010.
- Entrevista a Raúl Foresi, Bahía Blanca, 29/8/2011.
- Entrevista a Mario Azurro, Bahía Blanca, 27/10/2011.
- Entrevista a Silverio De Palma, Bahía Blanca, 21/3/2012.
- Entrevista a Edgardo I. Miguel, Bahía Blanca, 23/6/2012.
- Entrevista a Juan Alfredo Gil, Bahía Blanca, 19/11/2012.