

XVII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Catamarca, Catamarca, 2019.

# **LA HUELGA FERROVIARIA DE 1917 EN LOS TALLERES FERROVIARIOS TAFÍ VIEJO.**

José René Álvarez.

Cita:

José René Álvarez (2019). *LA HUELGA FERROVIARIA DE 1917 EN LOS TALLERES FERROVIARIOS TAFÍ VIEJO. XVII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Catamarca, Catamarca.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-040/63>

*Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.*

Mesa N°40: Conflicto entre capital y trabajo en Argentina y América Latina durante el siglo XX: fuentes, metodología, perspectivas y debates.

Coordinadores: Copani, Andrea (UBA) Nassif, Silvia (UNT; UBA) Peláez, Pablo J. (FLACSO/ CONICET)

### **La huelga ferroviaria de 1917 en los Talleres Ferroviarios Tafí Viejo**

ÁLVAREZ, JOSÉ RENÉ

Instituto de Investigaciones Históricas “Dr. Ramón Leoni Pinto” (INIHLEP)

Cátedra de Historia Social General

Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Tucumán

joserenealvarez99@gmail.com

#### **Introducción**

El estallido de la Primera Guerra Mundial provocó un estancamiento en el modelo de desarrollo capitalista argentino basado en la importación de productos manufacturados y la exportación de materias primas. Esto trajo aparejado inflación y escasez en los productos que se compraban a los países industrializados de Europa, en especial los destinados a los talleres ferroviarios. Las empresas ferroviarias, tanto de capitales privados y extranjeros como las de capitales estatales, hicieron ahorro congelando salarios y despidiendo trabajadores. En este clima se desataron una serie de huelgas ferroviarias en el país durante año 1917, que al principio fueron esporádicas durante los meses de junio y julio, y luego confluyeron en una huelga general en setiembre.

La empresa estatal Ferrocarril Central Norte tenía unos talleres en la ciudad de Tafí Viejo, sus obreros habían parado en junio de ese año demandando, la expulsión de un capataz despótico, la regularidad en el pago de los salarios, libertad a los operarios para viajar en otros trenes que no sean sólo para obreros y la disminución del precio de alquiler de las viviendas obreras. Tras varios días de lucha lograron triunfar.

Sin embargo volvieron a la lidia en setiembre de ese año tras el llamado a huelga de los talleres Pérez y Rosario, que el Ferrocarril Central Argentino tenía en la provincia de Santa Fe. La protesta se extendió por todas los ferrocarriles del país.

Los hechos transcurrieron durante el primer gobierno de Hipólito Yrigoyen. La Unión Cívica Radical buscaba ser mediadora en los conflictos entre el capital y el trabajo, sin embargo, en esta ocasión la protesta obrera se agudizó y el gobierno radical reprimió con crudeza. En Tafí Viejo hubo muertos y heridos. Para poner en contexto los

hechos debemos señalar que la provincia de Tucumán estaba gobernada por el partido radical, que a su vez estaba dividido en *rojos* y *azules*. Los primeros estaban encolumnados detrás del gobernador Juan Bautista Bascary y más cercanos a la línea de Yrigoyen. Los segundos se definían como antipersonalistas y su adalid era Octaviano Vera. Para comprender los hechos de 1917 desatados en los talleres de Tafí Viejo, tenemos que tener en cuenta tres cuestiones. La primera, tiene que ver con la tensión que generaba el nombramiento del ingeniero Carlos Alberto Uttinger como administrador general de los ferrocarriles del Estado. El ingeniero pertenecía a la facción *roja* del radicalismo y era profundamente xenófobo, los ferroviarios taficeños denunciaban cómo por influencia de éste se despedía obreros para colocar a correligionarios, el blanco de estos despidos eran, por lo general, los inmigrantes españoles. La segunda cuestión, tiene que ver con la creación de la seccional taficeña de la Federación Obrera Ferrocarrilera (FOF) la cual contaba con una dirigencia de fuerte presencia de militantes libertarios y de origen español. La tercera, tiene que ver con una serie de protestas que se dieron en distintas secciones de los talleres, pero no lograron parar a todo el predio taficeño, hasta el surgimiento de la FOF. Las siguientes líneas conjeturan que a partir del surgimiento de la FOF taficeña se pudo unir a gran parte de los obreros y empleados de los talleres y canalizar sus demandas, con capacidad para paralizar a todo el predio y entablar relaciones con las demás seccionales y reparticiones de los ferrocarriles estatales, además una de las características de esta seccional fue su impronta anarquista y el origen español de parte de su dirigencia, una particularidad que agudizó las tensiones con la administración de los talleres de marcada animosidad contra los trabajadores provenientes de la península ibérica.

Actualmente, la Seccional Tafí Viejo de la Unión Ferroviaria (UF) no posee registros sobre su antecesora, la Federación Obrera Ferrocarrilera (FOF).<sup>1</sup> La UF de Tafí Viejo posee un local propio que en la década del noventa fue alquilado para el funcionamiento del Concejo Deliberante del municipio. El alquiler se mantuvo hasta que los concejales consiguieron un lugar propio. Cuando el local de la UF volvió a ser ocupado por sus socios faltaban muebles y archivos. Debido a estos vaivenes se carece de documentación gremial sobre el período que pretendemos narrar.

---

<sup>1</sup> La prensa menciona la existencia de una sociedad ferrocarrilera que nucleaba a los obreros del Central Norte y que funcionaba en la capital tucumana antes de la creación de la FOF. (“La huelga de Talleres”, 29 de marzo de 1911, *El Orden*. Tucumán)

David Dip, sacerdote e historiador del pueblo ubica los orígenes de la FOF de Tafí Viejo el 01 de junio de 1912, a los pocos meses de su fundación en Buenos Aires.<sup>2</sup> La obra del párroco es una guía informativa y comercial de la ciudad de Tafí Viejo, en donde no consigna un aparato erudito, por lo que no podemos saber de dónde provienen sus datos (Dip, 1960-1961: 73). Sin embargo, podemos acceder a su funcionamiento, al conocimiento de quienes fueron sus miembros y cómo fue su actuación durante las huelgas de 1917 a partir de un testimonio autobiográfico. Cruz Escribano nació en Añover de Tajo, un pueblo de Castilla La Nueva en 1904. En 1982 publicó sus memorias. En las primeras páginas de esta obra relata lo que vivió a sus trece años en un Tafí Viejo transformado por la industria ferroviaria. Más de seis décadas median la relación del sujeto que narra con la memoria del pasado narrado. A pesar de haber presenciado los hechos se trata de un relato escrito *a posteriori*.

Escribano provenía de una familia de clase media. Su familia era propietaria de tierras con olivares, además arrendaba una casa para que funcionase una carnicería. Su padre era funcionario en su pueblo, se desempeñaba como administrador de consumos. En sus ratos libres, el jefe de hogar formaba parte de un grupo de libre pensadores y humanistas. Su madre era analfabeta y profundamente católica. Decidieron emigrar a Argentina en 1910 para salvar a sus hijos del reclutamiento para la guerra en Melilla<sup>3</sup>. El Estado español tenía prohibido que los jóvenes que cumplieran 18 años emigrasen. El mayor de los hermanos Escribano, Julio era un joven con ideas libertarias, al cumplir 17 años fue enviado a Argentina, para evitar que fuera alistado a Marruecos. Al poco tiempo marcharía el resto de la familia a su encuentro.

Una vez en Argentina tomaron rumbo a Tafí Viejo. Allí el *pater familias* fue contratado como portero en los Talleres de Tafí Viejo y los dos hijos mayores también entraron a trabajar allí: el mayor, en contaduría y el otro en la fundición.

La obra de Escribano presenta anacronismos y datos confusos que trataremos de desentrañar. En Tafí Viejo estalló una huelga en el mes de junio a raíz del despido de un calderero. El conflicto se resolvió a favor de los trabajadores. Pero en el mes de setiembre los obreros volvieron a parar. Esta vez se sumándose a una huelga que se

<sup>2</sup> La FOF fue fundada el 5 de enero de 1912 en Buenos Aires, (Fernández, 1947: 82)

<sup>3</sup> Melilla está ubicada en la región montañosa del norte de Marruecos conocida como El Rif. Zona de influencia española en el reparto imperialista. En 1909 la población local reaccionó con las armas ante la explotación de sus recursos mineros y agrícolas por parte de empresas españolas. A partir de ahí el Estado español interviene enviando tropas. Los enfrentamientos se dieron en el primer cuarto del siglo XX. Para ampliar se puede consultar De Madariaga, María Rosa (1999): *España y el Rif. Crónica de una Historia casi olvidada*. La Biblioteca de Melilla, Melilla.

desató en todo el país. En esta oportunidad fueron duramente reprimidos. En el relato de Escribano estos dos conflictos forman parte de un solo acontecimiento sin diferenciar las etapas que tuvo. Otro error del relato es la presencia de la Liga Patriótica en Tafí Viejo para 1917, cuando todavía no había sido fundada por Manuel Carlés. Sin embargo, estos recuerdos tienen sentido para este trabajo. Porque Escribano decide, en su vejez, el camino del lenguaje escrito para narrar los sucesos que le impactaron en su estadía en Tafí Viejo. Según Alessandro Portelli la memoria es siempre un trabajo de buscar el sentido de las experiencias (Álvarez Bravo, 2017: 545). A partir de ahí podemos recuperar cuando fue fundada la seccional Tafí Viejo de la Federación Obrera Ferrocarrilera. Esa fecha fue significativa para Escribano por la llegada de José Blanco, un anarquista asturiano, con dotes para la organización, quien estaría en la fundación del gremio. Además, le enseñaría el ideario libertario y se transformaría luego en su cuñado. La huelga de 1917 revistió de una importancia vital para los Escribano. Como represalia, la empresa estatal de ferrocarriles decide trasladar a sus hermanos y a Blanco a los talleres de Cruz del Eje. Destino que después tomaría el resto de la familia.

La prensa periódica constituye otra fuente valiosa para el presente trabajo. Si bien los diarios transmiten información que se origina en otro ámbito (declaraciones del poder político, de los gremios, de los partidos políticos, testimonios de ciudadanos, etc.) nos permite acceder, aunque sea en forma parcial y fragmentaria, a evidencia generada en el mismo periodo que se estudia (Pucci, 2016: 76 a 94). Para nuestro relato destacamos al diario *El Orden*. Se trata de la primera publicación periódica estable y de tirada ininterrumpida desde su aparición en 1883 hasta que dejó de circular en 1948. Sus páginas son un borrador de la historia tucumana. Fue fundado como diario vespertino por Ernesto Colombres, un abogado perteneciente a una de las principales familias de la elite tucumana. En 1886 fue elegido diputado nacional y la conducción del periódico quedó a cargo de León Rosenvald (1852-1923), quien había formado parte del equipo de redacción como reportero desde sus orígenes. *El Orden* fue un medio de comunicación en el que se expresaron los principales políticos del período pero también el ciudadano de a pie. Por ejemplo, un comerciante taficeño calificó a Rosenvald como “[...] paladín del público desvalido a quien se dirige [sic] el proletario en busca de [...] salvación.” (Tafí Viejo, 26 de febrero de 1911, *E.O.*) Al momento de la huelga taficeña Rosenvald dejó la dirección del diario a cargo de sus hijos, pero contaba con corresponsales que informaban lo que sucedía en la villa ferroviaria y en Buenos Aires

donde radicaban las autoridades que administraban los ferrocarriles del Estado. Al desatarse el movimiento huelguístico el periódico se mostró favorable al reclamo de los trabajadores. Pero fue cambiando de tono a medida que el paro se radicalizaba. En sus páginas también se expresaron los obreros que decidieron no sumarse al paro.

Esta publicación fue importante para el periodismo argentino del interior y según Assaf, un medio de opinión independiente (Assaf, 2005: 175). Su independencia económica no supuso neutralidad política. Desde su nacimiento fue una publicación que respaldó al roquismo a nivel nacional y provincial. Luego en el período en que Rosendal se hace cargo de la dirección el diario adhiere a la Unión Cívica ganándose el encono de los hombres de Juárez Celman (Assaf, 2005: 175 y Navajas, 2013: 114). Con el triunfo del Unión Cívica Radical en el país y en la provincia *E.O.* se convirtió en un espacio para la crítica de radicalismo que apoyaba al gobernador Juan Bautista Bascary, conocido como *radicalismo rojo*.

#### **Estación 1: De efímera villa veraniega a ciudad ferroviaria<sup>4</sup>**

*Forzosamente va a resultar un centro obrero aburrido, en el que  
prenderán las ideas anarquistas u otras cualesquiera que distraigan al  
obrero y exalten su imaginación aburrida de la soledad; la embriaguez y  
el juego [...]”*

Bialet Massé, sobre Tafí Viejo.

Tafí Viejo era una comarca con escasa población (alrededor de unas 15 o 18 familias hacia fines del siglo XIX), ubicada al norte de la capital tucumana. Enrique Ortega<sup>5</sup> relata que Tafí Viejo, “desde sus inicios, fue ubicada en las márgenes del Camino del Perú, ruta obligada del transporte desde Lima hasta Buenos Aires en la época colonial (Ortega, 2017:15). La economía de este paraje giraba en torno al tabaco y la caña de azúcar. A principios del siglo XX, algunos miembros de la élite tucumana soñaron construir allí una villa veraniega. Al bucólico rincón primeramente lo llamaron San José

<sup>4</sup> La idea de llamar a “estación” a cada sección del presente texto está inspirada en el film de Solanas, Pino, *La próxima estación. Historia y reconstrucción de los ferrocarriles*, Cinesur S.A.-INCAA, Bs. As., 2008

<sup>5</sup> Enrique Julio Ortega es hijo de inmigrantes españoles, nació en San Miguel de Tucumán, luego su familia se radicó en Tafí Viejo. Cursó sus estudios secundarios en la Escuela Industrial N° 1 que dependía de los Talleres Ferroviarios Tafí Viejo; allí obtuvo el título de técnico ferrocarrilero. En 1964 ingresó a la carrera de ingeniería mecánica de la Facultad Regional de la Universidad Tecnológica Nacional. En los Talleres se desempeñó como técnico e ingeniero. Fue declarado “prescindible” en 1980. A fines de 1980 y hasta diciembre de 1983 trabajó en la Dirección Provincial del Agua en el Departamento Perforaciones de Pozos para Agua y también como Jefe de Mantenimiento del Dique Celestino Gelsi. Políticamente vinculado a la Unión Cívica Radical. Para 1983 fue candidato a Intendente de Tafí Viejo; aunque no fue elegido se desempeñó como Concejal hasta Diciembre de 1987.

de Calasanz, luego lo bautizaron Villa Mitre. Ambos nombres sucumbieron ante la denominación tradicional de Tafí Viejo, con la que se conocía desde tiempos coloniales. Como lugar de ocio durante el período estival tampoco prosperó. La construcción de los Talleres Ferroviarios del Ferrocarril Central Norte lo transformaría en un pueblo obrero.<sup>6</sup>

Para 1917 la huelga tendrá dos espacios como escenario: Tafí Viejo y San Miguel de Tucumán. A poco de iniciarse la construcción de los talleres se evidenció la escasa comodidad que la comarca taficeña ofrecía a los obreros y al personal administrativo. La falta de viviendas también aparece reflejada en la obra de Escribano, quien recuerda cómo su familia le dio alojamiento a José Blanco en 1916 (Escribano, 1982: 13 y 14). Cuando comienza la recuperación de la crisis de 1890, las empresas ferroviarias organizaron programas de beneficios extrasalariales para ofrecer un mínimo de bienestar material al obrero ferroviario y a su familia (Palermo, 2009: 12 y 13). Es así que en 1905, los directivos del Ferrocarril Central Norte planearon la construcción de casas para sus trabajadores; para ello compraron 15 hectáreas para edificar allí un “Pueblo Obrero”<sup>7</sup> con el fin de “[...] optimizar el funcionamiento productivo-comercial de la planta fabril: minimizando tiempos de traslado, eliminando el costo de transporte en el salario [...]. El proyecto comenzó a materializarse en 1907 (Logusso, 2012: 334, 335, 336). Los obreros ferroviarios destinados para los nuevos talleres vivían en San Miguel de Tucumán. Algunos de ellos decidieron mudarse a Tafí Viejo. Pero la gran mayoría siguió residiendo en la capital tucumana. Por ello, cuando los talleres comenzaron a funcionar, se habilitó un tren especial para trasladar a la mayoría de los obreros y empleados de los talleres que aún residían allí. Este servicio partía de San Miguel de Tucumán y recorría las estaciones intermedias hasta Tafí Viejo y sería conocido como “tren obrero” (Moreno, Daniela, *et al*, 2017: 365 y Ortega, 2017:135). Complementariamente se sancionó una ley para la construcción de un camino que conectara en forma directa los 16 kilómetros que separan la capital de Tafí Viejo, aunque no se ejecutó de inmediato, por lo que la única vía de comunicación fue a través

---

<sup>6</sup> El ritmo laboral de los talleres determinará incluso la hora a la que los taficeños debían despertarse. Un silbato de bronce, que funcionaba con el vapor de la sección calderería, emitía su sonido en tres tiempos, a las 5:00, 5:20 y 5:30 de la mañana. De esta manera se convocaba a los obreros al trabajo e interrumpía el sueño al resto de los pobladores. Su sonido se escuchaba a 12 km a la redonda y tenía las mismas características que el implantado en el Titanic. Ambos provenían de la misma fábrica. Se lo escuchó desde la inauguración parcial de los talleres en 1907 hasta su primer cierre en 1980.

<sup>7</sup> Con el paso del tiempo pasó a denominarse Villa Obrera fue un barrio periférico de Tafí Viejo. En la actualidad la municipalidad y la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UNT iniciaron acciones conjuntas para revalorizarlo.

del tren, tanto para el traslado de los obreros como de los materiales e insumos” (Moreno, Daniela, et al, 2017: 367)

### **Estación 2: La Federación Obrera Ferrocarrilera Seccional Tafí Viejo**

Para 1917 los obreros ferroviarios estaban agremiados en dos entidades. La Fraternidad, que databa de 1887, congregaba a los maquinistas, foguistas y pasaleñas. Se caracterizaba por ser de tendencia reformista y apolítica. Era un gremio abierto a la negociación con el Estado y la patronal, pero a la vez bastante combativo. Al controlar los medios de transporte podía paralizar todo el país. Sin embargo, para ellos la huelga era un último recurso (Falcón y Monserrat, 2000: 117). Los talleres de Tafí Viejo, tenían maquinistas permanentes que se encargaban de probar las locomotoras que se reparaban. La puesta a punto se hacía desde Tafí Viejo hacia el norte, hasta Metán o Rosario de la Frontera.<sup>8</sup> Éstos trabajadores que estaban capacitados para manejar locomotoras no estaban agremiados en La Fraternidad sino en el gremio que nucleaba al resto de los trabajadores ferroviarios. La Federación Obrera Ferrocarrilera o Ferroviaria, (en adelante FOF) fue un organismo gremial de los obreros y empleados ferroviarios antecesora de la Unión Ferroviaria. Fue fundada por sindicalistas revolucionarios<sup>9</sup> pertenecientes a La Fraternidad (Fernández, 1947: 82 y Falcón y Monserrat, 2000: 161). La tarea de agremiar a los trabajadores ferroviarios no era fácil debido a la heterogeneidad de funciones e intereses del sector. A diferencia de La Fraternidad, el resto del mundo laboral ferroviario se realizaba en diferentes lugares: talleres, estaciones, depósitos de locomotoras, oficinas, vías, obras, almacenes e imprentas, confiterías, coches comedores, administración (Palermo, 2009:6 y Fernández, 1947: 23). Además, la creación de la FOF formaba parte de una estrategia de mayor alcance: organizar a los trabajadores de los medios de comunicación del sistema económico del país vinculados con los mercados internacionales. En este sentido, los sindicalistas también habían ayudado en la organización de la Federación Obrera Marítima (FOM) (Rock, 1975: 149 y 150).

---

<sup>8</sup> Entrevista a Juan Carlos Caria, realizada por el autor, Tafí Viejo, Tucumán, 06 de diciembre de 2010 y 21 de julio de 2012.

<sup>9</sup> Los sindicalistas revolucionarios tenían por objetivo colectivizar los medios de producción a través de la acción directa, en esto se parecían a los anarquistas, aunque los diferenciaba su predisposición a apelar a las leyes para obtener reivindicaciones. Con el paso del tiempo aceptaron negociar con las autoridades estatales, borrándose de a poco el término “revolucionario” con el que se los identificaba, quedando como sindicalistas a secas. Para ampliar puede consultarse Jasinsky (2013).



Según el relato de Escribano, la sección taficeña de la FOF se habría fundado en 1916. Entre los fundadores figuran: Aignavela o Ayguabella,<sup>10</sup> Belloni, Barbieri, Juan Villar, José Blanco y los hermanos Julio y Nicasio Escribano (Escribano, 1982: 14). Sobre Barbieri el testimonio de Escribano no nos brinda información. Por la prensa sabemos que Belloni era el secretario de la FOF de Tafí Viejo durante la huelga de setiembre y octubre de 1917. Sobre Aignavela, menciona que era técnico electricista y formaba parte del Consejo Federal de la FOF. Juan Villar era calderero, según Escribano, era considerado uno de los mejores en su oficio, “[...] no sólo de Tafí Viejo, sino de todo el Ferrocarril del Estado [...]” (Escribano, 1982: 14). José Blanco era un ebanista asturiano, que luego de recorrer Cuba y Norteamérica arribó a los Talleres de Tafí Viejo. Influyó en Escribano en sus ideas sobre la “libertad y solidaridad”. Blanco militaba en el movimiento libertario y entabló amistad con los hermanos Escribano y luego pasaría a formar parte de la familia. Su presencia fue clave para la organización de los obreros taficeños. Junto con Aignavela formaba parte del Consejo Federal de la FOF (Escribano, 1982: 13, 14 y 15). Los cargos en la seccional taficeña de la FOF se elegían en asamblea y eran *ad honorem*. Su sede estaba ubicada en un local que originalmente se había construido como cine y que le permitiría realizar asambleas multitudinarias (Escribano, 1982: 15 y 16).

Las evidencias recogidas hasta el momento sobre la FOF taficeña indican la presencia de una dirigencia con fuerte impronta libertaria y de origen español. Su surgimiento logró unir a los obreros y empleados de los talleres en sus reclamos por mejoras en sus salarios y en sus condiciones laborales y de existencia. Previo al año 1917 la prensa registra varias huelgas en reclamo de mejores condiciones laborales en distintas secciones de los talleres (contaduría, carpintería y almacenes) pero estos reclamos no lograron contar con la solidaridad y adhesión de todas las naves del predio taficeño. La nueva organización pudo congregarse a gran parte de los obreros y empleados de los talleres y entabló relaciones con las demás seccionales de otras reparticiones de los ferrocarriles estatales y con los sectores que no eran ferroviarios (comerciantes, choferes, panaderos, dueños de fondas).

### **Estación 3: La huelga de junio del 17**

*“Recuerdo que había un rumor en todo el pueblo, relacionado con el asunto.*

---

<sup>10</sup> En la prensa aparece como Ayguabella

*Qué parece que va a haber huelga, algo desconocido para mí y para muchos,  
esa palabra en aquel tiempo, incluso en muchos mayores”*

*(Escribano, p. 15)*

Para explicar, en parte el motivo de las huelgas, tenemos que tener en cuenta los efectos de la inflación sobre los salarios reales a partir del estallido de la guerra mundial. Según los estudios de David Rock (1975) previo al conflicto, se hicieron estudios sobre el costo de vida para las familias obreras, tomando como base un ingreso mensual que estimaba el nivel de subsistencia corriente de la época para una familia de de 100 a 120 pesos. Estos estudios también calcularon el aumento de los costos de vida en 35% desde 1913. A partir de ahí se calculaba que los salarios nominales tendrían que elevarse a 160 o 166 pesos para 1918. Esto no dejaba de ser una hipótesis. “La mayoría de los huelguistas de 1916 a 1919 ganaban salarios nominales que oscilaban entre 50 y 100 pesos” (Rock, 1975: 138 y 139).

A pesar de la crisis, el Estado nacional siguió invirtiendo en la ampliación de los Talleres de Tafí Viejo. Entre 1913 y 1918 se construyeron las porterías norte y sur,<sup>11</sup> y el taller de calderería en 1917. Esta edificación se diferencia del resto de los talleres. Se trataba de una estructura metálica, con zócalo de mampostería y paredes en chapa y vidrio. El resto de las naves estaban construidas con paredes de mampostería (Moreno, Daniela, et al, 2017: 369). Aunque los talleres seguían creciendo, la situación de los obreros ferroviarios no eran las mejores y al igual que el resto de los trabajadores vivían los efectos de la recesión. En este contexto se desataron una serie de huelgas ferroviarias en el año 1917. Las huelgas taficeñas no fueron un caso aislado. Los talleres ferroviarios del Ferrocarril Central Argentino de Pérez y de Rosario también pararon a lo largo de ese año. Al principio fueron medidas de fuerza esporádicas que tuvieron lugar durante los meses de junio y julio, luego sobrevino el estallido de una huelga general en setiembre y octubre.

El personal de los talleres era remunerado por horas, y en forma excepcional se pagaba por producción. Esta situación se mantuvo hasta 1920, cuando el ingeniero Anibal Pasquini reorganizó los talleres con el sistema Halsey.<sup>12</sup> La falta de

---

<sup>11</sup> Eran simples casillas de mampostería que controlaban los portones norte y sur, para ampliar se puede consultar Moreno (2017)

<sup>12</sup> El ingeniero Anibal Pasquini, fue el quinto jefe de los talleres, introdujo el método de reparación y construcción en serie y sistema de remuneración Halsey que se basaba en estimular al personal de supervisión, aumento de

documentación y mal estado de conservación de los archivos de los talleres no nos permite conocer, hasta el momento, cuánto ganaban los obreros ferroviarios para el periodo estudiado. Sin embargo, por el pliego de condiciones elaborado en octubre de 1917 se conoce la existencia de trabajadores que percibían \$100. Para algunos casos era una cifra que no se había modificado desde 1911, no solo en los talleres taficeños sino también en el resto de la línea del Central Norte. (Octubre de 1917, *E.O.* y “En Estación Muñecas. Una hazaña”, 24 de enero de 1911, *E.O.*). La prensa también nos permite ver lo que gastaba un empleado de los talleres que residía en San Miguel de Tucumán. A partir de los reclamos de los empleados de almacenes de los talleres tomamos el caso testigo de un empleado que percibía \$100. El trabajador tomaba el tren obrero a las 6:45 am y regresaba entre las 7:00 o 7:30 pm. El valor del transporte era de \$1, ida y vuelta, teniendo en cuenta que se trabajaba el sábado gastaba un total de \$52 al mes. Tenía una hora para el almuerzo, cuya media pensión le costaba \$30. Las multas por infracciones o por estropear material era de \$2. Los descuentos por inasistencia eran arbitrarios, los empleados denunciaban que por tres faltas se les descontaba \$20 (Los empleados de almacenes, 18 de febrero de 1911, *E. O.*)

A la depreciación de la moneda producto de la recesión producida por la primera guerra mundial se agregaban otras situaciones que empeoraban la situación económica de los obreros ferroviarios. En primer lugar, los sueldos eran pagados con retraso, perdiendo su valor aún más en un contexto inflacionario. En segundo lugar, los precios del alquiler de las viviendas obreras aumentaban al ritmo de la inflación. En tercer lugar, existían factores extraeconómicos que generaba malestar en los trabajadores como la prepotencia de los capataces de sección. En cuarto lugar, existían motivos de carácter político y se proyectaba en la preocupación por preservar los puestos de trabajo. El nombramiento del ingeniero Carlos Alberto Uttinger, dirigente de la Unión Cívica Radical, como administrador general de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE). Uttinger (1875-1918) era hijo de un profesor francés radicado en la provincia, se graduó de ingeniero civil y militar en 1904 para luego ingresar al ejército. Amigo de Hipólito Yrigoyen participó en la revolución radical de 1905, tras su fracaso se exilió en Paraguay. En tiempos en que se sancionaba la Ley Sáenz Peña se hallaba trabajando en la municipalidad de San Miguel de Tucumán, etapa en la que se abocó a organizar las primeras campañas del radicalismo en la provincia. Gozó de enorme

---

producción y agrupamiento de obreros en cuadrillas especializadas. Se puede consultar Ortega (2017) y Béspero y Enrico (1999)

popularidad. Tras su muerte, el periódico *La Gaceta* publicó a modo de obituario que “[...] era intransigente en sus convicciones partidarias, pero tolerante y culto con los hombres de todos los partidos” (Páez de la Torre, 2010). Los trabajadores de los talleres taficeños no pensaban lo mismo. Por entonces, denunciaban despidos de trabajadores que no eran de la filiación política del ingeniero y la animosidad que éste demostraba hacia los extranjeros, especialmente hacia los españoles.

El conflicto estallaría un 23 de junio cuando un capataz suspendió a un calderero. El resto de los trabajadores de la sección consideró injusta la medida y se solidarizaron con el sancionado. Pero esto provocó la reacción de las autoridades de los talleres, que decidieron despedir al obrero suspendido y a sus adláteres. Así las cosas, setenta y cinco ferroviarios quedaron en la calle. ¿Quiénes eran los protagonistas de este conflicto?

Empecemos por el obrero cesanteado. Se trataba de Juan Villar, como vimos, representante de la FOF. El conflicto comenzó cuando un trabajo de Villar y su equipo fue rechazado por el capataz José Michelli. Según el testimonio de Escribano, el trabajo estaba bien hecho dado la reputación de Villar en su oficio. Las razones estarían en el temor del capataz a ser desplazado de su puesto por la capacidad de Villar, candidato a ascender como supervisor. Tras una agria discusión Villar fue suspendido. La queja de los caldereros fue llevada al local de la FOF en donde se decidió convocar a toda la sección. Concurrieron todos. Alrededor de trescientos obreros, “[...] entre oficiales, medio oficiales, ayudantes y aprendices” (Escribano, 1982: 14 y 15). Entre los obreros convocados y la dirigencia de la FOF se decide enviar una nota a la Superintendencia de los talleres solicitando el traslado de Michelli. La nota fue rechazada por las autoridades del taller. Esto provocó una nueva asamblea.

“Esta se llevo ante un salón repleto de obreros [...] Había gente fuera del salón, que de por sí ya era bastante grande, pues lo habían hecho para un cine, que duró poco tiempo, alquilándolo después la Federación” (Escribano, 1982: 15). En esta reunión se elabora un pliego de condiciones que además de pedir la separación del capataz de la discordia se agregaron otras cláusulas relacionadas con mejoras laborales, tales como: regularidad en el pago de los salarios, que no supere hasta el día 5 de cada mes, readmisión de los 75 obreros desafectados, libertad a los operarios para viajar en otros trenes que el de los obreros, disminución del precio de alquiler de las viviendas obreras, mejoras para el estamento de los aprendices. Las propuestas fueron aprobadas por

aclamación. (Escribano, 1982: 15 y 16 y Nanni, 2017: 78). En el transcurso de la huelga las demandas se ampliaron. Se pedía: la existencia de un médico diplomado, en carácter permanente; que la empresa mejore el servicio higiénico del barrio obrero; que no se cobre el boleto del tren obrero a los trabajadores recién incorporados (La huelga obrera en Tafí Viejo [...], 25 de junio de 1917, *E. O.*)

José Michelli había llegado a los talleres de Tafí Viejo alrededor de 1915. Era violento en el trato con el personal y solía amenazarlos con un revólver. Esta práctica al parecer era habitual entre los caporales del Central Norte. La prensa de la época registra este tipo de conductas. Por ejemplo en 1911 un grupo de treinta y tres trabajadores rumanos denunciaron los malos tratos del capataz de los obrajes de estación Muñecas, quien además de no querer abonarles el salario los amenazaba con un arma (En estación Muñecas. Una hazaña, 24 de enero de 1911, *E.O.*) La conducta de Michelli no fue tolerada por los trabajadores. Ochenta obreros elevaron una petición para trasladarlo a Cruz del Eje. Desde el nuevo destino, el capataz prometió venganza. A principios de junio de 1917 retornó a Tafí Viejo. Era uno de los seguidores y recomendados de Uttinger y comenzó sus represalias con Villar.

La historiografía reciente recuperó la participación de las mujeres y las familias en la huelga de 1917.<sup>13</sup> Algo también destacado por la prensa de la época. Silvana Palermo (2009) sostiene que la huelga de 1917 fue una empresa familiar y que las mujeres debieron abandonar el espacio doméstico para defender el bienestar del hogar ferroviario (Palermo, 2009: 8 y 10). La prensa de entonces marcaba diferencias entre las formas de proceder de los obreros ferroviarios y sus compañeras. Sobre los huelguistas destacaban su conducta pacífica frente al alboroto que causaban las féminas. “Los huelguistas se mostraban pacíficos, pero en cambio las esposas de aquéllos formaban la algaraza del siglo [...] las mujeres son las que mayor alboroto causan en este movimiento [...] (Escenas callejeras y Mujeres, 28 de junio de 1917. *E.O.*). Las mujeres también estuvieron presentes en actos de repudio e intimidación hacia los que no se plegaron a la huelga: “[...] a la salida del tren obrero [...] las mujeres y alguno que otro hombre, insultaron soezmente a los no huelguistas” (Escenas callejeras y Mujeres, 28 de junio de 1917, *E. O.*)

La medida de fuerza fue acatada por la mayoría de los obreros de los talleres. De los 1.500 trabajadores que se registraban para 1917 sólo 300 o 200 no se plegaron a la

<sup>13</sup> Puede consultarse, Palermo, 2009 y Menotti y Oliva, 2015.

huelga. Las fuerzas de seguridad desplegadas por el Estado provincial no fueron numerosas. La prensa menciona que fueron diez los uniformados que reforzaron a la policía taficeña para contener alrededor de 1.200 trabajadores en huelga. Con el correr de los días se pidieron refuerzos al cuerpo de bomberos. Además de patrullar Tafí Viejo los policías se abocaron a custodiar el tren obrero.

Las autoridades ferroviarias se negaban a aceptar el pliego completo de reivindicaciones obreras. Los puntos en discordia eran la reincorporación de los trabajadores despedidos. Al cabo de una semana las demandas fueron aceptadas por completo y significó un triunfo pleno para el movimiento obrero de los talleres. A modo de festejos los ferroviarios residentes en la capital tucumana salieron en procesión hacia Tafí Viejo para reunirse con sus compañeros taficeños. Y viceversa. Ambas columnas iban a pie y a reunirse a mitad de camino entonaron el Himno de los Trabajadores. “En medio de una inmensa polvareda marchaba la columna yendo a la cabeza más de cincuenta mujeres y luego la orquesta de la sociedad musical “La Lira” (El mitín de ayer, 02 de julio de 1917, *E.O.*).

Durante la huelga de octubre y después de una numerosa asamblea, la FOF de San Miguel de Tucumán decidió emprender una nueva caminata hacia Tafí Viejo, esta vez para protestar por los hechos de violencia acaecidos allí y para asistir al sepelio de los compañeros caídos (En la Federación, 06 de octubre de 1917, *E.O.*)

#### **Estación 4: La huelga nacional ferrocarrilera desde Tafí Viejo**

Para setiembre de 1917 estalló un nuevo movimiento huelguístico. Esta vez en los talleres Pérez y Rosario pertenecientes al Ferrocarril Central Argentino de capitales ingleses. Aquí fue el epicentro de la primera huelga general ferroviaria y contó con la participación de La Fraternidad, la Federación Obrera Ferrocarrilera y la Asociación Argentina de Telegrafistas y Empleados Postales. Se adhirieron aproximadamente 120.000 ferroviarios sin distinción de oficios. Se paralizó el transporte a nivel nacional por más de tres semanas consecutivas (Palermo, 2009: 1 y 2). Los ferroviarios de las empresas estatales no se sumaron de inmediato. Lo hicieron a partir de octubre. Muchos de los reclamos que se exigieron en junio no fueron satisfechos por el Central Norte. A esto se sumaron otros pedidos provenientes del resto de los trabajadores ferroviarios de otras empresas. El pliego de condiciones se amplió para esta oportunidad. Se pedía:

“estabilidad del empleo; abolición del cobro personal por averías materiales y elementos de trabajo; fijación del salario mínimo de 3 pesos diarios a los obreros que ganan 100 pesos mensuales y empleados en las oficinas; aumento proporcional de sueldo [...]; jornada máxima de 8 horas; descanso hebdomadario; ascenso por antigüedad, competencia y concurso; reglamentación higiénica de los talleres, estaciones y demás lugares de trabajo; alojamientos higiénico (sic) del personal que habita en las casas del ferrocarril; pago de viáticos; licencia por 15 días cada año con goce de sueldo; pase de primera clase para las familias; rebaja del 50 por ciento en las demás líneas férreas de la república; rebaja del 75 por ciento en las encomiendas destinadas al personal; pago de 50 pesos en casos de traslado y facilidades en los medios de transporte; pago del 50 por ciento de sueldo en caso de enfermedad; arbitraje de los representantes del gobierno en asuntos del ferrocarril y los obreros” (“La huelga de los ferroviarios. [...] Presentación de un pliego de condiciones. [...] 16 de setiembre de 1917. *E.O.*)

Rock (1975) explica que la paralización del transporte ferroviario motivó que los empresarios rurales apoyaran a las empresas ferroviarias y presionaran al gobierno de Yrigoyen a encontrar una rápida solución al conflicto. “[...] El presidente de la Sociedad Rural, Joaquín S. de Anchorena, ofreció sus servicios al gobierno como mediador [...]. Como forma de presión “[...] se analizó la posibilidad de declarar un *lockout* [...]” (Rock, 1975: 156 y 157). Esta idea no era nueva para los administradores de los ferrocarriles estatales, que ya la habían contemplado en la huelga de junio:

“Nuestro corresponsal en Buenos Aires nos comunica telegráficamente que la administración general de los FF.CC. del Estado ha dado orden al subjefe de explotación, señor Knudsen, de clausurar los talleres, en caso de no solucionarse satisfactoriamente el conflicto” (“La huelga de los ferroviarios. [...] Presentación de un pliego de condiciones. [...] 16 de setiembre de 1917. *E.O.*)

A medida que el conflicto se extendía por toda la república y empezaban a llegar noticias de la radicalización de la protesta, las fuerzas represivas del Estado provincial y del Estado nacional comenzaron a unirse. El jefe de policía de la provincia, buscó el apoyo del Estado nacional para contener a los huelguistas.

“El jefe interino de policía, señor Angel M. Esteves, solicitó al comandante de la 5.a región militar, general Cornell, la cooperación de las fuerzas nacionales para

garantizar los intereses de la empresa y en previsión de los acontecimientos que pudieran desarrollarse. El pedido fue satisfecho en el acto.”<sup>14</sup>

Las fuerzas del ejército que habían estado ausentes en la huelga de junio, se sumaban ahora como refuerzo de las fuerzas de seguridad de la provincia. Además se comenzaron a organizar los obreros antihuelguistas de los talleres. La prensa registró con beneplácito la forma en que se expresaron éstos trabajadores:

“Ayer tarde, en Tafí Viejo se realizó una manifestación anti-huelguista de los obreros de los talleres que el Ferrocarril Argentino del Norte, tiene en esa localidad”

“El acto se desarrolló dentro de la mayor cultura. Los manifestantes después de recorrer las calles de la villa, se dirigieron a la plaza, donde hicieron uso de la palabra varios oradores.” (“Huelga de ferroviarios”, 19 de setiembre de 2017, *E.O.*)

Escribano también da cuenta de la existencia de este movimiento de antihuelguistas. En sus memorias la recuerda como *federación amarilla*, la cual estaba dirigida por un político local de apellido Bertella. En este grupo de antihuelguistas se estaba planeando la represión contra la dirigencia de la FOF. El blanco serían los dirigentes españoles del gremio. Escribano relata como con un amigo realizaron una incursión al local donde se reunía la “federación” contraria y relata: “[...] parece que tienen interés en ir a la Federación para sacar a los “gallegos” que están allá y hacerlos cagar y yo i’visto a dos que les dieron un revólver a cada uno” (Escribano, 1982: 18 y 19). El enfrentamiento entre obreros no se concretó. Pero la violencia no tardaría en aparecer.

Desde el primer día del paro, la estación y los talleres estuvieron custodiados por uniformados. El 5 de octubre ocurrieron dos hechos. La mañana de ese viernes comenzó con el incendio de un vagón de carga que estaba en una vía muerta. Era el prelude de los hechos sangrientos que se desataron al mediodía. Mientras el vagón seguía ardiendo, alrededor de quinientos obreros con sus familias intentaron ingresar a la estación Tafí Viejo a la hora de llegada de un tren proveniente de Salta, querían demostrar su repudio al maquinista y al guarda que lo acompañaba por no sumarse a la huelga.<sup>15</sup> La máquina que se aproximaba venía acompañada por tropas del ejército en el tender (Escribano, 1982: 19 y 20 y José Concha, 6 de octubre de 1917, *E.O.*). Además, la estación estaba custodiada por setenta soldados armados con mausers y bayonetas caladas dispuestos a no dejar avanzar a los manifestantes. Las fricciones entre los dos grupos no tardaron.

<sup>14</sup> “Fuerzas nacionales” (29 de setiembre de 2017). *El Orden*. Tucumán

<sup>15</sup> Escribano estima que había cerca de dos mil personas en la estación.



Una herida de arma blanca a un obrero y el disparo de un revolver de bajo calibre contra la locomotora desataron la violencia. Resultado: dos obreros muertos, cinco heridos y varios contusos.

La v del movimiento obrero ferroviario también se dio en la capital tucumana con la aplicación de la ley de Defensa Social y la clausura de los locales de LF y la FOF. Por su parte la empresa de ferrocarriles del Estado anunciaba que el personal que no se presentará a trabajar en el plazo de cuarenta y ocho horas sería reemplazado (El F.C.C.C., 6 de octubre de 1917, *EO*).

Ortega (2017) señala el 18 de octubre como fecha de conclusión de la huelga y agrega que:

“[...] hubo quienes contaron que, para retornar a los Talleres, quienes querían hacerlo debían pasar por debajo de una gruesa cadena que colocaron los militares abarcando el portón de entrada [...] El hecho fue que 5 personas no quisieron pasar por debajo de la cadena y los cesantearon. [...]” (Ortega, 2017: 173)

Hasta el momento de esta pesquisa no se encontraron evidencias que verifiquen esta humillación, sin embargo la memoria colectiva de los ferroviarios taficeños la tiene presente, pero la ubica cronológicamente para otros conflictos obreros, como por ejemplo la huelga de 1961.

Otra medida represiva que se tomó fue el traslado del personal en forma inconsulta a otra seccional.<sup>16</sup> Entre los obreros que fueron trasladados se encontraban los integrantes de un grupo de teatro. En 1912 se había creado la compañía *Hacia el Futuro*, ponían en escena obras de Pedro Kropotkin, como por ejemplo *El apoyo mutuo* (Bessero y Enrico, 1999: 313). Luego de la huelga el grupo se desintegró. Escribano relata cómo fue la deportación de su familia tras la derrota:

“Al empezar a entrar a trabajar, los seleccionaron a los que habían tenido parte más activa en el movimiento, fueron trasladados a distintas localidades donde existían talleres de máquinas. Fue así que trasladaron a mis hermanos y a Blanco a Cruz del Eje [...] El día de salida de los trasladados [...] fue algo emocionante, ya que la mayoría dejaba a sus familiares hasta encontrar ubicación para la familia, pues se trataba de gran cantidad de personas que tenían que vivir en localidades que no

---

<sup>16</sup> Medida que las empresas solían tomar para obstruir la acción sindical. Para ampliar sobre esto se puede consultar Suriano (1991) quien lo analiza para la huelga de maquinistas de 1912.

contaban con muchas casas desocupadas; fue así que la estación estaba llena de gente que no sabía el porvenir que les esperaba” (Escribano, 1982: 21)

### **Apeadero final**

La historiografía dedicada a las huelgas ferroviarias iniciadas en 1917 da cuenta de las condiciones materiales de los obreros del riel en el contexto recesivo producido por la Primera Guerra Mundial, salarios congelados, inflación, despidos arbitrarios, mal trato laboral, costos de viviendas y transporte. De todas estas demandas se hicieron eco los ferroviarios de los talleres de Tafí Viejo a través de la FOF, pero vivían un clima de tensión de orden político a partir de la designación del ingeniero Carlos Uttinger como administrador general de los ferrocarriles del Estado. Su nombramiento provenía del Poder Ejecutivo Nacional y debía ser ratificado por el Senado, donde su candidatura fue cuestionada, por lo que no logró asumir. A pesar de no concretarse el mandato su influencia determinó despidos y nuevos ingresos a los talleres de Tafí Viejo. El blanco de los despidos eran los obreros españoles, los favorecidos en los nuevos puestos de trabajo eran militantes radicales cercanos al ingeniero. Esta realidad entrará en colisión con la formación de la FOF cuya dirigencia era mayoritariamente española y anarquista. El detonante fue cuando un capaz despótico y protegido de Uttinger, José Michelli sancionó a un dirigente de la FOF, el calderero Juan Villar. Así se desataba la huelga de junio que terminó con un triunfo para los obreros.

La situación cambió para la huelga de octubre. Esta vez el estallido era a nivel nacional, con la paralización de todas las líneas y la presión de los empresarios nacionales y extranjeros hacia el gobierno para que se solucionara el conflicto. La organización de los rompehuelgas y la intervención del ejército se harán presentes en este segundo ciclo de huelgas. La muerte de dos obreros, tal vez los primeros ferroviarios en ser asesinados por las fuerzas del Estado, cinco heridos y los trabajadores deportados será el saldo del fracaso de esta huelga. Pero no será el fin de la lucha.

### **Referencias bibliográficas**

Álvarez Bravo, Paulo (2017): “La historia oral es un arte de la escucha. Entrevista a Alessandro Portelli”. *Kamchatka. Revista de análisis cultural*. Recuperado de <https://ojs.uv.es/index.php/kamchatka/article/view/10561/9844>.

Assaf, Sonia (2005). “Una noticia biográfica sobre el periodista León Rosenvald”. *La Generación del Centenario y su proyección en el Noroeste Argentino, 1900-1950. Actas de las VI Jornadas*. Fundación Miguel Lillo, Tucumán.

Bésseero, Antonio Pedro y Carlos Alberto Enrico (1999): *Tafí Viejo, 100 años de Histotria*, Municipalidad de Tafí Viejo, Tafí Viejo, Tucumán.

Dip, David (1960-1961). *Guía informativa y comercial de la ciudad de Tafí Viejo*. S/e. Tafí Viejo, Tucumán.

Escribano, Cruz (1982): *Mis recuerdos. Acontecimientos del gremio ferroviario Tafí Viejo-Cruz del Eje 1919. Presos de Bragado. “La Ilícita” y otros recuerdos*. S/e. Bs. As.

Falcón, Ricardo y Alejandra Monserrat, (2000): “Estado, empresas, trabajadores y sindicatos”, en Falcón, Ricardo (dir.): *Nueva historia Argentina. Tomo VI. Democracia, conflicto social y renovación de ideas (1916-1930)*, ed. Sudamericana, Bs. As.

Fernández, Manuel (1947): *La Unión Ferroviaria a través del tiempo. Veinticinco años al servicio de un ideal, 1922-1947*. S/e, Bs. As.

Logusso, Juan (2012). “La evolución urbana de la Villa Obrera de los Talleres Ferroviarios de Tafí Viejo”. En *Actas de las IX Jornadas “La Generación del Centenario” y su proyección en el Noroeste Argentino (1910-1950)*. Tucumán: Fundación Miguel Lillo, 334-345

Moreno, Daniel *et al* (2017). “Conformación histórico patrimonial del conjunto de los Talleres Ferroviarios y la Villa Obrera de Tafí Viejo, Tucumán”. En *VI Congreso Internacional de Historia Ferroviaria: ferrocarriles, historia y patrimonio industrial* [CD-ROM]. Yerba Buena, Tucumán.

Navajas, María José (2013). “La prensa tucumana durante el juarismo: disputas políticas y querellas judiciales”. *Anuario del Centro de Estudios Históricos “Prof. Carlos S. A. Segreti”*, Año 13, N° 13, Córdoba.

Nanni, Facundo (2017). “La huelga de 1917 y sus secuelas. Un invierno revolucionario”. En Álvarez, José René y Facundo Nanni, *Historia del municipio de Tafí Viejo*, Imago Mundi, Buenos Aires.

Ortega, Enrique Julio (2017). *Los Talleres de Tafí Viejo y su entorno (una mirada diferente)*. S/l. S/e.7

Paéz de la Torre, Carlos (29 de abril de 2010). “Un pionero del radicalismo. Breve vida del ingeniero militar Carlos Uttinger”. *La Gaceta*, Tucumán.

Palermo, Silvana Alejandra (2009). *De las organizaciones sindicales a las familias trabajadoras: nuevas miradas sobre los protagonistas de la gran huelga ferroviaria de 1917 en Argentina*, V Congreso de Historia Ferroviaria, Palma, 2009.

Pucci, Roberto (2016). *Historia. Erudición, interpretación y escritura*. Editorial Biblos, Bs. As.

Rock, David (1975). *El radicalismo argentino, 1890-1930*, Amorrortu Editores, Bs. As.

Salerno, Elena (primer semestre, 2015). “Los ingenieros, la tecnocracia de los Ferrocarriles del Estado”. *H-industri@*, Año 9, nro. 16. Disponible en <http://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/H-ind/>

Suriano, Juan (2do. semestre de 1991). “Estado y conflicto social: el caso de la huelga de maquinistas ferroviarios de 1912” en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. E. Ravignani*, Tercera Serie, núm. 4.