

# **Los trabajadores ferroviarios y la nacionalización de los ferrocarriles en la Argentina (Segunda parte).**

Joaquín Calvagno.

Cita:

Joaquín Calvagno (2013). *Los trabajadores ferroviarios y la nacionalización de los ferrocarriles en la Argentina (Segunda parte)*. X Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-038/273>

## X Jornadas de sociología de la UBA.

### 20 años de pensar y repensar la sociología. Nuevos desafíos académicos, científicos y políticos para el siglo XXI

1 a 6 de Julio de 2013

**Mesa 19:** Estudios sociológicos e históricos acerca de las izquierdas y el movimiento obrero en la Argentina, 1880-1976

**Título de la ponencia:** Los trabajadores ferroviarios y la nacionalización de los FC en la Argentina (Segunda Parte)

**Autores:** Joaquín Calvagno (UBA-UNQ)

Este trabajo continúa otro anterior<sup>1</sup> en el cual buscamos una explicación pluricausal al desarrollo del nacionalismo entre los ferroviarios en 1927-1943, focalizándonos en la experiencia conflictiva entre las bases obreras, la inserción de esas tensiones en un orden de distinciones étnico-nacionales, la particular situación de los y las administrativas ferroviarias, la difusión del nacionalismo económico y la experiencia laboral y gremial en los Ferrocarriles del Estado (FCE). En esta segunda presentación nos abocaremos a tratar el proceso de luchas que se desarrolló entre 1930 y 1947 y la forma en que trabajadores y dirigentes enfrentaron las tentativas de nacionalización.<sup>2</sup>

#### Las luchas obreras ferroviarias

La crisis de la agricultura de exportación, la depreciación del peso, el control de cambios y la expansión del transporte automotor golpearon duramente a las empresas ferroviarias en los años '30. Los gobiernos neoconservadores se encontraban en un juego de negociaciones con el gobierno británico en el que las empresas ferroviarias no tenían la primera prioridad y buscaron regular el conflicto sindical en el transporte ferroviario. Pero sobre todo, buscaron proteger a los intereses de agricultores y ganaderos, de forma que pese a que aumentaron los costos de las empresas ferroviarias, no accedieron a aumentos de tarifas, fomentando ampliamente el transporte automotor, desregulado, y consolidando el sistema de los FCE.<sup>3</sup>

Aunque la ley de jornada laboral 11.544 fue sancionada en 1929, la reglamentación de la misma fue efectuada bajo la dictadura de Uriburu y supuso un retroceso en varios aspectos. Sobre la base de los escalafones y

---

<sup>1</sup> Calvagno, J. (2012) Los trabajadores ferroviarios y la nacionalización de los FC en la Argentina, 1922-1947 (Primera Parte). En *III Jornadas Internacionales de Problemas Latinoamericanos*. Universidad Nacional de Cuyo.

<sup>2</sup> Recurrimos a diversas fuentes (*La Vanguardia*, *El Obrero Ferroviario*, «CGT», «CGT» (Catamarca), *Unión Sindical*, *Orientación*, *La Hora*, libros de actas de la Comisión Administrativa de la CGT y de la CD de la UF, *Crítica*, *La Prensa*, *La Época*, *Democracia*, *Crítica*, *La Protesta*, *Tribuna*, las *Memorias* anuales del Ministerio de Obras Públicas y *The Review of the River Plate*) pero hemos limitado las referencias a las citas textuales.

<sup>3</sup> García Heras, R. (1988) "Los FC británicos y la política de coordinación de transportes en la Argentina durante la década del 30", en Rapoport M. (comp.) *Economía e historia. Contribuciones a la historia económica argentina*. Bs. As.: Tesis Grupo Editorial Norma, 304 y 306-308.

reglamentos, los ferroviarios habían conquistado la jornada de labor de ocho horas, aunque fuera en forma irregular. Pero las empresas lograron que la reglamentación de 1930 estableciera una distinción entre trabajo intermitente y trabajo efectivo que afectaba a numerosas especialidades dentro del personal de dirección y vigilancia, tiempo de traslado y trabajo nocturno. Gracias a su fortaleza organizativa y una declaración de estricta prescindencia política, la Unión Ferroviaria (UF) pudo evitar que el gobierno arrasara con sus conquistas. Desde noviembre de 1930 varias empresas comenzaron a aplicar reducción de personal y rebaja de categorías, sintiéndose amparadas por la dictadura, en reacción a las dificultades económicas. La conflictividad fue baja por las condiciones políticas y económicas y por la actitud conciliadora del sindicato. Presionadas por el sindicato y el Estado, las empresas interrumpieron los despidos en espera de una mejoría en las entradas y de negociar futuras soluciones con los sindicatos. Sin embargo, a mediados de 1931 los problemas de las empresas se agravaron, y amenazaron con aplicar cesantías y rebajas salariales. La UF propuso como alternativa el prorrateo del trabajo, que tendría la ventaja de evitar despidos o rebajas permanentes, conservaría el monto de los salarios y las promociones por escalafón e introduciría un descanso efectivo. Aunque el arreglo no incorporaba un mecanismo concreto para suspender el prorrateo, los dirigentes de la UF confiaban en que en el mediano plazo mejoraría la situación de las empresas y que en cualquier caso podrían negociar con un gobierno elegido por el sufragio popular. Como había ocurrido en 1926, la habilidad de Antonio Tramonti (el dirigente histórico de la UF) para negociar un convenio aparte con el FCS quebró de entrada el frente patronal y concedió a la UF un antecedente favorable para negociar con los demás FC. Previendo que encontraría mayores resistencias en varias de ellos, la Comisión Directiva (CD) optó por encarar la cuestión con todas las empresas en conjunto y recabó el apoyo de la Dirección General de Ferrocarriles (DGFC). En noviembre de 1931 la DGFC aprobó un convenio que contemplaba la reincorporación del personal cesante y la supresión de las rebajas y preveía una verificación mensual de la situación financiera de las empresas por parte de la DGFC y de los sindicatos. El convenio podía ser denunciado por cualquier de las partes, lo que le daba un carácter particularmente precario que la UF esperaba hacer jugar a su favor, pues suponía que en cuanto se acrecentasen las necesidades del transporte, las empresas no dudarían en incrementar el trabajo y eliminarían el prorrateo. El prorrateo sólo sería aplicable en aquellos departamentos y FC en los que pudiera comprobarse que existía exceso de personal. El convenio también incluyó la idea de que las empresas debían encarecer una política de saneamiento administrativo y financiero para eliminar los capitales tenidos por aguados y los gastos suntuosos e inútiles, y aunque no previó ninguna medida concreta al respecto, reforzó la vigilancia oficial sobre las finanzas de los FC y reforzó las sospechas públicas sobre los mismos. Sin embargo, a diferencia de años anteriores ahora se trataba de justificar un retroceso y la CD debió enfrentar una campaña de oposición interna, agitada en vísperas de las elecciones nacionales. Otro factor que minó la posición de los sindicatos del riel fueron las desinteligencias entre La Fraternidad (LF) y la UF, debido a disputas gremiales, que implicaron que negociaran por separado en aquella coyuntura.

Autorizada por el decreto de noviembre de 1931, las empresas procedieron a reducir, suprimir y fusionar servicios. Además de beneficiarse con la reglamentación de la ley 11.544, el prorrateo y los aportes, se apoyaron en los nuevos funcionarios de la DGFC para intentar violar los convenios de trabajo y escalafones, y desconocer a las Comisiones de Reclamos (CR) de la UF. En 1932 la aplicación del prorrateo encontró algunas resistencias, en los talleres de Remedios de Escalada y Buenos Aires, FC Oeste (O). Al mismo tiempo, la CD de la UF pudo lograr la disminución del prorrateo en varios departamentos del FCS y FCO. Pero las empresas continuaron con dificultades importantes y apenas asumió Justo reclamaron modificaciones laborales y facilidades económicas y financieras. El grupo dirigente de la UF, con buenos vínculos con los radicales antipersonalistas, esperaba obtener el apoyo del nuevo presidente Justo. Lejos de hacer lugar a los reclamos de las empresas, el gobierno les comunicó que debían arreglar el problema con los sindicatos sobre la base del convenio de 1931. Además de encontrarse condicionado por negociaciones con el gobierno y las empresas británicas, el gobierno estaba preocupado por evitar un incremento de la desocupación, tanto por su impacto político-social como por sus consecuencias sobre el consumo interno, y por las consecuencias de un eventual conflicto en el transporte. Con este espaldarazo, la UF afirmó que no se aplicarían reducciones del personal; que la situación era variable en las distintas líneas y departamentos y podía estar en vías de mejorar, y que en términos generales los ingresos de las empresas habían aumentado. También observó que ni el gobierno ni los sindicatos tenían control sobre la contabilidad de las empresas. Las negociaciones con los demás FFCC continuaron sobre la base del convenio de 1931, aplicando el prorrateo, transferencias y relevos. Una nueva disrupción en las negociaciones surgió en el FC Sud (S), que planteó que no podía aplicar el prorrateo pues en él no había casi personal sobrante con el que efectuar los relevos. El 9 de diciembre de 1932 la CD llegó a un arreglo con el FCS sobre la base de descuentos móviles en los sueldos y salarios. A fin de aprobar el convenio, la CD convocó un congreso extraordinario a mediados de diciembre, que comenzó en el preciso momento en que el gobierno de Justo decretó el estado de sitio. Un cierto número de ferroviarios estaba involucrado en la conspiración radical y el gobierno recelaba de la agitación que reinaba en el gremio. Antonio Tramonti y la mayoría de la CD procuró lograr el apoyo de los delegados para establecer una escala de aportes, descuentos móviles de acuerdo a las entradas brutas de las empresas, unificando los diversos acuerdos sobre prorrateo. Tramonti argumentó que el sindicato debía evitar ir a un conflicto cuando reinaba el estado de sitio y el gobierno había declarado que actuaría a favor de las empresas, que alentaban el estallido de un conflicto con intención de acabar con la UF. Resaltó que el sistema propuesto por la CD tenía la virtud de poner un límite a los descuentos y determinar cuándo se terminarían. Pese a los esfuerzos de la CD triunfó el criterio de rechazar cualquier descuento en los salarios. Rechazada la propuesta del FCS por el congreso extraordinario, la empresa anunció rebajas y cesantías y el FCO declaró que desde 1933 no contemplaría el escalafón, mientras el gobierno ratificaba que no toleraría un conflicto ferroviario, que perturbaría las negociaciones encaradas en Londres. La CD de la UF se reunió de improviso y, para salir de la encerrona, solicitó la intervención del gobierno. Al cabo de varias reuniones, el director de la DGFC

convenció al sindicato de aceptar la propuesta del FCS, que habría de servir de modelo a los demás acuerdos que se establecería con otros FC. El prorrateo del trabajo quedó reemplazado por retenciones de los sueldos y jornales, variables de acuerdo a los ingresos brutos anuales de cada empresa, que como una nueva concesión más ventajosa para los trabajadores, estarían sujetas a futura devolución. Gracias a la presión del gobierno sobre las empresas, la CD de la UF obtuvo una solución que le permitía salir relativamente airosa de esa prueba, sin contrariar flagrantemente la moción aprobada por el reciente congreso extraordinario de no aceptar descuentos en los sueldos. En términos generales, la UF pudo reducir al mínimo los perjuicios que no pudieron evitar otros sindicatos. Pero era muy difícil que los ferroviarios percibieran que sus dirigentes habían hecho lo mejor por defender sus intereses. El FC de Entre Ríos (ER) y FC Noreste Argentino (NEA) aprovecharon la debilidad de la UF y el 23 de enero llegaron a un nuevo arreglo por el que se aumentaba el prorrateo al 13 %. Lo mismo solicitó y consiguió el FCSF. Se autorizó también al FCP, FC central Córdoba (CC) a aplicar el prorrateo y las transferencias y relevos necesarios. Y, al fin y al cabo, las retenciones, pese a ser sujetas a devolución futura, eran de hecho descuentos en los sueldos. Además, pese a las prohibiciones, se denunciaba que las empresas comenzaron a aplicar despidos. Como era de esperar, los nuevos arreglos suscitaron críticas públicas de parte de varias seccionales. Arreciaban las campañas contra la CD y los conflictos contra la aplicación del prorrateo y los aportes, la mayoría de ellos desconocidos por la CD, cuando no abiertamente opuestos a la misma.

En agosto de 1933 el FCP, FCCC, FCER y FCNEA solicitaron la modificación de los convenios para aumentar los días de prorrateo con motivo de la aducida precariedad de sus balances en el año de 1932-1933 y las desalentadoras perspectivas para el nuevo ejercicio. Entonces LF y la UF propusieron la adopción de un convenio único sobre la base del convenio vigente en el FCS y un reajuste basado en un estudio de la situación financiera de cada empresa, realizado con intervención de la DGFC. Pero los reparos interpuestos por las empresas y otros inconvenientes dilataron esta solución. Para 1934 estaba comprobado que varias empresas habían superado la suma asignada y que correspondía poner fin a los descuentos. Sin embargo, el decreto de 1931 y los arreglos particulares no preveían mecanismos claros y homogéneos para establecer cuándo ni en qué medida debían disminuir los descuentos. Las CD de la UF y LF, que ahora volvían a actuar en conjunto, continuaron las gestiones para dejar sin efecto el prorrateo, los aportes y la contribución. A mediados de 1934 las negociaciones tripartitas se empantanaron mientras en el gremio se acrecentaba el clima de insatisfacción y una acentuada conflictividad capilar. Hasta que a petición de la DGFC los delegados ferroviarios aceptaron someter el diferendo a un laudo arbitral del presidente, considerando que la alternativa era “lanzar al gremio a un movimiento cuyos resultados no podrían preverse.”<sup>4</sup>. Los gremios accedieron a que la DGFC modificara el reglamento y escalafones a fin de lograr un “mejor aprovechamiento del personal” sin modificación de la jornada de trabajo legal, es decir, mediante la intensificación del trabajo. El laudo del 23 de octubre de 1934 establecía que

---

<sup>4</sup> *La Vanguardia*: (1935, junio 1°), 4 y 5.

las rebajas en los salarios debían ser conceptuadas como retenciones de los mismos por parte de las empresas y, por tanto, debían ser devueltas tan pronto como lo permitiera la situación financiera de cada empresa. Cuando las entradas brutas de una compañía superasen un cierto límite, el excedente debía ser distribuido proporcionalmente por cada empresa entre el monto total de la retención y el importe que significasen las pérdidas de cambio por el pago de los servicios de sus obligaciones hipotecarias. Este mecanismo implicaba que los trabajadores tuvieran que hacerse cargo solidariamente, a través de la retención de sus ingresos, de las pérdidas de cambio resultantes de la desvalorización de la moneda. Se estipulaba que mientras persistieran estas deducciones no se pagarían beneficios a los accionistas. Al efecto, la DGFC quedaba en la obligación de participar a las organizaciones obreras del desenvolvimiento financiero de los FC. Por lo demás, se mantenía vigente el decreto de 1931 sobre la aplicación de sobrantes y escalafones.

Las CD de la UF y LF defendieron el laudo, pues con él, en la medida en que mejorase la marcha de las empresas, mejoraría también la situación del personal y pudieron exhibir un logro cuando en diciembre de 1934 el FCS y el FCCA, los dos FC particulares más importantes, anunciaron que a partir de ese mes no aplicarían los descuentos. Sin embargo, quedaba pendiente la devolución de los descuentos efectuados y la extensión de este sistema a los demás FC. Pero las consecuencias más gravosas del laudo provinieron de su artículo 8º, por el que se pretendía lograr “una mejor utilización del personal” dentro de las jornadas máximas de trabajo y la determinación de los límites a partir de los cuales deben ser establecidas las especialidades. La discusión del asunto insumió la primera mitad de 1935. Apoyadas por la DGFC, las empresas se mostraban decididas a revisar los convenios y escalafones. Las directivas sindicales no eran optimistas, se mostraron herméticas y procuraron dilatar el asunto después de las Asambleas de ese año. El 10 de agosto de 1935 el PE emitió un decreto reglamentando el artículo 8º, por el que se modificaba el reglamento de trabajo y el escalafón de los ferroviarios. Las modificaciones eran varias y gravosas<sup>5</sup> e involucraban intensificación del trabajo, extensión de la jornada laboral y, en consecuencia, virtual eliminación de puestos de trabajo. Como resultado, desde 1935 comenzaron una serie de luchas que involucraban la aplicación de las nuevas normas laborales.

Tal como anticipaban las numerosas expresiones de protesta y las medidas que intentaban anteponer las autoridades sindicales para evitar que el descontento se tradujera en delegados con mandatos contrarios a su gestión, las elecciones de representantes para la CD de 1934 estuvieron teñidas de enfrentamientos y acusaciones, y tuvieron por resultado la caída en desgracia de algunos referentes históricos de la UF y una nueva articulación de alianzas en su CD. Al constituirse la nueva CD en septiembre de 1934, Tramonti

---

<sup>5</sup> Eliminación de la jornada nocturna y prolongación de la jornada de trabajo de acuerdo al principio del trabajo intermitente o bajo otro concepto, flexibilidad y excepciones diversas en los diagramas de trabajo, que suponían la extensión de la jornada y limitaciones en los descansos, como ocurría con el personal de estaciones que podía llegar a trabajar hasta 16 horas continuas alternando con descansos de ocho horas; facilidades para los traslados, en los pagos y cómputo del trabajo extra e insalubre; reclasificación de puestos y flexibilización en las condiciones de trabajo de varias especialidades y creación de puestos con asignación de tareas diversas, al margen de los escalafones vigentes, como el de ayudante general de estación, verdaderos “empleados orquesta” a quienes se exigiría limpiar las oficinas y el servicio, engrasar los cambios, atender al público y cargar y descargar bultos.

renunció a la presidencia de la UF, que ocupara desde su fundación en 1922, para abocarse a su cargo como director obrero de la caja. Sin embargo, varios de sus simpatizantes continuaban en puestos influyentes y la posición de algunos de los dirigentes consagrados recientemente era en realidad bastante débil, pues sus opositores no habían perdido su fuerza. La paridad de fuerzas quedó patente en la Asamblea de 1935, cuando fueron aprobadas varias mociones de inspiración *sindicalista*. Aunque la Comisión Socialista de Información Gremial se esforzó en asumir el control de la CD de la UF, los asociados y simpatizantes socialistas tenían motivaciones propias en su carrera gremial y aún varios de ellos revistaban en el grupo de Tramonti. Sin embargo, la renovación parcial de la CD en 1935 produjo una mayoría de 10 miembros sobre 7 en contra de la prescindencia, y decidieron remover a la mitad de los representantes de la UF del CCC de la CGT. A renglón seguido se produjo la división de la CGT. La antigua Junta Ejecutiva de la CGT, ahora dirigida por Tramonti, pasó a la sede del sindicato telefónico de la calle Catamarca. Los organizadores del golpe del 12 de diciembre continuaron en la sede de la UF, Independencia 2880. El apoyo de la mayoría de la CD de la UF a la maniobra por la cual se desplazó a la directiva de la CGT y su decisión de expulsar de su seno a los dirigentes ferroviarios comprendidos dentro de esa tendencia desataron un enfrentamiento interno de graves y largas consecuencias dentro del gremio ferroviario. Trece de los principales dirigentes de la oposición fueron expulsados. En febrero de 1936 intentaron tomar por la fuerza el edificio de la UF y recurrieron a la justicia, que declaró intervenido el sindicato. La crisis que produjo la división de la CGT provocó que muchas secciones no designaran candidatos para las CCR, por lo que la CD las declaró. El enfrentamiento arrastraba conflictos en la escala más pequeña, que también malograban la capacidad de actuación sindical de la UF. En mayo y junio, cuando se celebraban las elecciones para delegados para la Asamblea de la UF bajo contralor judicial, la facción de Domenech – apoyada por afiliados socialistas y comunistas– se empeñaba en conquistar el apoyo de los radicales, aunque Alvear les contestó que el radicalismo sostenía la prescindencia en materia gremial. Amén de cuestiones facciosas y personales, la oposición interna liderada por Tramonti entendía que el embanderamiento de la UF con la oposición política atentaba contra sus chances de conservar cierto apoyo oficial. El gobierno de Justo no miraba con buenos ojos la formación de una central que contaba con la presencia del sindicato ferroviario y en donde era muy importante la influencia socialista, y se apuró a intervenir en el conflicto interno de la UF, con el propósito de evitar su división (lo que logró) y (lo que no logró) de que quedase en manos de dirigentes identificados con sus opositores en una coyuntura política de la que el gobierno ya estaba resignado a organizar la futura elección presidencial por medio del fraude. Aunque la intervención judicial mantuvo a las autoridades de la UF, las conminó a reintegrar en sus puestos a los asociados expulsados y se aplicó a supervisar las elecciones de delegados para el congreso extraordinario. La mayoría de la CD se comprometió a dejar sin efecto las medidas disciplinarias y dejar librada a la consideración del congreso de 1936 los sucesos del 12 de diciembre y la afiliación a la CGT. Entre enero y abril la mayoría de la CD venía preparando la elección de

delegados al congreso extraordinario sobre la base de expedientes similares a los de "cualquier partido político",<sup>6</sup> lo que aseguró que los resultados fueran adversos a los expulsados. Hasta el momento de comenzar el congreso extraordinario continuaron los conflictos entre el interventor judicial y la mayoría de la CD por el número de representantes que convenían a un número de secciones. El interventor presionó a la propia asamblea en el momento de entrar en funciones y amenazó con retirar el permiso legal si no eran atendidas sus demandas por el reconocimiento de delegados. Más allá de lo exacto de las acusaciones, las votaciones indicaban una paridad casi exacta entre los dos bandos en pugna y el congreso se desarrolló en medio de violentas discusiones y una gran agitación en la numerosa barra. La mayoría y la minoría llegaron a un acuerdo y ésta última aceptó levantar la intervención judicial, y el 1° de agosto reanudó sus sesiones el Congreso Extraordinario. La minoría opositora dijo haber accedido a ese arreglo porque la justicia tardaba en pronunciarse a favor de su posición<sup>7</sup> y porque peligraba la unidad de la UF y su capacidad para encarar la lucha frente a las empresas, en un momento en que realizaban las primeras tentativas por introducir las modificaciones en la reglamentación del trabajo, especialmente después del conflicto en el FCP, y creaban ambiente propicio para una ofensiva. Por tanto, cuando en agosto de 1936 se reinició el congreso extraordinario se llegó a un acuerdo entre las dos partes, que mantenía la unidad de la UF. Se decidió allí dejar sin efecto las expulsiones pero se aprobó la adhesión de la UF a la CGT de Independencia, renunciando los delegados ferroviarios a la CGT de Catamarca. No obstante, persistía la disconformidad, que se expresó en algunas líneas con un descenso notable en la participación y en renuncias a cargos seccionales que presagiaban la división. Durante el congreso y con posterioridad al mismo se prepararon intervenciones y otras maniobras para garantizar el predominio de líderes locales de comprobada lealtad. Las lealtades personales y facciosas cruzadas debilitaron la capacidad defensiva de las CCR. En el congreso de 1937 se reveló que continuaba la división entre el grupo disidente contra la CD a raíz de los sucesos de 1935. Éste pretendía separar a la UF de la CGT y declarar en comisión a la CD para que la inspección de justicia convocara a nuevas elecciones en las que se harían con los cargos directivos. Sin embargo, se resignaron por el momento a dilatar sus esperanzas, especialmente en vistas de las elecciones presidenciales. Por otra parte, deseosa de mantener la unidad y la tranquilidad internas, la mayoría de la CD se pronunció abiertamente por la prescindencia en materia política a fines de 1936, cuando el proyectado Frente Popular había perdido la poca entidad que le quedaba y la oposición se deshivnaba frente a un gobierno que volvía a hacerse fuerte y había demostrado que estaba dispuesto a intervenir la UF.

---

<sup>6</sup> «CGT»-Catamarca: 111, (1936, junio 5), 1.

<sup>7</sup> El que la justicia no hubiera volcado su apoyo a favor de la minoría, tal como ésta esperaba, no dejaba de revelar cuál era la estrategia del gobierno de Justo. En vísperas de un año electoral en el que ya se sabía obligado a jugar la carta del fraude, no pretendía prestar su apoyo a uno u otro bando (aunque varios sectores oficialistas, como el periódico socialista independiente *Libertad*, continuaron apoyando a la fracción de Tramonti, que operaba desde la presidencia de la Caja) que se encontraban en una delicada paridad de fuerzas, sino más bien a minimizar la conflictividad en el transporte, lo que suponía mantener una única organización centralizada, y neutralizar el embanderamiento de la UF –y, junto con ella, de la CGT– en una posible alianza política opositora.

Desde marzo de 1936 la UF había comenzado gestiones ante la DGFC y el DNT –este último departamento sería favorable a su posición– para lograr la revisión de la reglamentación del trabajo en lo que hacía a la distinción entre trabajo efectivo e intermitente. A principios de 1937, aplacadas por el momento las tensiones internas, conocidas las predicciones moderadamente optimistas de las empresas británicas respecto al año entrante, la CD de la UF comenzó a presionar por la abolición del laudo. Sin embargo, por diversas razones las empresas no podían abrigar demasiada confianza y no se mostrarían dispuestas a entregar prenda, especialmente porque buscaban presionar al gobierno para adoptar ciertas medidas, como el aumento de tarifas y la reforma al reglamento general de FC. El gobierno declaró que los sindicatos debían arreglar directamente con las empresas. En vísperas de las elecciones presidenciales de 1937 las CD de LF y la UF decidieron en conjunto organizar desde el 20 de agosto un paro simbólico diario de 5 minutos. El triunfo del candidato oficialista, alcanzado mediante un uso ajustado del aparato fraudulento, tuvo dos consecuencias para los sindicatos ferroviarios. Por un lado, reforzó la posición arbitral del gobierno, que no estaba dispuesto a admitir las presiones de los sindicatos o las empresas, y ratificó que la caducidad no podía ser declarada unilateralmente por el gobierno sino que se necesitaba el consentimiento expreso de las empresas. Por otra parte, la asunción de Ortiz fortificó las expectativas del grupo de Tramonti, que participaron en actos ajenos a la UF y lograron trato directo con las empresas y el gobierno, lo que a su vez debilitó la capacidad de presión de la UF. En el Congreso de la UF de 1938 se retiraron veintitrés delegados, que reclamaban la desafiliación de la CGT de independencia y la renuncia inmediata de la CD, e impulsaron luego la formación de la FOEF en la sede en la ATE (de la calle Chile), para lo cual decían contar con el apoyo del DNT y del gobierno. Rápidamente, el gobierno otorgó personería jurídica a la FOEF (y casi al mismo tiempo a la LEF) y la DGFC la reconoció como la autoridad obrera para entablar reclamos ante ella y las empresas, y Tramonti fue convertido en presidente de la caja.

Ortiz y los dirigentes de la FOEF –cuyos referentes de alto nivel esperaban restaurar buenos vínculos mutuos– esperaban consolidar un sindicato afín vaciando a la UF, canalizando el descontento en contra de la UF, aunque evitando en lo posible que éste se tradujera en protesta. Es muy posible que las empresas admitieran en principio el sacarse de encima a la UF. Pero Ortiz no pudo ofrecer a la FOEF beneficios inmediatos que la prestigiaran ante el gremio, debido probablemente a la precaria situación de las empresas en el bienio 1937-1939. Esta situación contribuyó, por el contrario, a incrementar el malestar entre las bases, de cara a las cuales la actividad de los delegados de la FOEF sólo sirvió para dar mayor amplitud a sus demandas y dificultar las negociaciones institucionalizadas. De esa manera, desde fines de 1938, y especialmente desde febrero de 1939, se iniciaron una serie de conflictos con tintes basistas a raíz de la existencia de dos sindicatos en competencia, que se esforzaban por dar cuenta de las situaciones locales de malestar laboral<sup>8</sup> y las empresas aprovecharon para instrumentar la división en desmedro de los afiliados de la FOEF (caso del conflicto con epicentro en Rosario) o para ignorar a la UF (como ocurrió con el personal de confiterías del FCS). Ambos

---

<sup>8</sup> En resistencia a medidas de racionalización: traslados, recategorizaciones y despidos

sindicatos competían por dar representación a las demandas laborales y contribuían a darle una expresión de acción directa a la lucha. La misma rivalidad por el reconocimiento oficial de una u otra organización, podía impulsar protestas organizadas por la otra. En Santa Fe, la UF conformó un Comité Pro Unidad Sindical, apoyado por la LF. En el PSF ante la demora del gobierno provincial en resolver las cuestiones planteadas y la ingerencia que daba en los asuntos portuarios a la FOEF, a la que había dado reconocimiento oficial, la CD de la UF autorizó a la sección PSF a realizar un paro de protesta. En el FCER el conflicto intersindical se cruzaba con divisiones entre el personal de tráfico, donde predominaba la FOEF, y de talleres, donde primaba la UF.

Como consecuencia del pico de conflictividad del verano de 1939 y ante la fortaleza de la UF, en marzo el gobierno presionó a la UF a fusionarse en una única entidad sobre bases que implicaban un virtual espaldarazo a la FOEF. La UF mostró que su situación era superior a la FOEF en términos del número de cotizantes, y logró el apoyo expreso de LF. La FOEF rompió las negociaciones y el gobierno resolvió suspender las elecciones para directores de la caja, en previsión de que un triunfo de los candidatos propiciados por la UF mostraría la debilidad de la FOEF y entorpecería las gestiones para alcanzar la unidad sobre esa u otras bases. En esta situación, en julio de 1939 los activistas de la FOEF se lanzaron a una escalada de conflictividad e impulsaron nuevos movimientos de protesta en contra de la reimplantación de las retenciones, al mismo tiempo que la UF y LF adoptaban una postura más circunspecta y buscaban negociar por las vías establecidas. El episodio convenció a Ortiz y sus colaboradores de la firmeza de la UF y de su actitud conciliadora, de la volatilidad de la FOEF y de las consecuencias que nacían de la coexistencia de ambas. Sin embargo, no se decidía todavía a renunciar a un sindicato alineado con él. Por otro lado, a fin de otorgar beneficios concretos para los ferroviarios, el gobierno argentino consideró comenzar negociaciones para eliminar las retenciones. Pero las empresas dieron largas al asunto. Y hacia principios de 1940, cuando la UF, la FOEF y LF estaban llegando a un entendimiento para presionar a las empresas conjuntamente, comenzaron a hacerse patentes las consecuencias de la guerra sobre la actividad económica y la explotación ferroviaria, lo que malogró las negociaciones. Además, se produjo un cambio importante al desenvolverse abiertamente la estrategia de Ortiz tendiente a liderar una nueva alianza de fuerzas políticas sobre la base de la restauración del sufragio. Los sindicatos podían confiar en encontrar allí mejor cobijo que ante gobiernos decididos a apoyarse crucialmente en el fraude. La simpatía que despertaba la iniciativa aperturista de Ortiz y el fracaso que hasta entonces había alcanzado el núcleo sindical pro oficialista, determinó que en marzo de 1940 el gobierno convocara a la UF y la FOEF a fusionarse, llamase por fin a elecciones para el directorio de la caja de jubilaciones y encargara un estudio que involucraba las cuestiones laborales que urgían a los sindicatos. En algunas seccionales se llegó a una reunificación entre las autoridades locales de la UF y la FOEF, pero en muchos casos los asociados no se reintegraron a la UF y/o aprovecharon la primera oportunidad para obrar en su contra, agregándose a los escasos pero muy activos comunistas, colocados en una posición de militancia contra las empresas imperialistas y que explotaban el descontento de las especialidades más relegadas.

El estallido de la guerra repercutió en una importante disminución en el tráfico y las entradas de los FC, un aumento de los costos, lo que obligó a casi todas las empresas a reimplantar o aumentar los descuentos y el prorrateo, a presionar al gobierno para imponer una rebaja efectiva de los sueldos del orden del 10 % y volver al libre juego de los escalafones, por lo que la anulación del laudo sólo produciría numerosas cesantías. Tampoco Ortiz (que en julio de 1940 cedió el mando a su vicepresidente) consideró prudente inclinar la balanza y se dilató el dictamen de la comisión ordenada por el gobierno. Para peor, la guerra indujo distorsiones económicas que comenzaron a deteriorar el poder adquisitivo de los salarios. La insatisfacción de los disidentes de la disuelta FOEF, el cambio de actitud de los comunistas y el empeoramiento de las remuneraciones y condiciones de trabajo multiplicaron los focos de conflictividad laboral e indisciplina gremial. Entre 1940 y 1943 se produjeron varios episodios de acción directa en los talleres del FCO, pese a que la CD descabezó en sucesivas oportunidades a los liderazgos seccionales de Liniers y Villa Luro. En las elecciones internas de 1941, de gran importancia por ser las primeras después de la reunificación, los miembros más influyentes de la directiva motorizaron una serie de maniobras electorales.<sup>9</sup> En un abierto desafío, estalló un violento conflicto en el FCS que se continuó en una convocatoria a un congreso interseccional al margen de la UF, por parte de radicales, adherentes de la ex FOEF, comunistas y otros disidentes. La CD sostenía que las empresas estaban en graves dificultades y desaconsejaban desatar una huelga que malquistaría sus relaciones con el gobierno.

A fines de noviembre de 1941, mientras se asistía a un alto grado de conflictividad en cercanías de la cosecha, las directivas de los sindicatos del riel continuaban las difícilísimas gestiones, hasta entonces negativas, con el gobierno y las empresas para lograr el cese definitivo de las retenciones. Existía decepción con el estudio oficial, conocido por la UF a fines de 1941, que lejos de proponía diversas medidas para racionalizar el trabajo. En enero las directivas de la UF y LF aclararon al gobierno que no podrían poner coto a la creciente efervescencia en el gremio –lo que parecía ser una afirmación del todo sincera: la directiva de la UF temía que de no actuar con cierta energía, muchos activistas terminarían por actuar por propia cuenta y se podía llegar aún a una nueva división. Con el estallido de la guerra, los problemas de los FC tenían una prioridad aún inferior a la que habían ocupado en la diplomacia británica, y éstos pasaron a depender crecientemente del arbitrio del gobierno argentino. Por otro lado, por efecto de la guerra mejoraba el tráfico ferroviario y se había producido un incremento saludable en los precios de los productos de exportación, lo que hacía posible un aumento moderado en los fletes. La guerra había afectado gravemente el transporte automotor y la economía exportadora argentina volvía a depender de los FC, lo que hacía temible una huelga que interrumpiera sus servicios. El gobierno de Castillo, fraudulento y represivo, prefería un sindicalismo moderado y apolítico, un mal menor frente a una agitación en la que despuntaban los comunistas, y se había mostrado dispuesto a intervenir en conflictos de envergadura, como el de la construcción de 1941. En proximidad de las elecciones legislativas y cuando

---

<sup>9</sup> Intervenciones de varias seccionales, expulsión de los candidatos rivales, modificación de las comisiones de escrutinio y control discrecional sobre la Comisión Electoral Central, observación de las credenciales de los delegados de signo opositor por parte del congreso.

aún no había terminado el transporte de la cosecha, en febrero de 1942 la UF y LF anunciaron un paro general. Luego de dos días, el gobierno acordó aumentar las tarifas en 5 y 10 %, cuyo producto sería destinado para suspender los descuentos, devolver las retenciones y costear los aportes a la caja de jubilaciones. Pero la mejora en los sueldos era apenas leve y continuaban muchos de los motivos de disconformidad.<sup>10</sup> Por otro lado, las enconadas divisiones y la eventual erosión del poder sindical en el nivel local potenciaban la discrecionalidad de la administración de las empresas. La preparación de las elecciones de 1942 demostró otra vez la precariedad de la dirección de la UF para mantener la unidad y el costo que estas medidas suponían en términos de la sustracción de las bases de su lealtad por los miembros de la directiva, canalizada por la mencionada Comisión de Acción Ferroviaria. Signo de la oposición a la CD fue el resultado parejo de la elección de candidatos al directorio de la caja por parte de la UF, en la que, pese a la aplicación de todo género de maniobras electorales por parte de la CD, fueron derrotados por un margen mínimo los candidatos de la oposición, que explotaban el descontento frente a las reformas parlamentarias de la ley de jubilaciones (rechazando la legalidad de la elección, se autoproclamaron triunfantes, por lo que la CD los expulsó de la UF). Desde fines de 1942 La UF y LF iniciaron nuevas gestiones para lograr aumentos salariales. En febrero de 1943 los sindicatos anunciaron un plan de lucha similar al del año anterior, lo que suscitó la intervención del gobierno. Pero las empresas enfrentaban dificultades ingentes y los sindicatos estimaron que las gestiones no surtirían resultado. La división de la CGT precipitó en marzo de 1943 el conflicto interno y amenazó nuevamente con dividir al sindicato ferroviario, como ocurrió entonces en muchos gremios. Las gestiones de la CD por el aumento de sueldos fueron dificultadas por la ola de conflictos internos y por los opositores. La CD respondió con una serie de intervenciones a las seccionales díscolas. Activistas disidentes y depuestos por la CD crearon una Comisión de Relaciones y Coordinación Ferroviaria que pretendía enrolar a los ferroviarios en la CGT N° 2, realizar un congreso extraordinario e impulsar sus propias candidaturas para directores de la caja, apoyadas por los centros de jubilados. La situación causó un retraimiento de los cotizantes y asociados y problemas en las finanzas de la UF, y dificultó las negociaciones con el gobierno. Signo de la impopularidad de los dirigentes de la UF, en las elecciones a director de la caja triunfó la oposición por una módica diferencia. El golpe del 4 de junio encontró a la UF debilitada por divisiones y demandas de base. Aunque al principio el gobierno militar toleró a la UF por su posición apolítica, el 23 de agosto un interventor militar fue puesto a cargo de la UF y LF, lo que respondía a una inspiración mixta: desde hacía un tiempo, el grupo de Tramonti aspiraba a influir sobre el gobierno para retomar el control de la UF; el gobierno militar pretendía neutralizar el poder de los sindicatos más influyentes del país; finalmente, ciertos funcionarios de la DGFC y dirigentes empresarios esperaban introducir modificaciones permanentes en las

---

<sup>10</sup> El levantamiento del laudo había permitido a las empresas demorar las devoluciones, que antes debían hacer periódicamente por un mecanismo automático, mientras después pudieron maniobrar y muchas sólo hicieron devolución de las retenciones en una medida mínima; al levantar el prorrato, las empresas comenzaron a efectuar transferencias de personal; el congreso modificó la ley regulatoria de la caja ferroviaria en un sentido que disminuía los montos de los beneficios.

condiciones de trabajo y reemplazar a la UF por varios sindicatos. Todas las seccionales fueron intervenidas y se prohibieron sus reuniones. Comenzaron contactos informales con el grupo de oficiales liderado por el coronel Juan D. Perón, que logró que a fines de octubre Domingo Mercante asumiera como interventor de la UF. Mercante se apoyó en una Junta de 32 seccionales y dispuso la elección de precandidatos en diciembre. Como tantos otros dirigentes políticos antes que él, Perón procuró apoyarse en los ferroviarios, numerosos y bien organizados, y en el momento de asumir la presidencia del DNT prometió materializar todos sus reclamos postergados. El 15 de febrero de 1944 el gobierno decretó que la UF representaría al personal administrativo, lo que dio principio a una serie de luchas por la constitución y reconocimiento de las CR de los administrativos. El 3 de junio de 1944 sendos decretos obligaron a las empresas a devolver al personal los montos de sueldos retenidos y a destinar los fondos originados por el aumento de tarifas al aumento de los sueldos inferiores, a más de un porcentaje destinado a sanear la caja y contribuciones sociales. En junio fue desplazado Arturo Noni de la DGFC. En abril se reformaron los procedimientos sobre accidentes y defectos físicos y en julio se eliminaron los contratistas. Las empresas resistieron muchas de las medidas aplicadas por el gobierno, invocando su situación económica, descrita como “penosa”<sup>11</sup> y “porque no sabían lo que les ‘depararía el futuro’”.<sup>12</sup> Los directivos locales de los FC británicos pretendían conservar el control de las empresas y persistieron en su táctica de no dar el brazo a torcer hasta el 31 de diciembre de 1946. Delegaciones ferroviarias concurren en apoyo público de diversos actos oficiales. Las elecciones internas celebradas a mediados de 1944 confirmaban la confianza que despertaban las medidas oficiales y un apaciguamiento de las antiguas divisiones, confirmándose en su mayoría los dirigentes anteriores a septiembre de 1943. El gobierno permitió que la UF normalizara sus actividades, con la sola prohibición de tratar asuntos políticos en las seccionales. Apenas constituida, la CD de la UF presionó al gobierno para que las empresas dieran cumplimiento a las diversas disposiciones. De inmediato, el gobierno obligó a las empresas a acordar los aumentos y devolución de retenciones pendientes y anuló el laudo de 1934, al mismo tiempo que las autorizaba a aplicar un aumento compensatorio en las tarifas de cargas y encomiendas y estableció la paridad tarifaria con los FCE. Así, Perón se las arregló para mantener la lealtad de los ferroviarios en momentos en que arreciaban las críticas a su gobierno y a su política social, y en que los propios sindicatos, incluyendo a la UF, buscaban mayor independencia.

A principios de 1945, cuando al calor de las circunstancias internacionales aumentaban las críticas contra el gobierno, la CD de la UF fue víctima de ataques y llamó repetidamente a mantener la unidad gremial y prescindir de las críticas políticas. Pero la CD de la UF, aunque no dejaba de participar de los actos oficiales, intensificaba sus señales de independencia con respecto a un gobierno cada vez más débil. En mayo la oposición política y sindical se lanzó contra la decisión de la CD de postergar el congreso anual de delegados y la renovación de la directiva. En junio y julio la UF participó de la batalla pública en la que estaba en juego el apoyo al gobierno y a las

---

<sup>11</sup> *El Obrero Ferroviario*: 515 (1945, agosto 1°), 8.

<sup>12</sup> *El Obrero Ferroviario*, 527 y 528 (1946, junio y julio de 1946), 16.

reformas sociales. Las circunstancias políticas alentaron a las empresas ferroviarias a redoblar su resistencia, que se tradujo en una campaña pública, y a la UF a realizar un primer movimiento general de protesta el 7 de junio. La agudización de los enfrentamientos políticos y sociales solidificó en un frente de los sindicatos más cercanos al gobierno en el seno de una CGT reorganizada. En agosto, en reacción a la opositora Marcha de la Constitución y la Libertad, la UF realizó un acto en homenaje del gobierno, al mismo tiempo que le exigía la solución de los problemas del gremio. Los opositores dentro del gremio –entre quienes destacaban los opositores del gobierno militar pero también quienes reaccionaban ante un embanderamiento que atentaba contra la prescindencia política– organizaron un congreso ferroviario “anticolaboracionista”. En agosto el gobierno acordó potestad a la STP para comenzar negociaciones con las empresas para eliminar a los contratistas y discutir las reformas al reglamento de trabajo. Luego de la crisis política y de la huelga general de octubre de 1945 –en la que los ferroviarios tuvieron un rol fundamental pese a que los representantes de la UF se mostraron indecisos hasta último momento– la CD se abocó a mantener la unidad y presionar al gobierno por sus demandas, entre las cuales estaba la extensión para los ferroviarios del beneficio del aguinaldo. Las empresas rechazaron cualquier aumento de sueldos o modificación de las condiciones de trabajo y las negociaciones se dilataron hasta que en abril de 1946 el gobierno dispuso una reforma de la reglamentación del trabajo que las empresas calificaron como “una barbaridad” pero que no terminaba de satisfacer los sindicatos. En enero de 1946 las empresas se comprometieron a eliminar a los contratistas pero la aplicación efectiva quedó librada a los jefes de departamento, por lo que éstos siguieron actuando en distintas funciones y en muchos casos en que sus servicios fueron eliminados, se produjeron abusos y cesantías. Al iniciarse las deliberaciones de la XXI Asamblea general de delegados de la UF y en vísperas de la asunción de Perón, en mayo de 1946 comenzaron una serie de paros parciales en varios FC en reclamo del cumplimiento efectivo de las resoluciones oficiales que convenían la solución de los reclamos gremiales y en particular la aplicación estricta de la reglamentación del trabajo. El movimiento fue alentado por la directiva de la LF, más distante del gobierno, y por ferroviarios socialistas, comunistas y otros disidentes, que atacaron el edificio de la UF y multiplicaron la actividad de las comisiones intersindicales. El movimiento no tuvo un carácter político pues fue apoyado oficialmente, *a posteriori*, por la UF y la mayoría de las seccionales accedieron a suspender la huelga el día de la asunción de la presidencia para facilitar la llegada del público a los festejos. En julio de 1946 el secretario de la STP, ordenó a las empresas el estricto cumplimiento del decreto. Numerosas seccionales solicitaron la nacionalización de los FC, descartando la explotación mixta, alegando que las empresas dilataban el tratamiento de los problemas obreros, incumplían las disposiciones oficiales y mantenían desde hacía veinte años condiciones deplorables. El congreso condenó a los directorios locales de los FC y solicitó su intervención por parte del gobierno. Perón aseguró que ya habían sido resueltos los problemas relativos a los aumentos de sueldos, revisión de los escalafones y escalafonamiento del personal administrativo. Presionó a los dirigentes para que levantaran la huelga y prometió tener en cuenta sus demandas, cuya concreción dependía de

negociaciones con el gobierno británico. Informada la Asamblea, ésta decidió levantar todos los conflictos, lo que fue acatado unánimemente. Las gestiones para lograr nuevos escalafones y aumentos de sueldos, resistidos por las empresas, llevaron a que en julio la CD amenazara con declarar un paro ferroviario general, no obstante el pedido efectuado por Perón. Resintiendo la presión oficial, la UF, LF y las empresas privadas llegaron a un acuerdo que contemplaba un sobresueldo de emergencia de \$ 120 y el compromiso de iniciar conversaciones para revisar los escalafones. Es posible que la CD no estuviera dispuesta a arriesgar más sus buenas relaciones con el gobierno, ya tensadas porque había amenazado con declarar un paro general y por la larga serie de conflictos parciales. El 7 de agosto entró en vigor la nueva reglamentación de la ley 11.544 pero ésta sólo incluía a una parte del personal. Esta postergación y el hecho de que las empresas evitaran las disposiciones y economizaran hombres y dinero mediante el ofrecimiento de compensaciones en efectivo a determinado personal para que aceptara trabajar más horas de las fijadas, produjo descontento en algunas especialidades, que en los últimos meses de 1946 protagonizaron movimientos parciales al margen de la CD. Por otro lado, pese al acuerdo concertado a fines de julio los conflictos locales continuaron pues varias e importantes seccionales rechazaron el acuerdo. El 12 de agosto la CD intentó poner un límite a la actividad huelguística y amenazó con intervenir las seccionales díscolas. En agosto la CD culminó la confección de un escalafón único en su parte técnica, que entregó de inmediato a la comisión asesora, aunque muchas seccionales demandaron que la discusión se efectuara por representantes electos por las bases. Las reuniones se sucedieron en forma simultánea con las de la comisión argentina y la misión comercial inglesa. Las empresas adujeron que debía esperarse a que se negociaran las condiciones de constitución de la nueva entidad mixta y no comenzaron con la revisión de los escalafones tal como había sido convenido. Dado que todavía no era segura la situación futura de los FC, sus dirigentes no estaban dispuestos a concretar nuevas disposiciones laborales que afectarían sensiblemente la marcha financiera de los mismos. La UF no pudo contar tampoco con apoyo oficial de la comisión especial argentina, pues Miranda fue del mismo parecer. Imperaba inquietud en el gremio por la demora de las compañías. Un motivo de descontento era la dilación y el secreto que rodeaba las discusiones sobre el nuevo escalafón y el consiguiente aumento de sueldos con retroactividad, la sanción parlamentaria del aguinaldo y otros beneficios para los ferroviarios. En diciembre comenzaron nuevos paros locales, mientras la CD llamaba a mantener la disciplina a fin de facilitar las gestiones con el gobierno y las empresas, que culminaron entonces con un sobresueldo de emergencia de \$ 180 por la segunda mitad de 1946. En diciembre el parlamento aprobó finalmente la extensión del aguinaldo al personal ferroviario.

Las discusiones para establecer el escalafón único se continuaron en los primeros meses de 1947. Como una nueva solución parcial, en abril la CD de la UF solicitó a la STP que abonara el anticipo de 30 \$ mensuales a partir de enero de 1947. Sin embargo, LF se negó a recibir esta forma de pago para su personal cuando ya estaba listo el escalafón único. Además, existía una creciente oposición dentro del gremio ferroviario por la dilación en revisar los escalafones, agravado por la situación inflacionaria y por los desórdenes

introducidos por los suplementos salariales. Desde principios de abril estallaron movimientos de protesta en los talleres del FCO y FCS, que se declaraban, al parecer sinceramente, al margen de cualquier influencia o propósito político. La solución que encontró la UF, junto con funcionarios oficiales, fue aplicar provisoriamente en las ex empresas particulares el escalafón único vigente en los FCE, lo que de inmediato levantó una ola de paros no autorizados en muchas secciones que protestaban por el modo en que se habían elegido los delegados escalafonistas y por el descontento que había en el personal de tráfico a raíz de diferencias salariales y la reglamentación del trabajo. A mediados de abril las seccionales en huelga decidieron suspender el paro para facilitar las negociaciones al más alto nivel. Fuera porque la CD se sirvió de este movimiento para presionar al gobierno en la negociación o porque temía indisponerse con el personal (o por ambas razones), cuando Perón y Miranda plantearon a la CD que actuara para resolver las demoras en el tráfico ferroviario, la CD les respondió que la causa de la misma no podía imputarse al personal sino al pésimo estado del material rodante y a la pretensión de crear dificultades con el personal adrede, para poner en evidencia que los FC administrados por el Estado rendían menos de lo hacían en manos privadas. Aunque la discusión prosiguió con los representantes de las empresas particulares, la solución provino del estado nacional, que proveyó fondos para garantizar un salario mínimo de 200 pesos, sobre la base de aumentos y modificaciones en las tarifas. El 19 de abril la CD informó que había conseguido mejoras en los escalafones del estado, con lo cual logró que las seccionales levantaran los paros que habían convocado nuevamente desde dos días atrás y a los cuales el gobierno había amenazado con declarar ilegales. Pero no satisfechos los ferroviarios con el escalafón del Estado, y en medio de una creciente agitación de las bases, el congreso de 1947 se pronunció en su contra. En septiembre de 1947 la comisión paritaria finalizó su trabajo sobre el escalafón único con sueldos mínimos entre 280. Mientras en noviembre y diciembre continuaron las gestiones para lograr las nuevas escalas de sueldos, se declararon una nueva serie de paros con una importante repercusión pública que demoraron la iniciación de las conversaciones con el gobierno, contribuyeron a crear un estado de intranquilidad pública y desprestigiaron la autoridad de la UF. La protesta fue coordinada por una Comisión Interferrocarrilera o Comisión de Enlace, que inició tramitaciones por su cuenta con el gobierno. Aunque los comunistas activaron en este movimiento de base, sus dirigentes parecen haber sido peronistas. El movimiento tuvo por actor protagónico a las especialidades de tráfico, su baluarte estaba en la línea del FCS y actuó en coordinación con LF, que mantuvo durante largo tiempo una posición mucho más independiente del gobierno que la UF. Al cabo de casi un mes de conflictos parciales que afectaban gravemente los servicios urbanos, el 24 de noviembre la CD decidió imponer su autoridad para que las seccionales procedieran a normalizar los servicios. El paro ferroviario fue levantado con el compromiso de que el gobierno daría justa solución a los reclamos, fijando aumentos superiores a un mínimo de \$ 300, y otorgó reconocimiento a la Comisión Interferrocarrilera, que comenzó una serie de negociaciones en las que intervinieron Freire, Evita y representantes de la CD. Es sumamente sugerente una manifestación de lo que posiblemente se percibiera en las masas ferroviarias, que ponía un límite de

antemano al gobierno nacional y de la AGFE en las relaciones futuras con su personal, y en la que se encerraban las demandas por recomposición salarial que daban el tono a la lucha. Se decía allí que una vez concretada la nacionalización de los FC no podría continuarse “explotando a la masa obrera como antes, continuar el trato de los imperialistas extranjeros para con el proletariado ferroviario”. Al nacionalizarse los FC, los beneficios de los mismos quedarían en el país.<sup>13</sup> Al cabo de quince días y luego de la intervención directa de Perón en el conflicto, la CD retomó la iniciativa y presentó como un triunfo propio aumentos de sueldos, con lo que se sacó de encima a la Comisión Interferrocarrilera, y por otro lado, impuso amenazas y sanciones. Como resultado del malestar laboral en los FC y de la presión de la UF, el 29 enero de 1948 el gobierno aprobó las nuevas escalas de sueldos del escalafón único y se reinstuyó la comisión paritaria.

### **Las experiencias de nacionalización ferroviaria**

El FCCC atravesaba dificultades prácticamente desde el comienzo de su actividad, que se vieron severamente agravadas a raíz de la depresión de los '30. El FCCC no podía pagar los debentures y acciones preferidas, pese a que las cargas mejoraron desde 1935 y disminuyeron notablemente los costos laborales, pues se mantuvieron invariablemente el prorrateo y retenciones del 10 % de los salarios. Como resultado, desde 1934 los representantes del FCCC comenzaron negociaciones para lograr su compra por parte del estado argentino. (Sánchez de Bustamante; Wright; López) La situación alimentó desde 1932 el descontento de los trabajadores del FCCC, fogueado por el enfrentamiento interno en la UF y motorizado por el activismo de izquierda. En mayo de 1936, en un contexto de una creciente aversión a la penetración económica extranjera, la asamblea de delegados, controlada por el grupo de Domenech, se declaró a favor de la nacionalización de los FC de propiedad extranjera. En diciembre de 1936 el gobierno de Justo hizo una oferta para adquirir el FCCC, que recibió la aprobación pública de la UF. Ésta encontró una solución conveniente en incorporar el FCCC a los FCE, pues en estos se devolvían periódicamente los descuentos sobre los salarios, por lo que éstos resultaban anulados en la práctica. Sobre todo, la nacionalización representaba también la solución más sencilla para la directiva de la UF, pues coincidía con la política de desarrollo de los FCE impulsada por la burocracia gubernamental y por el gobierno de Justo, con cargadores interesados en pagar fletes inferiores y con los propósitos de los inversionistas.<sup>14</sup> La UF ratificaba su confianza en la eficacia administrativa de la AGFE y declaraba que la adquisición del FCCC era el primer paso estratégico en una gradual nacionalización total de los FC. Los dirigentes de la UF conocían los numerosos ejemplos de nacionalización ferroviaria que tenían o habían tenido lugar en otros países y estaban perfectamente al tanto de que desde 1937 las empresas británicas comenzaban a pensar seriamente en una posible nacionalización de los FC.<sup>15</sup> Más allá de un uso impostado del nacionalismo

---

<sup>13</sup> *La Hora*: (1947, octubre 20 ), 1 y 9.

<sup>14</sup> López, M. J. “Reflexiones sobre la compra del Ferrocarril Central Córdoba por el Estado nacional”. *Boletín de Historia Ferroviaria*: 13 (1999, marzo) Fundación Museo Ferroviario, p. 21-22.

<sup>15</sup> García Heras, R. “World War II and the Frustrated Nationalization of the Argentine British-Owned Railways, 1939-1943”. *Journal of Latin American Studies*: 17, 138-139.

con fines utilitarios, pesaba entre los trabajadores y activistas ferroviarios el influjo del nacionalismo económico, y puede que la facción dominante de la UF procurara hacer de éste una “consigna-solución”.<sup>16</sup> Los representantes de la UF abundaban en el principio de nacionalismo económico según el cual el gobierno argentino debía tener control directo sobre “un medio de comunicación y de transporte esencial para el progreso del país”,<sup>17</sup> mejoraría la calidad y extensión de los transportes, disminuirían los fletes en beneficio de los cargadores, elevar los salarios hasta niveles satisfactorios y evitar el flujo de la riqueza hacia el extranjero, potenciando la actividad del mercado interno, objetivos que los voceros de la UF –pero no sólo ellos–declaraban que podían armonizarse perfectamente, posiblemente porque no deseaban relevar en qué medida podían ser contradictorios entre sí. Como propiedad del Estado, el ferrocarril tendría fines de carácter colonizador y civilizador, “sin excluir el equilibrio entre los ingresos y los gastos, pero sin ganancia para el capital invertido”.<sup>18</sup> En la estela de una tradición que hacía del progreso y la civilización una misión privilegiada del Estado nacional, la UF había identificado reiteradamente esas altas finalidades con la extensión de las vías férreas, con el esfuerzo de los trabajadores ferroviarios y con su obra de organización sindical e instrucción técnica, mediante lo cual auto-valorizaban su trabajo.

Mientras el parlamento dilató el tratamiento de la ley de compra, las secciones del FCCC organizaron a mediados de 1937 un movimiento de fuerza que afectó en forma unánime a toda la línea. Este primer conflicto comenzó en franca desobediencia de la CD, que procuraba llegar a un arreglo pacífico con el gobierno, en espera de que el parlamento diera su aval al proyecto de nacionalización.<sup>19</sup> El asunto se complicó por dos motivos. Primero, abundaban los opositores a la línea de Domenech entre los representantes del FCCC, quienes reclamaban una solución inmediata y observaban que la nacionalización no la aseguraba, en lo que se percibe una mezcla de intuitiva desconfianza de las bases y pruritos doctrinarios *sindicalistas*. Segundo, en las negociaciones con las autoridades intervinieron informalmente Antonio Tramonti y otros disidentes. De hecho, fueron estos dos sectores junto con la CD de la UF, los que lograron la solución provisoria que puso fin al conflicto: aportes del tesoro nacional cubrirían el pago de los descuentos durante cuatro meses. Desde un punto de vista, el gobierno logró que la asamblea de la UF apoyase públicamente su política ferroviaria de nacionalización gradual. Pero también es cierto que la UF procuraba una

---

<sup>16</sup> *La Protesta*, 7868 (1938, agosto), 2.

<sup>17</sup> «CGT»: 166 (1937, junio 18), p. 3. Se hizo notar entonces la inconveniencia de que empresas básicas estuvieran en manos de extranjeros.

<sup>18</sup> *El Obrero Ferroviario*: 345 (1937, junio 1º), p. 1.

<sup>19</sup> Los trabajadores aprovecharon que se encontraba sesionando la asamblea de delegados de la UF, la que podía convertirse en caja de resonancia del conflicto, y que era época de la zafra, por lo que el Centro Azucarero de Tucumán presionó al gobierno para que fuera normalizado cuanto antes el abastecimiento de caña a los ingenios. También sorprende que frente a una huelga particularmente prolongada, que llevó a la paralización total del tráfico en la línea, el gobierno se abstuviera de tomar medidas draconianas, lo que más que a la proximidad de las elecciones presidenciales creemos que debe atribuirse al hecho de que para el gobierno de Justo la huelga podía ser la excusa para poner sobre el tapete el problema del FCCC y eventualmente presionar a las fuerzas políticas y al congreso para concretar la nacionalización del mismo.

solución para sus afiliados. Al cabo de nuevas huelgas en septiembre, esta vez apoyadas por la UF, el gobierno ofreció arrendar el FCCC hasta tanto el Congreso decidiera al respecto, lo que fue presentado como un triunfo.

La manera en que los sindicatos los ferroviarios respondieron ante la nacionalización del FCCC no estuvo gobernado de manera categórica por el predominio pragmático del interés corporativo ni mucho menos por la subordinación de éste a inclinaciones doctrinarias o políticas precisas, aunque ciertamente daba cuenta de una moderada aunque extendida estructura del sentir nacionalista. Tampoco encontró una respuesta uniforme, sino que constituyó un ejemplo vivo de lo que Raymond Williams denominó decisiones bajo presión. La UF estaba intensamente dividida por disidencias sobre estrategia sindical y pujas facciosas, amén de las diferentes perspectivas de las bases y los delegados seccionales, por un lado, y de los dirigentes nacionales de la UF, por el otro. El grupo de oposición presentó objeciones similares a las del PS (el que por su parte apoyaba a los dirigentes del sindicato) en cuanto a la conveniencia de la nacionalización. Observó que la UF no había realizado un estudio de la operación<sup>20</sup> a fin de evaluar si ésta era conveniente para el país, en qué grado afectaría al propio gremio y en particular qué repercusión tendría la necesidad de recurrir en el futuro a nuevas obligaciones financieras que podían repercutir sobre los salarios del personal. No obstante ello, había ferroviarios *sindicalistas* que simpatizaban con la idea de nacionalizar los FC y que poco se distinguían de sus habituales rivales socialistas.<sup>21</sup> *Sindicalistas* y los comunistas observaban que la CD, impresionada por el relativo mejoramiento que se había operado entre los trabajadores de los FCE, no advertía que el traspaso a éstos del personal del FCCC, podría significar un empeoramiento de las condiciones laborales. Tanto los activistas comunistas como muchos socialistas, aunque apoyaban la nacionalización, objetaban también el precio de compra, demasiado elevado, y aún cualquier tipo de pago en beneficio del capital extranjero. A diferencia de la UF, la Asamblea de Delegados de LF no se pronunció a favor de la nacionalización del FCCC sino que, más prudente, se limitó a aconsejar un compás de espera pues se temía que empeoraran las condiciones de trabajo y empleo de los maquinistas, dadas las condiciones vigentes en los FCE, lo que motivó una resolución al respecto de la Asamblea. No obstante, muchos maquinistas reivindicaron la política de nacionalizaciones y LF favorecía el avance de la propiedad estatal, pues la misma Asamblea de 1937 se pronunció en apoyo de la nacionalización – sobre las mismas bases que el FCCC– del PR, que se mostraba especialmente recalcitrante a admitir reclamos sobre reglamentos y escalafones.

La asamblea de 1937 comisionó a la CD para solicitar la nacionalización de las empresas que mantuvieran las retenciones a niveles elevados. Pero, debilitada por su situación interna y condicionada por la influencia de otros actores políticos y corporativos, la UF apenas sí hizo un nuevo intento de proponer el camino de la nacionalización para solucionar sus problemas. En

---

<sup>20</sup> Por lo demás, a diferencia de los socialistas, los disidentes juzgaban que la organización no estaba en condiciones de realizar un estudio semejante.

<sup>21</sup> Kalmanowiecki, L. "La Unión Sindical Argentina: de la revolución prometida a la incorporación en el sistema político". en Di Tella, T. S. (1993). *Sindicatos eran los de antes*. Bs. As.: Biblos, 148.

el FCER y FCNEA –dos pequeñas líneas cuya situación era casi tan mala como la del FCCC– se produjeron conflictos similares en paralelo al segundo movimiento de fuerza en el FCCC en octubre-noviembre de 1937. La CD de la UF sondeó a las autoridades para evaluar una posible nacionalización en este caso. Pero al contrario de lo que ocurrió con el FCCC, no surgió la posibilidad de un rescate pues los funcionarios de la AGFE y el gobierno de Justo no tenían interés estratégico en sumar estas líneas a la red del FCE y evaluaban que la operatoria financiera de esas compañías era muy complicada. Las direcciones sindicales, por su parte, parecieron temer un endurecimiento en la posición del gobierno, que en caso de estos dos conflictos respondió con mayor dureza que en el del FCCC. Además, posteriormente el conflicto obrero amainó gracias a cierta mejoría en las entradas del FCER y FCNEA desde 1937/38, que les permitió disminuir las retenciones.

La demanda de nacionalizar los FC volvió a aparecer en la asamblea de 1938 de la UF sobre la base de dos motivos. Se mencionaba, en primer término, que la nacionalización del FCCC habría revelado los resultados positivos de la administración estatal tanto para la población, aumentando el tráfico y mejorándose la calidad de los servicios, como para su personal, pues disminuyeron las retenciones y el prorrato. Pero también por el hecho de que como resultado de las negociaciones y cálculos necesarios para la operación de compra se habría revelado el aguamiento de capitales que practicaban las empresas ferroviarias. En segundo término, la directiva de la UF consideraba que las obligaciones de los capitales ingleses hacían difícil la renovación de los FC, que correrían en desventaja con el automotor. Y estimaba que la solución era presionar al gobierno y al parlamento para revisar los capitales de las empresas ferroviarias, de manera que fueran adquiridas o controladas por el estado. De esa manera se podría poner término a los efectos del decreto de 1931 y el laudo de 1934.

Sin embargo, tres motivos eclipsaron esta estrategia en los años subsiguientes. En primer término, la negativa a rescatar las empresas en problemas por parte del gobierno (que en 1938 enfrentaba un panorama financiero más complicado), cierta mejora en el tráfico en 1939 y el impacto de la guerra en las relaciones anglo-argentinas entorpecieron las negociaciones para nacionalizar los FC británicos.<sup>22</sup> En segundo lugar, en mayo de 1938 el núcleo opositor a la CD creó, apoyado por el gobierno de Ortiz, una nueva entidad, la FOEF, lo que debilitó seriamente la capacidad de presión de la UF. Además, la FOEF se pronunció en principio contra una nacionalización por vía parlamentaria, reclamando que se presionara a las empresas por medio de la fuerza sindical. Finalmente, como sostuvo Joel Horowitz,<sup>23</sup> los trabajadores del ex FCCC sufrieron un empeoramiento en las condiciones de trabajo al incorporarse a los FCE, y poco pudieron hacer la UF y LF para revertir esta situación, lo que hizo difícil para ellas justificar que la nacionalización o la constitución de una empresa mixta representaban una

---

<sup>22</sup> Skupch, P. (1973) “El deterioro y el fin de la hegemonía británica sobre la economía argentina. 1914-1947”, en M. Murmis, M. y Portantiero, J. P. (comps.) *Estudios sobre los orígenes del peronismo*. Tomo II. Bs. As.: Siglo XXI.

<sup>23</sup> (2005) *Los sindicatos, el Estado y el surgimiento de Perón 1930/1946*. Bs. As.: Eduntref.

solución conveniente para los trabajadores.<sup>24</sup> Por este motivo, desde fines de 1939 la propaganda a favor de la nacionalización de los FC tendió a amenguarse y la asamblea de ese año no emitió ninguna resolución al respecto. Haciéndose cargo de lo ocurrido en el FCCC, los dirigentes de la UF explicaban que mantenían su adhesión de principio a la nacionalización pero que no podían tolerar que ella se hiciera en desmedro de la situación del personal ferroviario. No obstante, en ocasión del comienzo de la guerra en Europa, Domenech expuso consideraciones idénticas a las de años precedentes: la operación de capitales extranjeros en la industria ferroviaria no reportaba beneficios suficientes para satisfacer los reclamos de sus obreros ni los requerimientos del desarrollo futuro del país, pues no producían un excedente para ser reinvertido en ampliaciones o mejoras ni constituían inversiones que pudieran atraer ya al capital extranjero a fin de reunir el capital necesario a aquel efecto. Sin aludir en explícitamente a la nacionalización, lo que seguramente hubiera sido considerado impolítico, esto no dejaba abierta otra posibilidad que la nacionalización de los FC o al menos la constitución de una sociedad mixta, cuyo “beneficio quedaría en el país en lugar de emigrar al extranjero.”<sup>25</sup>

En los años subsiguientes, porque debió conciliar posiciones con los disidentes de la FOEF (una parte de los cuales se reintegraron a la UF en 1941) y enfrentar desafíos internos muy serios, la UF tendió a orientarse hacia una línea de prescindencia política y relegar la cuestión de la nacionalización de los FC. Los dirigentes de la UF estaban perfectamente al tanto de que previo a la resolución de las demandas postergadas de los ferroviarios debían encararse profundas innovaciones en la política global en los transportes,<sup>26</sup> un asunto que, a su juicio, más que una expresión de *neosindicalismo* era sobre todo reconocer la profundidad del problema, excedían el campo de actividad estrictamente sindical y que deberían resolver el gobierno y el parlamento. Hasta tanto llegasen las personas que tuvieran en sus manos esta solución integral, con la que resolvería la situación de los FC y de su personal, los dirigentes juzgaban que había que preparar y agitar la solución para que ésta no actuase en contra de los intereses del personal.

Pese a esto, la nacionalización no desaparecería de la agenda de los ferroviarios por aquellos años. En primer término, porque el gobierno británico promovería las primeras tentativas para adecuar las relaciones anglo-argentinas a las condiciones de guerra que involucraban la liquidación de las inversiones ferroviarias a cambio de las libras depositadas en el Banco de Inglaterra. De estas tentativas, la que adquirió carácter concreto fue el plan de nacionalización ferroviaria presentado por Federico Pinedo en los últimos meses de 1940 para constituir una empresa ferroviaria mixta.<sup>27</sup> La UF

---

<sup>24</sup> Aunque los sindicatos ferroviarios eran quienes mayor empeño han puesto para la nacionalización de los FC, “estamos seguros que si ello se hará de la misma forma que se hizo con el Ferrocarril Central Córdoba, han de ser también los primeros en oponerse a tal nacionalización.” *La Vanguardia*: (1940, marzo, 19), p. 4.

<sup>25</sup> «CGT»: 280 (1939, septiembre 8), p. 3.

<sup>26</sup> Normas claras para la contabilidad de entradas, gastos y reservas, el fomento de la actividad en regiones del interior a fin de lograr un aumento en las entradas de los FC y la resolución de los problemas que emanaban de la competencia de las empresas ferroviarias entre sí y especialmente entre éstas y el transporte automotor.

<sup>27</sup> García Heras, R. op. cit. 138-142.

enfrentaba esta eventual nacionalización en una coyuntura de particular debilidad, cuando las amenazas se cernían en todos los frentes: nuevas tentativas para racionalizar las condiciones de trabajo por parte de las empresas; la gravísima división de la FOEF y el enfrentamiento interno con los minoritarios pero muy activos comunistas; y un escenario político – marcado por la liquidación del proyecto aperturista de Ortiz– todavía indefinido pero en cualquier caso poco favorable a los intereses de las masas obreras. A ello se agregaba la frustrante experiencia de la nacionalización del FCCC. La UF declaró su apoyo a una eventual nacionalización con la expresa condición de que la liquidación de las empresas británicas no supusiera la disminución de las condiciones de trabajo, aunque se excluía de ello a los disidentes de la FOEF. A fines de 1940 la situación de los FC era calificada como gravísima, encontrándose muchas empresas al borde de la bancarrota. El presidente de la UF, Domenech, declaraba que el único remedio para ellas era su nacionalización, y según él, el ministro de O. P. y el administrador de los FCE estimaban que la incautación representaba una solución posible. Esta nacionalización impulsada por una situación de crisis en los FC y en el marco de una gestión de gobierno poco simpática con los trabajadores, llevaba a Domenech a dudar si los ferroviarios debían alegrarse o no de la situación. Consideraba que la UF sólo debía apoyar la nacionalización siempre que tuviera seguridad de que serían respetadas las condiciones de trabajo, estabilidad del personal, etc., tal como había sostenido anteriormente en sus congresos. Reconocía que el gobierno estaba decidido a evitar un incremento en la desocupación, pero estimaba que sería posible que se continuaran medidas de racionalización que ya estaban poniéndose en práctica en pequeña escala. Nuevamente, a mediados de 1941 Domenech estimaba que el gobierno proyectaba una revisión de la cuenta capital, con la consiguiente revisión general de los FC y su total reorganización.

Un segundo elemento que aumentó la gravitación de las ideas a favor de la nacionalización de los transportes involucra al activismo comunista. Entre fines de 1939 y mediados de 1941 los comunistas, enrolados en la línea de neutralidad y lucha antiimperialista, se convirtieron en los adalides más firmes de la nacionalización de los FC, aunque su posición antigubernamental y su abierto enfrentamiento con la CD de la UF los condujo a rechazar tajantemente el plan de Pinedo. Significativamente, en esta etapa los organizadores comunistas realizaron una primera promoción entre los trabajadores ferroviarios, del nacionalismo ferroviario de Scalabrini Ortiz, que hasta entonces circulaba en ambientes radicales.<sup>28</sup>

Un tercer factor que mantuvo la vitalidad de la idea de nacionalización es que desde 1941 LF (donde la convivencia de independientes, socialistas y comunistas era más amigable que en la UF) retomó la demanda, abandonada por entonces por la UF, y se pronunció a favor de la nacionalización de los FC previo reajuste de la cuenta capital, a fin de devolver íntegramente los sueldos retenidos. Es muy posible que la atención que LF prestara al problema estuviera vinculada con la suerte de la SPR, cuya concesión estaba por llegar a término. Justamente, fue la nacionalización del PR volvió a poner

---

<sup>28</sup> Destaca especialmente la serie de artículos que pueden verse en *La Hora* dedicados a la historia de los FC argentinos, escritos por L. De Salvo, con el seudónimo de Hugo de La Vía.

el tema de la nacionalización de los FC en la agenda de los sindicatos, como veremos a continuación.

La sociedad francesa que administraba el PR se había hecho muy impopular a raíz de una histórica pugna acerca del nivel de las tarifas portuarias y por su resistencia a los reclamos gremiales. Ya en la Asamblea de la UF de 1938 se planteó el problema de la estabilidad futura del personal del PR, que adelantaba un problema que podía afectar a otras líneas en el futuro. La empresa sufría dificultades operativas y financieras relacionadas con la crisis de la exportación de cereales, agravadas con el estallido de la guerra en Europa y la ausencia de apoyo diplomático. Vista la proximidad del vencimiento de la concesión y la posición de debilidad de la Sociedad, el gobierno argentino anunció que la concesión no sería renovada y no se haría cargo de los pagos compensatorios que reclamaba la empresa. Entonces, la empresa descargó sus dificultades eliminando numeroso personal y rebajando los salarios, lo que desencadenó una huelga salvaje unánime en el verano de 1942, pese a que el momento no era oportuno, dado el escaso movimiento portuario. Esto acrecentó la posición de por sí débil de la dirigencia de la UF, que sin poder influir siquiera sobre los ferroviarios en huelga continuó asistiendo al proceso como convidado de piedra. Al momento de pasar el PR a manos del estado, los sindicatos solicitaron al gobierno que las condiciones de trabajo fueran equiparadas a las de los de los puertos de La Plata y Buenos Aires, que la empresa nunca había aceptado, y que se contemplara la situación del personal empleado por un contratista de construcciones PUMA Argentina, cuyo propietario era la misma Sociedad del Puerto. En el acto patriótico con que se celebró en Rosario el traspaso del puerto a manos del estado nacional, destacaron los referentes de la política y la economía de la Argentina neoconservadora, en tanto los trabajadores ferroviarios plantaron una ausencia significativa. Como había ocurrido en el caso de la nacionalización del FCCC, la nacionalización del puerto de Rosario, lejos de significar una mejora en la situación de los trabajadores, implicó una degradación de sus condiciones laborales. A pesar de que se habían cifrado grandes esperanzas en la administración nacional, “la realidad se ha encargado de demostrar que se estaba mucho mejor, dentro de todo lo malo que había bajo la administración privada.”<sup>29</sup> Los sindicatos ferroviarios estuvieron en condiciones de lograr algunos de sus propósitos de acuerdo a su diferente capacidad de presión. Así, los conductores agremiados en LF lograron desde el principio mejores condiciones que los de la UF, quienes sufrieron despidos, atrasos en los pagos y un recorte de la representación de este personal, aunque la peor parte le tocó al personal empleado por el contratista de construcciones.<sup>30</sup>

A fines de 1943 una delegación británica realizó una visita a los gobernantes militares. Los directivos locales de las empresas británicas no se resignaban a admitir el traspaso de las empresas al estado argentino y presionaban para lograr un cambio en la política oficial hacia los FC. Argumentaban que cualquier tentativa de reorganización y expansión de los servicios de transporte en la futura posguerra dependía de un cambio en la política oficial

---

<sup>29</sup> *El Obrero Ferroviario*: 487 y 488 (1943, junio 1° y 16), p. 7.

<sup>30</sup> El beneficiario inmediato de la operación fueron exportadores, importadores y bolsistas, pues la Federación Agraria Argentina se quejó por los aumentos que la nueva administración del puerto había aplicado en las tarifas de tracción y remolque en el puerto.

a favor de los capitales invertidos en los FC, que proporcionara dividendos razonables y garantías adecuadas a esas inversiones. Las misiones británicas se interrumpieron desde entonces y hasta 1946 en espera de que se estabilizara la política argentina. En el interín transformaciones radicales afectaron al mundo del trabajo y los sindicatos y en primer término a los ferroviarios.

Las conversaciones sobre nacionalización de las inversiones ferroviarias se habían interrumpido, de forma que los sindicatos, lo mismo que otros actores, no tenían ante sí un panorama claro. en 1944 los dirigentes de la UF esperaban –y su previsión era tanto una esperanza como una forma de presión– que la posguerra traería aparejada una crisis que repercutiría gravemente en los transportes y que el capitalismo británico intentaría mantener y acrecentar sus privilegios, pues no estaba del todo claro cuál sería el futuro del gobierno militar, del que los ferroviarios había obtenido numerosas mejoras, ni tampoco cuál sería el orden de posguerra, como tampoco lo estaba para otros sectores dirigentes. El grupo ferroviario que ofreció consejo y orientación al coronel Domingo Mercante, que actuó como interventor de la UF entre octubre de 1943 y noviembre de 1944 recurrió al arsenal del nacionalismo popular para atacar los argumentos favorables a las virtudes del capital extranjero, en una polémica marcada por los avances de los intereses obreros frente a la resistencia de las empresas ferroviarias. Sin embargo, las nuevas autoridades regulares de la UF, surgidas por los medios estatutarios al finalizar la intervención de Mercante, recurrieron a los lugares comunes de la crítica nacionalista cada vez que los voceros de los FC británicos volvían “a tocar el viejo ‘pattern’ del injusto tratamiento de que son objeto dichas empresas”.<sup>31</sup> En 1945, cuando se habían regularizado las autoridades de la UF al finalizar la intervención de Mercante, éstas estimaban que Inglaterra estaba llamada a ser una de las potencias rectoras en el mundo de posguerra y que sería capaz de proveer materiales para renovar y modernizar la red ferroviaria argentina, poniéndola en condiciones de hacer frente a la competencia de otros medios de transporte. Los diagnósticos del Consejo Nacional de Posguerra y la intervención de la DGFC indicaban que podría llegarse al reajuste definitivo de la cuenta capital de los FC. Se reprochaba, sin duda injustamente, a las empresas haber dejado a los FC en un estado de semi-abandono en tanto consideraban, erróneamente, que habían realizado grandes ganancias durante la guerra. El triunfo del laborismo en Inglaterra era para los dirigentes de la UF un signo de que los FC y otras grandes industrias serían prontamente nacionalizados en ese país, y que el gobierno británico encararía una política similar para las inversiones ferroviarias en otros países.

Con el triunfo del peronismo se reiniciaron las negociaciones anglo-argentinas para concretar la venta de los FC británicos, entre otros asuntos.<sup>32</sup> Al mismo tiempo, la proximidad del cese de la ley Mitre en enero de 1947 y la previsión de que la industria ferroviaria debía sufrir transformaciones de fondo si pretendía continuar ocupando un lugar central entre los transportes, urgía a la UF a mantenerse atenta. A mediados de 1946, la Asamblea de la UF volvió

---

<sup>31</sup> *El Obrero Ferroviario*: 518 (1945, octubre 1º), 7.

<sup>32</sup> López, M. J. (2008) “El problema ferroviario argentino y la nacionalización de las compañías de capital británico en 1948”. *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*. 15 (diciembre), 112-145.

a pronunciarse a favor de la nacionalización de los FC, aunque evaluaba que podía ocurrir esto tanto como la renovación de las concesiones. El secretario general de la UF resumía la cuestión en estos términos: “vamos a influir para que en el concierto, ya sea de la renovación de concesiones cualquiera sea su forma, o la nacionalización de los FC, tengamos nuestra parte que no puede ser otra cosa que las satisfacciones que para la vida necesitamos los hombres de trabajo.”<sup>33</sup> Muchas de las numerosas e importantísimas conquistas de los ferroviarios dependían en forma ostensible de la renovación o no de las condiciones establecidas en la Ley Mitre bajo las cuales operaban los FC particulares de propiedad extranjera, casi tanto como del futuro del gobierno militar y de la suerte política de Perón (así ocurría, por ejemplo, con el aumento de sueldos y el acuerdo sobre eliminación de contratistas). Por otra parte, las empresas se opusieron a acordar cualquier modificación en los escalafones hasta que se negociaran las condiciones de constitución de la nueva entidad, opinión que era compartida también por Miranda, el principal y único negociador argentino en el asunto de los FC. Es decir que tanto los representantes de los FC particulares como los del Estado argentino que podía heredar su explotación, estaban interesados en moderar en todo lo posible los beneficios de los ferroviarios y de esa manera restringir aumentos de costos que amenazaban con hacer deficitaria la operación. De cara a las negociaciones de alto nivel, la UF reclamaba que en cualquier plan de nacionalización o explotación mixta de la industria y exigía que se instituyera el accionario obrero y que se diera participación a los representantes sindicales en la dirección y administración de los FC, como la mejor forma de garantizar que serían respetados las condiciones de trabajo vigentes y con la seguridad de que los ferroviarios serían “capaces de administrar y dirigir los FC y obtener de su explotación los beneficios suficientes para que nuestros salarios llenen ampliamente las necesidades del hogar”, sirviendo, a la vez, los mejores intereses de la comunidad. La UF, un sindicato centralizado, ambicionaba convertirse en nueva cadena de transmisión de la administración de los FC argentinos, integrando inclusive al personal jerárquico y de mando. Un representante de la UF participó de la comisión argentina que discutió los acuerdos comerciales y las bases sobre las que se concretaría el régimen de explotación de los FC privados, lo mismo que de la subcomisión técnica asesora encargada de fijar el capital inicial, transferencias y bases de explotación de la compañía mixta, aunque ésta no arribó a ningún resultado tangible pues el proyecto de constituir una compañía mixta resultó frustrado rápidamente, decidiéndose en forma sorpresiva la compra de los FC. Mario Justo López, quien señaló que uno de los problemas más importantes con que se enfrentó el estado argentino en el momento de aquellas negociaciones y de la incorporación de los FC extranjeros fue la carencia de una alta burocracia técnicamente capacitada, no parece haber tenido en cuenta la conformación de estas comisiones. En cualquier caso, lo cierto es que la UF, que al principio exigió que se acordara un valor inferior a los dos mil millones de pesos por las inversiones ferroviarias, no parece haber estado muy interesada en la cuestión del monto a pagar y se limitó a apoyar la posición argentina.

---

<sup>33</sup> *El Obrero Ferroviario*: 527 y 528 (1946, junio y julio), 28.

Mayor entusiasmo mostró la UF ante la compra de los FC por parte del estado argentino, decidida en forma sorpresiva en febrero de 1947. La UF suponía que de esa manera tendría mejores posibilidades de lograr algunas de las demandas laborales pendientes que consideraba que el liderazgo empresarial británico se mostraría renuente a conceder. Esta desconfianza ante los administradores británicos de los FC explica, aunque sea en parte, por qué la UF y LF preferían una completa nacionalización antes que la constitución de una compañía mixta, y explica también por qué la UF apoyó el movimiento por el cual en 1948 los funcionarios británicos fueron radiados definitivamente de la administración de los FC Argentinos y reemplazados por otros argentinos, pese a que conforme al acuerdo de compra los funcionarios británicos debían permanecer en sus puestos a los efectos de transmitir su específico *know-how* empresarial. La nacionalización fue una medida ampliamente popular entre los trabajadores ferroviarios, a un punto tal que los comunistas se decidieron a prestar su apoyo a la medida, pese a que observaron que el valor de compra era excesivo. Pero la UF continuó exigiendo –además de otras medidas, entre las cuales el aumento de sueldos fue convirtiéndose en la más acuciante– la participación sindical efectiva en la dirección de los FC Argentinos.

En agosto de 1945 se resolvió definitivamente la aplicación de los escalafones para el personal del puerto de Rosario, incluyendo a los cesantes de la Puma Argentina. Entre 1944 y 1947 se generalizaron también las mejoras en los FCE (incluyendo al ex FCCC), tales como el levantamiento de las retenciones, aumento general de sueldos, que pese a todo quedaron todavía a un nivel algo inferior al de los FC particulares; escalafonamiento de la gran mayoría de las especialidades, culminando con la implantación del escalafón único, aunque continuaron algunos problemas específicos. Con ello se hacía previsible un mejor tratamiento en todos los FC.

Las ceremonia de traspaso realizada el 1° de marzo de 1948 en Retiro y reproducida en todas las secciones ferroviarias del país, entre silbatos, banderas argentinas y vivas a Perón, “el hombre que supo liberarnos de la opresión oligarca del capital extranjero”.<sup>34</sup> El acto recuerda por su carácter patriótico y oficial al celebrado en 1942 en ocasión de la nacionalización del PR. Pero mientras en aquella ocasión los trabajadores estuvieron ausentes, esta vez constituían gran parte de la masa popular que dio el tono a los festejos. Otra diferencia significativa entre una y otra experiencia es que mientras en el caso de la nacionalización del PR los beneficiarios inmediatos fueron los comerciantes y bolsistas de la plaza local, la liquidación de las empresas británicas anunciaba la redención de sus trabajadores. La nacionalización de los FC representaba “la emancipación económica de las fuerzas productoras”, la conquista de “el ideal de lograr para cada uno el derecho a gozar del justo producto de su trabajo”.<sup>35</sup> Al afirmar que “ya son nuestros” los ferroviarios entendían una apropiación sobre las condiciones de producción que representaba el triunfo y la consolidación de sus demandas postergadas. Pero al mismo tiempo, como lo repetían los discursos oficiales propalados por funcionarios de todos los niveles y por las propias autoridades sindicales, la nacionalización fue utilizada para comprometer a los

---

<sup>34</sup> *El Obrero Ferroviario*: 560 (1948, marzo 16), 4.

<sup>35</sup> *El Obrero Ferroviario*: 559, (1948, febrero 27), 12.

trabajadores ferroviarios en la intensificación del trabajo y reprimir los conatos de conflictividad laboral. De cualquier modo, la UF mantenía una posición equívoca cuando proclamaba su apoyo al plan de modernización ferroviaria: así, en 1946 presionó al gobierno para que prohibiera la importación de repuestos que pudieran ser producidos en los talleres locales, para sostener la ocupación laboral y evitar la dependencia de las importaciones, pese a que ello atentaba contra la modernización de los FC. El significado ambiguo y potencialmente conflictivo del nacionalismo ferroviario se expresó en el futuro en la gran mayoría de los conflictos de los trabajadores ferroviarios.