

**Huelgas ferroviarias durante el gobierno de Frondizi en Argentina.  
Dispositivos represivos, burocratización sindical y destellos de radicalización\***

**Joaquín A. Aldao**

Afiliado institucionalmente al Instituto de Investigaciones Sociales, Territoriales y Educativas (CONICET/Universidad Nacional de Río Cuarto) y Licenciado en Sociología por la Universidad de Buenos Aires (Argentina) y doctor en Ciencias Sociales y Humanas Universidad Nacional de Quilmes-UNQui (Argentina). Correo electrónico: joacoaldo84@gmail.com Entre sus temas de interés están: <https://doi.org/10.15648/hc.42.2023.3633>. ORCID:

Recibido: 22 de septiembre de 2022

Aprobado: 20 de noviembre de 2022

Modificado: 6 de diciembre de 2022

Artículo de investigación científica

DOI: <https://doi.org/10.15648/hc.42.2023.3631>

---

\* Este artículo forma parte del proyecto: “Huelgas ferroviarias durante el gobierno de Frondizi en Argentina. Dispositivos represivos, burocratización sindical y destellos de radicalización” financiación propia.

Esta publicación está bajo una licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0 

## **Huelgas ferroviarias durante el gobierno de Frondizi en Argentina. Dispositivos represivos, burocratización sindical y destellos de radicalización**

### **Resumen**

Se analizaron dos huelgas ferroviarias durante el gobierno de Arturo Frondizi (1958-1962) en el contexto de la aplicación de un plan de racionalización estatal. El objetivo fue describir las estrategias represivas y sus efectos sobre el sindicalismo y las comunidades ferroviarias. Se consultaron periódicos nacionales y locales, discursos presidenciales, normativas y un corpus de entrevistas a protagonistas de la huelga (ferroviarios y familiares). Los dispositivos represivos aplicados por Frondizi incidieron en dos procesos que marcarán el escenario sindical argentino durante toda la década: una incipiente burocratización sindical y la aparición de destellos de radicalización en la protesta.

**Palabras claves:** ferroviarios, sindicalismo, burocracia, radicalización, represión, Frondizi.

## **Railway strikes during the Frondizi government in Argentina. Repressive devices, union bureaucratization and flashes of radicalization.**

Two railway strikes during the government of Arturo Frondizi (1958-1962) were analyzed in the context of the application of a state rationalization plan. The objective was to describe the repressive strategies and their effects on unionism and railway communities. National and local newspapers, presidential speeches, regulations and a corpus of interviews with protagonists of the strike (railroad workers and family members) were consulted. The repressive devices applied by Frondizi influenced two processes that would mark the Argentine trade union scene throughout the decade: an incipient trade union bureaucratization and the appearance of flashes of radicalization in the protest.

**Keywords:** railway workers-unionism-bureaucracy-radicalization-repression-Frondizi

## **Grèves ferroviaires sous le gouvernement Frondizi en Argentine. Dispositifs répressifs, bureaucratisation syndicale et éclairs de radicalisation.**

### **Résumé**

Deux grèves ferroviaires sous le gouvernement d' Arturo Frondizi (1958-1962) ont été analysées dans le cadre de l'application d'un plan étatique de rationalisation. L'objectif était de décrire les stratégies répressives et leurs effets sur le syndicalisme et les communautés ferroviaires. Les journaux nationaux et locaux, les discours présidentiels, les règlements et un corpus d'entretiens avec les protagonistes de la grève (cheminots et membres de la famille) ont été consultés. Les dispositifs répressifs appliqués par Frondizi ont influencé deux processus qui vont marquer la scène syndicale argentine tout au long de la décennie : une bureaucratisation syndicale naissante et l'apparition d'éclairs de radicalisation dans la contestation.

**Mots clés:** cheminots-syndicalisme-bureaucratie-radicalisation-répression-Frondizi

## **Greves ferroviárias durante o governo Frondizi na Argentina. Dispositivos repressivos, burocratização sindical e flashes de radicalização.**

### **Resumo**

Duas greves ferroviárias durante o governo de Arturo Frondizi (1958-1962) foram analisadas no contexto da aplicação de um plano de racionalização estatal. O objetivo foi descrever as estratégias repressivas e seus efeitos sobre o sindicalismo e as comunidades ferroviárias. Jornais nacionais e locais, discursos presidenciais, regulamentos e um corpus de entrevistas com protagonistas da greve (trabalhadores ferroviários e familiares) foram consultados. Os dispositivos repressivos aplicados por Frondizi influenciaram dois processos que marcariam a cena sindical argentina ao longo da década: uma incipiente burocratização sindical e o surgimento de lampejos de radicalização no protesto.

**Palavras-chave:** ferroviários-sindicalismo-burocracia-radicalização-repressão-Frondizi.

*“Y...no se consiguió nada en la huelga, nada porque el gobierno, había un gobierno muy tirano, estaba Frondizi”*

(Entrevista a Flocco, Alberto, guarda, Patricios, Buenos Aires (BsAs), Argentina, 11 de junio de 2022)

## Introducción

En las últimas décadas los análisis sobre la trama de la represión en la segunda mitad del siglo XX en Argentina y Latinoamérica, resquebrajaron sentidos historiográficos sedimentados que establecían un límite analítico entre tiempos de dictadura y democracia.<sup>1</sup> Las políticas represivas y estados de excepción que operaron en los gobiernos (semi)democráticos en este período, sentaron estructuras organizativas y reforzaron lógicas que son fundamentales para comprender los dispositivos represivos desplegados por las dictaduras militares.<sup>2</sup> El análisis de las políticas represivas implementadas durante el gobierno de A. Frondizi (1958-1961) -con énfasis en la aplicación del Plan Conintes- habilita la posibilidad de encontrar antecedentes de fundamentaciones normativas, despliegues territoriales y lógicas de la represión que se implementarán en Argentina durante las décadas siguientes en dictaduras militares.

Calibrando el enfoque para el análisis de la acción de los trabajadores ferroviarios, nos propusimos conectar estas lecturas sobre continuidades y rupturas de las políticas represivas con dos hipótesis esbozadas en estudios historiográficos clásicos sobre los trabajadores en el período: la política desarrollista del frondizismo como base del proceso de burocratización sindical y condición de emergencia de la radicalización de la protesta obrera que estallará a fines de los 60's.<sup>3</sup> En este sentido, el *frondizismo* fue un período de transición y profundas transformaciones en dos aspectos: el modo de organizar territorialmente, sistematizar y aplicar políticas represivas bajo control militar contra los trabajadores y, en íntima relación, la modificación de las relaciones de poder en el lugar de trabajo mediante profundas transformaciones en el sistema productivo.<sup>4</sup> La expresión en el plano estatal, fue el avance decidido sobre la racionalización y privatización de gran parte de las empresas que habían sido nacionalizadas por el primer peronismo.

---

<sup>1</sup> David Ortiz, Represión estatal y movilización en América Latina, en Movimientos Sociales en América Latina: perspectivas, tendencias y casos, editado por Almeida, P. y Cordero, México: CLACSO, 2017, p. 81-112.

<sup>2</sup> Al respecto ver los trabajos de: Ileana Fayó, “La institucionalización de la intervención de las Fuerzas Armadas argentinas en política interna. La ley 13234: inauguración de una nueva modalidad represiva, 1958-1961”, XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, San Miguel de Tucumán, Argentina: Universidad de Tucumán. 2007; Marina Franco, “Rompecabezas para armar: la seguridad interior como política de Estado en la historia argentina reciente (1958-1976)”, Revista Contemporánea: Historia y problemas del Siglo Veinte, 3, 2012: 77-96; Esteban Damián Pontoriero “Pensar el estado de excepción desde la historia reciente argentina: claves teóricas e históricas de un objeto complejo”, Conflicto Social, 12(21), 2019: 6-27.

<sup>3</sup> Al respecto ver los trabajos de: Daniel James, “Racionalización y respuesta de la clase obrera: contexto y limitaciones de la actividad gremial en la Argentina”, Desarrollo Económico, Vol. 21, No. 83, 1981: 321-349; Alejandro Schneider, Los compañeros. Trabajadores, izquierda y peronismo, 1955-1973, Buenos Aires, Argentina: Imago Mundi, 2007.

<sup>4</sup> Daniel James, “Racionalización y respuesta”, 321-349

Analizamos dos huelgas ferroviarias del período: una breve, que inicia el 27 de noviembre y finaliza el 3 de diciembre de 1958, pero con consecuencias represivas durante un semestre. La otra, de larga duración y repercusión, se desarrolla entre el 30 de octubre y el 10 diciembre de 1961.<sup>5</sup> El objetivo fue describir las estrategias de ilegalización y criminalización de las acciones de protesta, y el despliegue de los dispositivos represivos en cada caso, poniendo especial atención a describir las experiencias de protesta de forma federal. Se parte de la hipótesis de que este escenario represivo incide en dos procesos: el de burocratización sindical ferroviaria – expresado en una distancia creciente entre los intereses y expectativas de las dirigencias con la juventud sindical y la comunidad ferroviaria- y en el de emergencia de *destellos de radicalización* en la protesta: acciones aisladas y de corta duración, pero intensas, federales y que dejaron una huella en la memoria colectiva de las comunidades ferroviarias, modificando su vínculo con los sindicatos.

Diversas fuentes se recopilaron para enmarcar el conflicto al nivel de las dirigencias con el gobierno y caracterizar las políticas represivas. Se consultaron periódicos nacionales, discursos presidenciales y normativas (especialmente decretos) del periodo. Para poder analizar transversal y federalmente las experiencias de protesta y represión, se recurrió a periódicos (nacionales y locales) y a un *corpus* de entrevistas a ex trabajadores, esposas e hijos de ferroviarios, todos ellos protagonistas de la huelga.

## 1. EL PLAN DESARROLLISTA Y SUS CONSECUENCIAS PARA EL SINDICALISMO

La llegada de Frondizi a la presidencia estuvo condicionada por el compromiso asumido en el punto 6° del Pacto con Juan Domingo Perón de levantar “*las inhabilitaciones gremiales y normalización de los sindicatos y de la Confederación General del Trabajo*”<sup>6</sup>. La recuperación sindical inició con un aumento general de salarios, la amnistía a presos políticos y la sanción de la Ley de Asociaciones Profesionales;<sup>7</sup> además de la normalización de los sindicatos más importantes y la promesa de devolución de la CGT, hecho que se concretaría en marzo de 1961. Sin embargo, *la relación entre el sindicalismo y el gobierno fue de constante tensión entre la reconstitución del orden institucional y la interrupción de esa institucionalidad*, signada por un sistemático arrojamiento a la ilegalidad y una enérgica represión de la acción sindical, motivada por los objetivos de política económica.

La orientación de un programa que pondera el desarrollo industrial y aumento del consumo interno a partir de un fuerte crecimiento de las inversiones extranjeras, se vio afectado a los pocos meses de gobierno por los condicionamientos de los organismos multilaterales de crédito (Banco Mundial, FMI, Club de París) para otorgar nuevos préstamos. El gobierno, entonces, decide avanzar sobre un proceso de transformación del sistema productivo que busca disminuir los costos de producción modificando las condiciones de productividad, mediante la reforma de

---

<sup>5</sup> El 27 de noviembre de 1958 los sindicatos ferroviarios realizan un paro de 48hs y el 30 inicia el paro por tiempo indefinido.

<sup>6</sup> “Pacto Perón-Frondizi”. Nicolás Damin, Plan Conintes y resistencia peronista, Buenos Aires, Argentina: Instituto Nacional Juan Domingo Perón. 2010, 305.

<sup>7</sup> La Ley 14455/58, restituye la estructura normativa de la Ley 23.852/45 del peronismo, con la excepción de que se acepta la formación de sindicatos por empresa (hecho importante para la industria automotriz).

reglamentos y convenios colectivos de trabajo.<sup>8</sup> Además, con el objetivo de reducir el déficit fiscal, inicia un proceso de racionalización (y privatización) del sector estatal.<sup>9</sup> El primer lugar, en número, tamaño y déficit, lo ocupan las empresas ferroviarias estatales.

En el segundo semestre de 1958 se multiplican las protestas de trabajadores en respuesta a la implementación de estas políticas. Como réplica, el gobierno aplica una política represiva que quiebra el acuerdo con el peronismo y provoca un enfrentamiento con todo el movimiento obrero. El 11 de noviembre, durante la huelga de petroleros, se declara el estado de sitio y tres días después, el decreto N° 9.880 -de carácter secreto- activa el Plan Conintes.<sup>10</sup> El gobierno suspende derechos constitucionales y otorga una creciente autonomía al estamento militar para el control del orden interno, consolidando un verdadero estado de excepción.<sup>11</sup> En los tres años siguientes, se desplegó una minuciosa vigilancia y territorialización de la represión a la protesta sindical y los trabajadores fueron sometidos a la justicia militar y juzgados bajo la figura de “terroristas”.<sup>12</sup> Además, se intervinieron decenas de organizaciones sindicales.<sup>13</sup> La huelga ferroviaria del 27 de noviembre de 1958, es la primera acción de protesta sindical que inicia en este nuevo marco represivo.

## 2. LA HUELGA DEL 27 DE NOVIEMBRE DE 1958

*“Cuando nos militarizan, en 1958-1959, nosotros llegamos a hacer algo que ningún trabajador hace (...) atentar contra los medios con los cuales uno se ganaba la vida (...) a la locomotora le ponían arena en los cilindros para sacarla de servicio (...) era la única forma de ablandar la dureza de la represión”<sup>14</sup>*

Los ferroviarios que fueron perseguidos y encarcelados durante la dictadura militar, principalmente peronistas y comunistas, recuperan la libertad y su lugar en las seccionales (en relación con el creciente protagonismo de “las 62” y la actividad del MUCS).<sup>15</sup> Esta intensificación de la vida sindical aumenta la conflictividad ferroviaria, con paros en agosto y

---

<sup>8</sup> Daniel James, “Racionalización y respuesta”, 321-349

<sup>9</sup> La ley 14.794/59, sancionada el 13 de enero de 1958 y con retroactividad al 1 de noviembre de 1958, funcionará como marco de la política de racionalización estatal durante todo el gobierno de Frondizi. Art. 13° autoriza “al Poder Ejecutivo para que, frente a la ineludible necesidad de realizar economías en los gastos públicos, reduzca funciones o empleos de la Administración Pública Nacional (administración central, servicios de cuentas especiales, organismos descentralizados, empresas del Estado, obras sociales y plan de trabajos públicos, en la medida que estime compatible con el adecuado funcionamiento de los servicios.”

<sup>10</sup> Al respecto ver los trabajos de: Alejandro Schneider, Los compañeros; Gabriela Noemí Scodeller, “La huelga ferroviaria de 1961 en la provincia de Mendoza”, I Jornadas Nacionales de Historia Social, 30, 31 de mayo y 1 de junio, La Falda, Córdoba, 2007; Sebastian Chiarini y Rosa Portugheis, Plan Conintes, Represión política y sindical, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación, Secretaría de Derechos Humanos, Archivo Nacional de la Memoria, 2014.

<sup>11</sup> Marina Franco, “Rompecabezas para armar”, 77.

<sup>12</sup> Al respecto ver los trabajos de: Nicolás Damin, Plan Conintes; Bryan González Hernández, “La construcción bio/geopolítica de las Doctrinas de Seguridad Nacional”, Cuadernos DO CIM, 1, 1, 2017: 61-79.

<sup>13</sup> Al respecto ver los trabajos de: Daniel James, “Racionalización y respuesta”, 321-349; Alejandro Schneider, Los compañeros.

<sup>14</sup> Testimonio de Pepe, Lorenzo, dirigente de la UF. Nicolás Damin, Plan Conintes, 183.

<sup>15</sup> Movimiento de Unidad y Coordinación Sindical, liderado por comunistas. Ezequiel Murmis, “El sindicalismo comunista en la reorganización del movimiento obrero: hacia la formación del Movimiento de Unidad y Coordinación Sindical (MUCS) 1958-1959”, e-l@tina, Revista electrónica de estudios latinoamericanos, vol. 18, no. 72, 2020.

octubre, y disputas internas en Tañ Viejo (Tucumán),<sup>16</sup> Rosario (Santa Fé), Bahía Blanca, Junín, Alianza y Remedios de Escalada (BsAs).<sup>17</sup>

## 2.1. INICIO DE LA HUELGA

El 27 de noviembre una comitiva ferroviaria espera ser atendida por Frondizi en el despacho presidencial. El motivo es el mismo hace un año: negociar el pago retroactivo del aumento de salarios decretado en marzo. La Empresa de Ferrocarriles Estatales de Argentina (EFEA), propone pagar en cuatro cuotas. Para La Fraternidad (LF) –maquinistas con mejor salario- era aceptable, con un seguro contra la inflación. La Unión Ferroviaria (UF), en cambio, en estado de alerta y con varias seccionales en huelga, exigía el cobro en una cuota. Luego de horas de espera, el Subsecretario de interior les dice que el presidente iba a estar ocupado toda la semana y que, sugiere, continúen negociando con EFEA.<sup>18</sup>

Por la noche, luego de otra infructuosa reunión con C. Salinas (presidente de EFEA) la UF anuncia una huelga ya en curso desde las bases. Había comenzado el 26 con los guardatrenes del Ferrocarril (FFCC) General (Gral.) Mitre (FCM) y del San Martín (FCSM) y, horas después, se sumaba la seccional BsAs del FFCC Gral. Roca (FGR).<sup>19</sup> Además del pago retroactivo, demandan un nuevo aumento salarial y, en los talleres, denuncian modificaciones al reglamento de trabajo aplicadas *de facto* y una política de privilegio hacia *talleres ferroviarios privados*, en detrimento de la actividad de los de EFEA.<sup>20</sup>

La huelga se topa con una implacable respuesta gubernamental que, en el marco del estado de sitio y el Conintes, la ilegaliza y avanza sobre el control -del trabajo y la vida- de más de doscientos mil ferroviarios y sus familias. Mientras la UF negociaba con EFEA, el gobierno se reúne y decreta la *movilización* del personal ferroviario sometiendo la actividad al control de las Fuerzas Armadas (FFAA).<sup>21</sup> De forma complementaria, constituye Consejos de Guerra para juzgar a los huelguistas. Al otro día, las seis líneas y la totalidad del personal ferroviario estaban bajo órdenes del Ejército y sometido a la justicia militar.<sup>22</sup>

C. Salinas declara públicamente que la medida suspende el derecho de agremiación: “*como en un cuartel no hay sindicatos de soldados ni de oficiales (...) en las actuales circunstancias, las garantías y derechos*”

---

<sup>16</sup> Sobre la interna en Tañ Viejo. “El Diario”, Paraná, 25 de noviembre, 1958, tapa.

<sup>17</sup> Al respecto ver los trabajos de: Ana Miravalles, *Los talleres invisibles: una historia de los Talleres Ferroviarios Bahía Blanca Noroeste, Bahía Blanca, Argentina*: Ferrowhite. 2013; Silvia Simonassi y Verónica Vogelmann, “Aliados incómodos. Tradiciones obreras y sindicales en Rosario a principios de los años sesenta”, *Izquierdas*, 34, 2017: 231-259; María Eugenia Marengo, “¿De talleres a cuarteles? Control estatal, militarización y resistencia de los obreros en el nodo ferroviario de Junín, provincia de Buenos Aires (1958-1959)”, *Aletheia*, 11(22) 2021: e090.

<sup>18</sup> “La Nación”, Buenos Aires, 27 de noviembre, 1958, 4. Sobre las posiciones de los sindicatos y EFEA ver “Clarín”, Buenos Aires, 25 y 27 de noviembre, 1958, tapa. Los comunicados de la UF y resoluciones asamblearias de la seccional Buenos Aires del FGR en “El Diario”, Paraná, 25 y 26 de noviembre, 1958, tapa.

<sup>19</sup> “La Prensa”, Buenos Aires, 26 de noviembre, 1958, tapa. “El Diario”, Paraná, 27 de noviembre, 1958, tapa.

<sup>20</sup> Ana Miravalles, *Los talleres invisibles*.

<sup>21</sup> Todos los decretos citados disponibles en <https://www.boletinoficial.gob.ar>. Decretos 10.3904 y 10.3905/58, también fueron reproducidos en la tapa de los periódicos y anunciados por radiodifusión el 27 de noviembre de 1958.

<sup>22</sup> La nómina de militares designados en “El Diario”, Paraná, 29 de noviembre, 1958, tapa.

*del personal ferroviario movilizado corrían por cuenta de sus superiores actuales, los oficiales y suboficiales a quienes debían acatamiento*<sup>23</sup>

Conocida la *movilización*, el 28 a la mañana la UF toma dos medidas. Primero, ratifica la huelga a partir del mediodía y, segundo, presenta un recurso de amparo ante la Corte Suprema de Justicia solicitando la nulidad de los decretos, fundado en que *“las medidas del Poder Ejecutivo violan el artículo 18° de la Constitución al sacar a más de 200 mil trabajadores de sus jueces naturales (...) También estas medidas se oponen a la constitución al violar el derecho a huelga...”*<sup>24</sup>

En ese momento, las FFAA irrumpen en el local sindical y detienen a varios miembros de la CD y al asesor letrado.<sup>25</sup> Al día siguiente, el poder ejecutivo rubrica una nueva intervención militar en la UF.<sup>26</sup> Sin eufemismos, la intervención se fundamenta en que los dirigentes ferroviarios *estaban desarrollando tareas gremiales*,<sup>27</sup> confirmando que el gobierno suspendía *de facto* el derecho de agremiación al someter la actividad ferroviaria a la justicia militar. Por su parte, la dirigencia de LF mediante reuniones con las esferas militares, ministros y comunicados de prensa, advierten que es ajena a la huelga y que la *movilización* de los conductores es una medida “insólita”.<sup>28</sup> La estrategia es tradicional en el gremio, tomar distancia y ubicarse como mediador entre la UF y el gobierno. Sin embargo, a la *movilización* e intervención militar de la UF le siguió la intervención de seccionales y detención de decenas de dirigentes de LF, que provocaron que el 1 de diciembre amenacen con plegarse a la huelga.<sup>29</sup>

Horas después desisten de la amenaza. Luego de reunirse con el jefe de la *movilización* -Gral. H. R. Lambardi-<sup>30</sup>, el Min. Trabajo y Seguridad Social, el jefe de bloque de senadores y diputados de la UCRI (incluido el ferroviario A. Sirena); Félix Mendoza (presidente LF) anuncia que los maquinistas levantan la medida. Acuerdan: liberar a *sus* afiliados, la devolución de *sus* locales y retomar negociaciones con EFEA. Mientras transcurre la reunión en local de LF, afuera, la guardia militar prohíbe el acceso de la prensa y detiene dirigentes sindicales.<sup>31</sup> Al otro día, los directivos de la UF son convocados a la misma reunión y deciden levantar la huelga. Sorpresivamente, lejos de apaciguar las aguas el gobierno redobla la ofensiva contra la dirigencia de la UF.

---

<sup>23</sup> “La Prensa”, Buenos Aires, 1 de diciembre, 1958, tapa.

<sup>24</sup> “El Diario”, Paraná, 29 de noviembre, 1958, tapa

<sup>25</sup> El Dr. R. J. Pifarre. “El Diario”, Paraná, 29 de noviembre, 1958, tapa.

<sup>26</sup> Es designado como interventor al Cnel. R. E. Fayt quién es reemplazado el 6 de abril de 1959 por el Coronel (R.E.) A. J. Alderete. Recién el 3 de septiembre de 1959 se devuelve el gremio a las autoridades (“El Obrero Ferroviario”, Buenos Aires, N° 713 y 714). María Inés Fernández y Alejandro Rossi, “La voz de los obreros ferroviarios a través de la prensa sindical entre 1960 y 1970”. Congreso de estudios sobre el peronismo (1943 - 2014), San Miguel de Tucumán, Argentina: Universidad Nacional de Tucumán, 2014.

<sup>27</sup> “El Diario”, Paraná, 30 de noviembre, 1958, tapa.

<sup>28</sup> “La Prensa”, Buenos Aires, 28 de noviembre, 1958, 5. “Clarín”, Buenos Aires, 29 de diciembre, 1958, tapa

<sup>29</sup> Por ejemplo, 33 dirigentes detenidos cuando los militares ocupan el local de LF. “Clarín”, Buenos Aires, 2 de diciembre, 1958, tapa. El presidente de la seccional Rosario fue detenido al inicio de la movilización militar (“La Prensa”, Buenos Aires, 29 de noviembre, 1958, tapa). También se mencionan maquinistas detenidos en seccionales BsAs: B. Blanca, Victoria, Haedo y Tolosa (“La Prensa”, Buenos Aires, 1 de diciembre, 1958, 6)

<sup>30</sup> Comandante del cuerpo de caballería a las órdenes del Cnel. C. A. Peralta, “*ex secretario de la presidencia durante el gobierno de la revolución libertadora*” (“La Prensa”, Buenos Aires, 29 de noviembre, 1958, tapa)

<sup>31</sup> “La Prensa”, Buenos Aires, 2 de diciembre, 1958, tapa. “Clarín”, Buenos Aires, 2 de diciembre, tapa. “El Diario”, Paraná, 2 de diciembre, 1958, tapa.

El 3 de diciembre, Frondizi rompe el silencio y felicita a las FFAA por su labor en la huelga. Al unísono, Salinas declara que *“ente las causas de la movilización estaba, fundamentalmente, la anarquía reinante en el sector de la U.F.”* y el Comando General de Movilización pide la captura de la CD de la UF.<sup>32</sup> En reunión semi-clandestina en el local de empleados de comercio, los ferroviarios intentan evitar la detención. Elaboran un proyecto de ley de amnistía, junto a diputados de la UCRP, que se presenta al congreso sin más resultado que una escaramuza.<sup>33</sup> En paralelo, convocan a familiares de ferroviarios detenidos para realizar una manifestación en Tribunales. Hace días que les familiares piden reuniones con diputados y senadores exigiendo conocer el paradero de los detenidos, denunciando pésimas condiciones, golpes y lesiones.<sup>34</sup> Semanas después, luego de navidad, aún desde la clandestinidad la UF denuncia que *“quieren hacer de los ferroviarios un inmenso campo de concentración indigno de la más elemental humanidad”*.<sup>35</sup>

## 2.2. LA REPRESIÓN EN EL TERRITORIO

A pesar del despliegue del dispositivo represivo, el paro fue efectivo en todo el país. Con el pasar de los días y “a punta de bayoneta”, la actividad se fue retomando con dificultad. Amparados en la *movilización*, las FFAA detienen a más de 6000 trabajadores ferroviarios (junto a jubilados,<sup>36</sup> familiares y personas cercanas)<sup>37</sup> y cientos de ellos son juzgado de forma “sumarísima” por tribunales militares.<sup>38</sup> La masividad de las detenciones se debe, en parte, a una estrategia que circuló en las seccionales para evitar transgredir la *movilización*. Consistía en presentarse voluntariamente en los cuarteles militares pero, una vez allí, negarse a retomar las actividades.<sup>39</sup>

---

<sup>32</sup> “La Prensa”, Buenos Aires, 3 de diciembre, 1958, tapa, y 1 de diciembre, 1958, tapa. “Clarín”, Buenos Aires, 3 de diciembre, 1958, tapa. “La Acción”, Paraná, 3 de diciembre, 1958, tapa.

<sup>33</sup> Sobre las escenas de violencia en diputados, “La Acción”, Paraná, 6 de diciembre, 1958, tapa. Ese día, en el senado la UCRI aprobaba la extensión del estado de sitio por un mes, fundado en “el carácter subversivo” del conflicto ferroviario y la amenaza de otros conflictos “extra sindicales”, en clara referencia a comercio en estado de alerta. “La Prensa”, Buenos Aires, 5 de diciembre, 1958, 6.

<sup>34</sup> “La Prensa”, Buenos Aires, 4 de diciembre, 1958, tapa, y 5 de diciembre, 1958, 6.

<sup>35</sup> “La Acción”, Paraná, 28/12/1958, T. A. Scipione y los miembros de la CD de la UF son indultados recién en agosto de 1959 (decreto 10.394/59)

<sup>36</sup> Sobre la denuncia por la detención del presidente de la asociación de jubilados ferroviarios de La Plata ver “La Acción”, Paraná, 16 de diciembre, 1958, tapa.

<sup>37</sup> Por ejemplo, los militares dispersan una asamblea ferroviaria y detienen a ocho asistentes de los cuales *“cinco son obreros ferroviarios y los 3 restantes personas que estaban por casualidad por el lugar”*. “La Prensa”, Buenos Aires, 3 de diciembre, 1958, 6.

<sup>38</sup> El número de detenidos es provisto de forma aproximada (“Clarín”, Buenos Aires, 29 de noviembre, 1958, tapa) pero constituye el más abultado en la rica historia de huelgas ferroviarias en Argentina. Sólo en los talleres de Alianza (FCSM) se detiene a unos 3000 ferroviarios (“El Diario”, Paraná, 29 de noviembre, 1958, 3) y otros 3000 operarios del FGR en Bahía Blanca (“La Prensa”, Buenos Aires, 2 de diciembre, 1958, 7). En La Plata quedaban 100 detenidos luego de liberar a un número mayor, en Santa Fe hay unos 600 detenidos “durante la madrugada” y en Córdoba 250 más (“La Prensa”, Buenos Aires, 1 de diciembre, 1958, 6). Hay detenciones también en Mendoza, Tucumán y Rosario, lo que da el indicio de que el número total es mayor a 6000. Entre julio y septiembre de 1959 se decretaron indultos para liberar a los detenidos y juzgados en tribunales militares durante la *movilización* de EFEA (decretos 8554; 8672; 9653/59)

<sup>39</sup> Según lo resuelto por la seccional Buenos Aires del F. G. Sarmiento el día que inicia la huelga: *“la orden (...) indica a los trabajadores que, si lo desean, pueden presentarse a los cuarteles que les designe la autoridad militar, acatando todas sus órdenes, pero negándose a trabajar.”* (“El Diario”, Paraná, 29 de noviembre, 1958, 3) Además del caso de Bahía Blanca (Miravalles, 2013) en General Pico (La Pampa): *“82 empleados ferroviarios que decidieron mantenerse plegados a la huelga”*



Así, en todo el país nutridos grupos de ferroviarios marcharon a los cuarteles, dónde fueron detenidos y obligados a retomar sus tareas con métodos castrenses.

La severidad de los castigos quedó marcada a fuego en la memoria de los ferroviarios que, décadas después, aún recuerdan las acciones militares para doblegar la *disciplina sindical*. La violencia psicológica fue desde mentirles diciendo que se había levantado la huelga, hasta realizar simulacros de fusilamiento.<sup>40</sup> Pero además se aplicó violencia física, negando agua, alimento o abrigo a los detenidos, que llegaron a permanecer toda la noche en el patio de los cuarteles. El dirigente ferroviario Lorenzo Pepe recuerda que obligaron a desnudarse “a los 220 ferroviarios que estábamos detenidos”.<sup>41</sup> Otro protagonista, describe lo que fue la estrategia más extendida, *marcar los cuerpos* bajo control militar: “nos sacaron del grupo grande de toda la gente, nos sentaron bajo una planta y después nos llevaron dentro de los cuarteles, nos tomaron declaración, nos afeitaron, nos sacaron los bigotes, nos cortaron el pelo, y nos metieron en una celda”<sup>42</sup>

La insubordinación se transformó en una sentencia atada “al humor del capitán de turno”.<sup>43</sup> El principal castigo fue el *acuartelamiento*<sup>44</sup> y las prácticas disciplinares aplicadas allí iban de insultos y golpes hasta torturas (actividad física hasta la extenuación y “estaqueos”<sup>45</sup>). Al límite, los militares mataron a un señalero en Pehuajó y, en Derqui, un centinela ebrio dispara por la espalda al jefe de estación.<sup>46</sup> Literalmente, el control militar de la actividad ferroviaria habilitó la disposición sobre la vida y la muerte. Lejos de tratarse de un exceso, los cuarteles en los lugares de trabajo ordenaban “abrir fuego contra toda persona que sea sorprendida en actitud que haga suponer la más mínima intención de cometer cualquier acto de sabotaje”.<sup>47</sup>

El terror de la *movilización* se expande por barrios y pueblos ferroviarios instalando una forma de control bio político sobre la vida cotidiana de los trabajadores. Los allanamientos de hogares en la madrugada y la detención de familiares, se reiteran al punto que Scipione (presidente UF) denunciaba que:

*“...se ha procedido a la detención de familiares de los trabajadores ferroviarios, tomando como pretexto el presunto encubrimiento del paradero de los obreros (...) esperamos de los que ordenaron la medida extrema el más elemental decoro y el mínimo respeto por la tranquilidad de la población no implicada en el conflicto”*<sup>48</sup>

### 2.3. PRIMEROS DESTELLOS DE RADICALIZACIÓN

---

*dispuesta por la UF se presentaron espontáneamente al Regimiento 3 de artillería montada donde quedaron recluidos.”* (“La Prensa”, Buenos Aires, 2 d diciembre, 1958, 7)

<sup>40</sup> Ana Miravalles, Los talleres invisibles.

<sup>41</sup> Entrevista a Pepe, Lorenzo. Nicolás Damin, Plan Conintes, 183.

<sup>42</sup> Entrevista a Magnani, José Atilio, militante comunista y dirigente de la UF de Bahía Blanca. Ana Miravalles, Los talleres invisibles, 272.

<sup>43</sup> Archivo DIPPBA, Mesa B, 13/6/1959, folio 26. María Eugenia Marengo, “¿De talleres a cuarteles?”, 10.

<sup>44</sup> Consistía en que el trabajador cumpliera condena en el cuartel militar, del que sólo podía salir para ir y volver al puesto de trabajo.

<sup>45</sup> Castigo que consiste en sujetar a una persona entre cuatro estacas clavadas en el suelo.

<sup>46</sup> “La Acción”, Paraná, 8 de diciembre, 1958, tapa.

<sup>47</sup> “La Prensa”, Buenos Aires, 3 de diciembre, 1958, tapa.

<sup>48</sup> “La Prensa”, Buenos Aires, 1 de diciembre, 1958, 6.

La subjetividad ferroviaria es una identidad laboral con un intenso arraigo territorial. Desde fines del siglo XIX, los barrios y pueblos ferroviarios cimientan redes de solidaridad comunitarias ancladas en la actividad laboral y la cultural gremial y mutual.<sup>49</sup> Así, los trabajadores ferroviarios y sus organizaciones cruzan las fronteras de la estación o el taller para generar un entramado social que incluye a toda la *familia ferroviaria*.<sup>50</sup> El hostigamiento y asfixia que produce la *movilización* militar, desata reacciones que se expanden a buena parte del tejido social ferroviario. Ante un régimen laboral *de facto* y el control total sobre la vida de los ferroviarios la reacción toma la forma, por momentos, de una sublevación comunitaria.

En Bahía Blanca (BsAs) se produce la detención masiva más importante de toda la huelga. Luego de movilizarse pacíficamente hasta los cuarteles, unos 3000 ferroviarios son confinados en instalaciones militares. Las esposas y familiares se movilizan, reclamando por su liberación, al periódico La Nueva Provincia y al Regimiento militar. En las dos ocasiones son reprimidos y dispersados con gases lacrimógenos y golpes de bayonetas.<sup>51</sup> En Junín (BsAs), el primer día de huelga se reprime e interviene la seccional local de la UF. En mayo de 1959 continúa la *movilización* y, luego de una protesta por la normalización sindical, una decena de trabajadores de los talleres son detenidos. Como reacción, 2000 ferroviarios abandonan sus tareas y marchan por la ciudad, junto a familiares y gremios. Al llegar a la comisaría intentan tomar el lugar y liberar a los detenidos.<sup>52</sup> Semanas más tarde una *comisión provisoria de resistencia* intenta, nuevamente, recuperar el local de la UF y, su detención, activa una escalada de paros y movilizaciones (que evidencian la legitimidad de la *comisión*). En respuesta, el gobierno ocupa militarmente la localidad de Junín durante más de un mes.<sup>53</sup>

En los talleres de Tañi Viejo (Tucumán), durante la huelga ferroviaria nació *MauMau*<sup>54</sup> un grupo de dirigentes -peronistas y comunistas- que se incorporan a la resistencia y llevan adelante sabotajes y acciones violentas (explosiones con bombas molotov) contra directivos de la empresa y dirigentes sindicales. Ante la intervención de la UF, en la seccional local se nombra un nuevo

---

<sup>49</sup> Al respecto ver los trabajos de: Joel Horowitz y Leandro Wolfson, “Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una elite obrera”, Desarrollo Económico, 1985: 421-446; Joaquín Alberto Aldao, “Los sindicatos ferroviarios y su influencia en la construcción de una identidad colectiva”, en Sociología, historia y memoria, Los Pueblos Ferroviarios, compilado por Nicolás Damín, y Joaquín Alberto Aldao, Buenos Aires, Argentina: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, 2015a, 23-56; Joaquín Alberto Aldao, Obreros, ferroviarios y... ¿peronistas? Institucionalización y dinámica identitaria en la Unión Ferroviaria, Bernal, Argentina: Universidad Nacional de Quilmes, 2018.

<sup>50</sup> Al respecto ver los trabajos de: Silvana Palermo, “¿Trabajo femenino y protesta masculina? La participación de las mujeres en la gran huelga ferroviaria de 1917”, Historia de luchas, resistencias y representaciones, Mujeres en la Argentina, 2007; Laura Irene Badaloni, “La familia ferroviaria a principios del siglo XX: bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino”, en Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social, editado por Daniel Dicósimo y Silvia Simonassi, Rosario: Prohistoria, 2010, 143-157

<sup>51</sup> Ana Miravalles, Los talleres invisibles.

<sup>52</sup> “La Verdad”, Junín, 17 de mayo, 1959, Archivo Histórico de la ciudad de Junín. María Eugenia Marengo, “¿De talleres a cuarteles?”, 7.

<sup>53</sup> María Eugenia Marengo, “¿De talleres a cuarteles?”, e090

<sup>54</sup> El grupo “fue apodado por los demás trabajadores como los “*Mao Mao*” o “*MauMau*”, en alusión a los guerrilleros keniatas que lucharon, desde 1952 a 1960, contra el imperio británico por la liberación de su país”. José Rene Álvarez, “Estación La Libertadora en Tañi Viejo”, En Entre el cerro y el riel. Tañi Viejo en 200 años de historia, editado por José Rene Álvarez y Facundo Nanni, 2015: 171.

interventor al que, el grupo, le propina una “paliza” que deriva en su hospitalización. Luego de esta acción, los ferroviarios de los talleres nombran su propio “*interventor técnico, sin participación de las autoridades del FFCC Belgrano*”<sup>55</sup>, otorgando una cuota significativa de legitimidad y autoridad en el lugar de trabajo a los *MauMau*.<sup>56</sup>

#### 2.4. FIN DE LA MOVILIZACIÓN

Nueve meses después del inicio de la huelga, el 30 de junio de 1959, Frondizi decreta el cese de la *movilización* y nombra un interventor civil en EFEA, poniendo fin a la intervención militar de la actividad. La normalización gremial, sin embargo, llevaría unos meses más.<sup>57</sup> Los dirigentes ferroviarios, luego de experimentar la ilegalización, represión y reclusión bajo justicia militar retoman el camino de las negociaciones y el diálogo que propone el gobierno, planteando una nueva etapa de normalidad institucional. Sin embargo, este camino llega a su fin de forma abrupta en mayo de 1961. Luego de otro cimbronazo ministerial en el gabinete, el gobierno decreta un nuevo plan de reestructuración ferroviaria que preveía de forma inmediata la destrucción de un tercio de los puestos de trabajo, el cierre de ramales y talleres, y múltiples privatizaciones. En respuesta, la comunidad ferroviaria se prepara para enfrentar al presidente, su gabinete y los principales medios de comunicación, en lo que aquél denominó “La batalla del transporte”.<sup>58</sup>

### 3. LA “GRAN” HUELGA FERROVIARIA DE 42 DÍAS DE 1961

El año 1961 inicia con marchas y contramarchas en la, muy dañada, relación del gobierno con los ferroviarios. En el mes de febrero el gobierno atiende la demanda sindical de “*participación del personal ferroviario en la solución de los problemas técnicos y económicos que gravitan desfavorablemente en Empresa de Ferrocarriles Estatales de Argentina*”<sup>59</sup>. El acuerdo consiste en una labor en comisiones durante 120 días para, luego, presentar una propuesta en común. En paralelo, el proceso de normalización y unidad sindical cristalizaba en la devolución de la CGT a la “Comisión de los 20”, con una activa participación de los gremios ferroviarios dentro del sector *independiente*.<sup>60</sup>

Sin embargo, el 28 de abril de 1961 asume el Ing. A. Acevedo como Min. Obras y Servicios Públicos (MOSP) y se corta el diálogo. El empresario, férreo defensor de la industria automotriz, impulsa un drástico plan de reestructuración que acompaña con un discurso “antiferroviario”. El “Plan Acevedo” o “la batalla del transporte” (título del discurso presidencial emitido por radio y televisión del 5 de junio de 1961) persigue el objetivo de “*liquidar el déficit de las empresas ferroviarias mediante el cambio de estructura de todo el sistema y su adecuada racionalización*”.<sup>61</sup> Sin embargo, como

---

<sup>55</sup> Informe sobre la actividad productiva de los Talleres Tañí Viejo (1964). José Rene Álvarez, “Estación La Libertadora”, 168.

<sup>56</sup> José Rene Álvarez, “Estación La Libertadora”, 165-168.

<sup>57</sup> Estaba sujeta al indulto de los miembros de la CD y a la obligación de llamar a elecciones dentro de los 90 días (Decretos 8197/59, 8198/59 y 8200/59).

<sup>58</sup> Arturo Frondizi, Mensajes presidenciales. 1958-1962, Tomo 3, Buenos Aires, Argentina: Fundación Centro de Estudios Presidente Arturo Frondizi, 2012, 47

<sup>59</sup> Decreto 853/61.

<sup>60</sup> “La Prensa”, Buenos Aires, 7 de marzo, 1961, tapa; 8 de marzo, 1961, 6 y 13 de marzo, 1961, 4.

<sup>61</sup> Se estimaba una reducción del sistema en un 25% (aprox.), un tercio del personal ferroviario en actividad (70.000 trabajadores), la privatización de 13 talleres (y el cierre de 15) y de los servicios asociados a la explotación ferroviaria

ilustra J. Schvarzer, la política ferroviaria a partir de este momento se asemeja más “*al movimiento de una guerra de guerrillas contra el poder sindical que a los requisitos de un plan real de reconversión con sentido económico*”.<sup>62</sup> El objetivo es aplicar el plan atravesando a los gremios ferroviarios y legitimando la reestructuración ante la imagen pública.

Desde mayo, y hasta el día en que los comienza la huelga, el gobierno emprende la aplicación del plan con una batería de decretos. Primero, concentran *todas las funciones del directorio* de EFEA en el MOSP. A partir de allí, prescinde del personal en condiciones de jubilarse, clausura y levanta vías en varios ramales, privatizan servicios de carga y habilita la inversión extranjera para la instalación de nuevos talleres ferroviarios.<sup>63</sup> Finalmente, los detonantes de la huelga son un decreto que suspende la negociación paritaria *sin aumento de sueldos* (dejándolo atado a una cláusulas de productividad), la anulación del acuerdo de participación de los sindicatos en la solución del problema ferroviario y la detención de la normalización de EFEA. A ello se suma una modificación del reglamento de trabajo (cambiando el modo de consignar las horas trabajadas) y la implementación de una indemnización para el personal que renuncia.<sup>64</sup>

La histórica huelga de 42 días obtuvo el respaldo de la CGT<sup>65</sup> y se constituyó en uno de los mayores hitos en la resistencia a los planes de racionalización estatal del *frondizismo*. El gobierno despliega una estrategia represiva compleja, con acciones de violencia económica y simbólica. Como efectos, se produce un creciente *distanciamiento entre los intereses de las dirigencias sindicales con la comunidad ferroviaria* y se incrementan, en número e intensidad, los *destellos radicalización* en las comunidades ferroviarias.

### 3.1. LA (NO TAN DISTINTA) ESTRATEGIA REPRESIVA

A pocos días de iniciada la huelga, los servicios de inteligencia bonaerense aconsejaban al gobierno evitar la *movilización* e intervención de los sindicatos ferroviarios para que el conflicto no se extienda en el tiempo.<sup>66</sup> A diferencia de 1958, ahora el gobierno pondera la necesidad de legitimarse ante la opinión pública, local e internacional, y exaltar sus virtudes democráticas. Con ese fin, despliega una estrategia represiva que evita la figura de la *movilización* aunque se ampara,

---

(confiterías, imprentas, canteras, kioscos, vagones comedor, entre otros). Decreto 4061/61. “La Prensa”, Buenos Aires, 6 de diciembre, 1958, 30.

<sup>62</sup> El autor destaca las acciones “indiscriminadas” orientadas a la destrucción del sistema tranviario y al cierre de ramales ferroviarios en la zona del AMBA. En paralelo al “boom” de colectivos y taxis, que acaparan cada vez mayor volumen del transporte urbano. Este sector era aún autónomo y carecía de capacidad de organización y nula sindicalización. Jorge Schvarzer, “Del transporte ferroviario al ómnibus. Cambio en las prácticas urbanas en Buenos Aires” en Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina, 150 años de política ferroviaria, editado por Mario Justo Lopez y Jorge Waddell, Buenos Aires, Argentina: Ediciones Lumiere, 2007, 439 – 453 (448).

<sup>63</sup> Decretos 6923/61, 5605/61, 4606, 4174, 4175, 4176/61, 3293/61 y 5970/61

<sup>64</sup> Decretos 9525/61, 9529/61, 9526/61 y 9530/61

<sup>65</sup> El apoyo de la CGT se expresa en dos paros generales y en la circular interna del 27/10/1961 (día del primer paro ferroviario) en la cual se “exhorta “a todas las Organizaciones confederadas y a los trabajadores a mantenerse alerta y dispuestos a prestar su apoyo activo a los ferroviarios”. Nicolás Damin, Plan Conintes, 325.

<sup>66</sup> Desde abril de 1960, los servicios de inteligencia cobran una relevancia inédita en la toma de decisiones gubernamentales en materia de seguridad. El decreto 2985 facultaba a la SIDE como “*el organismo de la Nación encargado de planificar, dirigir y supervisar la acción del Estado en materia de comunismo y otros extremismos*”. Sebastián Chiarini y Rosa Portugueseis, Plan Conintes, 43.

igualmente, en la ley de tiempos de guerra. Al cuarto día de huelga, y luego de una intimación del MOSP,<sup>67</sup> se decreta que la huelga es una “emergencia grave” para la nación.<sup>68</sup>

La figura habilita la *requisa* de “*los servicios personales (...) para trabajar por cuenta del Estado según su profesión u oficio, o según su aptitud física...*”<sup>69</sup> y no sólo incluye a la actividad ferroviaria, sino que comprende “*a todo el personal (...) los bienes y efectos afectados a los sistemas de tranvías, trolebuses, subterráneos y automotores de corte, media y larga distancia (...) en jurisdicción nacional, provincial y municipal*” subordinando también las administraciones de estas empresas a la coordinación de la Policía Federal.<sup>70</sup> En pocos días, el transporte urbano de pasajeros y sus trabajadores son controlados por las fuerzas de seguridad.<sup>71</sup>

En paralelo, el 6 de noviembre también se habilita la participación de las FFAA en la represión. Argumentando que “*la situación nacional, especialmente en lo gremial, puede crear condiciones propicias para actos terroristas o sabotajes*”, se autoriza “*el empleo de las fuerzas militares con el fin de proteger objetivos esenciales para la vida nacional*”.<sup>72</sup> De este modo, se dispone la militarización de los talleres y estaciones, y se pone en marcha una campaña de deslegitimación que asocia a los ferroviarios en huelga con elementos terroristas y comunistas.<sup>73</sup>

Para los ferroviarios en huelga la experiencia de la *requisa* no resultó muy distinta a la de la *movilización*. Con el fin de garantizar el funcionamiento de los ferrocarriles, las fuerzas represivas se desplegaron por el territorio *requisando*, allanando e infundiendo terror en toda la comunidad ferroviaria. La persecución de “extremistas” y “comunistas” en todo el país, incluye a dirigentes, mujeres y niños.<sup>74</sup> El panorama, nuevamente, es de fuerte militarización. Una hija ferroviaria, recuerda que Palmira, una de las mayores plazas ferroviarias de Mendoza:

*“estaba todo militarizado, habían no menos de 50 camiones canadienses y equipos del ejército dentro del predio. En el pueblo también militares por todos lados. (...) Se sabía que a los que agarraban los maltrataban y los secuestraban en el predio a trabajar como esclavos, estaban presos...no salían del predio y hacían de todo...nada de escalafón”.*<sup>75</sup>

### 3.2. LA DIMENSIÓN ECONÓMICA Y COMUNICACIONAL DE LA REPRESIÓN

---

<sup>67</sup> Resolución N°135/61 Ministerio Obras y Servicios Públicos.

<sup>68</sup> Ley N°13.234.

<sup>69</sup> Ley 13.234, art. 33°.

<sup>70</sup> Por unos días la *requisa* rige sólo en la Capital Federal y 60 km. a la redonda, a partir del 7 de noviembre en todo el país. Decreto 10405/61, 10481/61, 10408/61 y 10.503/61, art. 1°

<sup>71</sup> Como complemento a estas medidas, durante el conflicto se abren las licencias para aplicar taxímetros a autos particulares y se adquieren 40 colectivos de dos pisos en Italia. “La Prensa”, Buenos Aires, 21 de diciembre, 1961, 28.

<sup>72</sup> Decreto 19479/61.

<sup>73</sup> Ya estaba en vigencia la ley de emergencia para la represión de las actividades terroristas (N° 15.293). Respecto al objetivo gubernamental de asociar el movimiento huelguístico con el comunismo ver: Acta, 30 de octubre, 1961. Biblioteca Nacional, Fdo. Centro de Estudios Nacionales (CEN), Caja 1307. Sebastián Chiarini y Rosa Portugheis, Plan Conintes, 102-103.

<sup>74</sup> Sobre la detención del presidente de LF en Rosario y de 57 personas en la seccional de la UF de Liniers (que incluye a mujeres y niños). “La Prensa”, Buenos Aires, 6 de noviembre, 1961, 28.

<sup>75</sup> Entrevista a Guevara, Manya, hija de ferroviario, Palmira, Tucumán, Argentina, 11 de junio de 2022.

El gobierno, además, apela a dos tipos de violencia que complejiza el dispositivo represivo e intentan quebrar la huelga ferroviaria. Una económica, con beneficios para los ferroviarios que no participan de la huelga y otra comunicacional, deslegitimando la protesta ante la opinión pública y robusteciendo el discurso “antiferroviario”. En el primer aspecto, se amplía la renuncia voluntaria con indemnización y se asegura un cobro expeditivo (que elude la ley de jubilaciones)<sup>76</sup>, se anuncian 4000 “*planes de viviendas familiares con destino al personal ferroviario*”<sup>77</sup> y, para los servicios privatizados, un trato preferencial a los ferroviarios que quieran adquirir los mismos con sus indemnizaciones.<sup>78</sup> También se incentiva a los “carneros”<sup>79</sup> regulando la retribución económica a los relevos de maquinistas<sup>80</sup> y abriendo un registro para contratación de conductores y mecánicos. Todo esto sumado a que EFEA no paga el salario de noviembre a los huelguistas.<sup>81</sup>

En lo comunicacional, se desata en los principales medios de comunicación del país una intensa propaganda que en apoyo al plan y, a la vez, condenando la huelga. En un juego de espejo, el discurso en favor de la reestructuración marca la obsolescencia del transporte ferroviario y, en las mismas páginas, destaca la modernidad y eficiencia del automotor. El propio Frondizi sentencia que “*el transporte nacional es un anacronismo en nuestra evolución económica*”.<sup>82</sup> Los días del ferrocarril como puntal del progreso llegaban a su fin y emergía, en cambio, el automóvil como transporte del futuro. Desde los grandes centros urbanos hasta Jujuy, el *lobby* automotor entregaba discursos como:

*“Está plenamente comprobado que el servicio de ómnibus a larga distancia va reemplazando paulatinamente el transporte por vía férrea (...) Los jujeños necesitamos imprescindiblemente del funcionamiento de ese modernísimo medio de transporte [que] contribuirá innegablemente a allegar nuevos e importantes factores para el desarrollo económico y cultural de la provincia.”*<sup>83</sup>

Un síntoma del acorralamiento mediático es el llamado a un “Boycot a Clarín” por parte de la UF: “*Clarín ha negado información de la UF; ha tergiversado (...) ha propiciado el divisionismo y tratado de*

---

<sup>76</sup> Decreto 10.443/61. El decreto anterior (9530/61) permitía la renuncia de personal con menos de 20 años de servicio.

<sup>77</sup> Decretos 10.960/61 y 9529/61. Respecto a la cantidad de planes de vivienda. “La Prensa”, Buenos Aires, 21 de noviembre, 1961, 28.

<sup>78</sup> El propio Frondizi detalla este punto en su discurso del 6/11 y, al día siguiente, firma el primer decreto que traspasa las imprentas de los ferrocarriles Mitre, Urquiza y Belgrano a sus ex trabajadores (“La Prensa”, Buenos Aires, 6 de noviembre, 1961, tapa) y el 14/11 transfiere la Cantera ferroviaria de Deán Funes (Córdoba) (“La Prensa”, Buenos Aires, 14 de noviembre, 1961, 32).

<sup>79</sup> Un hijo de ferroviario, con 10 años al momento de la huelga relata: “*Aprendimos a diferenciar a "obligados" de "carneros" Unos se movían sueltos otros a punta de fusil en la espalda- Y llevábamos esas noticias a casa*” (Manestar, Pachin, hijo de ferroviario, Venado Tuerto, Santa Fe, Argentina, 25 de marzo de 2022)

<sup>80</sup> Estas retribuciones se reglamentaron con el decreto 10594/61 que habilitaba a EFEA a realizar el relevo de personal de forma accidental, abonando las diferencias de sueldo, consolidando aspectos de la modificación del reglamento de trabajo de los ferroviarios.

<sup>81</sup> “La Prensa”, Buenos Aires, 14 de noviembre, 1961, 32.

<sup>82</sup> Arturo Frondizi, Mensajes presidenciales, 14.

<sup>83</sup> “Pregón”, Jujuy, 19 de enero, 1962. Adriana Kindgard, “Política ferroviaria, realidad económica y representaciones sociales: de las vísperas del peronismo a los años de Alfonsín. Una mirada en torno a la estación Pericó (Jujuy, Argentina)”, Cuadernos, 41, 2012: 89-116.

*confundir al gremio, con noticias inexactas y tendenciosas. Y el gremio responde con el Boycot, porque “Clarín” no representa la libertad de medios ni el sentir nacional”*.<sup>84</sup>

El efecto social del *discurso antiferroviario* en plena “batalla del transporte” materializa, finalmente, en amenazas callejeras:

*“el gobierno lo haría poner. Afiches en todos lados: ‘baga patria mate un ferroviario’, porque decían que... que el ferroviario absorbía la mayor parte de la deuda externa...”*<sup>85</sup>

*“¡si vieras los boletines de época! Yo apenas tenía nueve años. Recuerdo cómo verlo ahora, los paredones, formando casi una ochava, de ladrillos blanqueados y la leyenda: ‘Haga patria, mate a un ferroviario’”*<sup>86</sup>

### 3.3. LAS TENSIONES GENERACIONALES

En los meses previos a la huelga, con el plan Acevedo en marcha, los dirigentes sindicales aún insistían en “*el respeto de las conquistas laborales y sociales y el diálogo permanente a un mismo nivel, de autoridades y gremios*”.<sup>87</sup> Les jóvenes, sin embargo, presionaban en las seccionales forzando los conflictos. Como recuerda un dirigente de la “Juventud Ferroviaria” de San Luis: “*los ferroviarios más viejos no querían agarrar y sumarse al paro, pero al final lográbamos detener todo el servicio*”.<sup>88</sup>

También el “Obrero ferroviario” evidencia la tensión generacional:

*“Los antiguos tienen obligación de hacerles entender a los más jóvenes que no siempre debe emplearse la fuerza, cuando no se han agotado los medios para lograr algo por vía conciliatoria. Y los jóvenes, deben encontrar la verdadera senda por la que es necesario marchar para lograr la consecución de los objetivos perseguidos. En la disciplina gremial reside el triunfo de la clase obrera”*.<sup>89</sup>

Una vez iniciada la huelga y con el pasar de las semanas, se intensifican los sabotajes y atentados. Estos grupos de jóvenes y un accionar cada vez más radicalizado, gana legitimidad en los talleres y las comunidades ferroviarias.

### 3.4. NUEVOS DESTELLOS DE RADICALIZACIÓN

Durante 42 días de huelga, escapando de la *requisa* y sin percibir salarios durante dos meses, se intensificaron las redes de solidaridad entre les ferroviarias y sus familias con gran parte del campo sindical (incluida la CGT y varias regionales), organizaciones de la sociedad civil y comerciantes. Por ejemplo, una hija ferroviaria recuerda que: “*fue un hito de mi infancia. Mi padre, entonces mecánico en Maldonado [Bahía Blanca], se fue a un campo como alambrador. Yo, con once años, cuidaba el bebé de una prima que me alimentaba y vestía. Hoy pienso que fue mi primer trabajo*”<sup>90</sup>

---

<sup>84</sup> “El Obrero Ferroviario”, Buenos Aires, N°760. María Inés Fernández y Alejandro Rossi, “la voz”.

<sup>85</sup> Entrevista a Alberca, Raúl, maquinista, Patricios, Buenos Aires, Argentina, 11 de junio de 2022.

<sup>86</sup> Entrevista a Gonzales, Diego, hijo de ferroviario, Bahía Blanca, Buenos Aires, Argentina, 11 de junio de 2022.

<sup>87</sup> “El Obrero Ferroviario”, Buenos Aires, N°758. María Inés Fernández y Alejandro Rossi, “la voz”.

<sup>88</sup> Entrevista a Brito, Oraldo. Nicolás Damin, Plan Conintes, 190.

<sup>89</sup> “El Obrero Ferroviario”, Buenos Aires, N°752. María Inés Fernández y Alejandro Rossi, “la voz”.

<sup>90</sup> Entrevista a Marcos, Silvia, hija de ferroviarios, Bahía Blanca, Buenos Aires, Argentina, 24 de junio de 2022.

Las familias ferroviarias, en especial las mujeres, recaudaron fondos para la huelga mediante la formación de comisiones y rifas,<sup>91</sup> y amplificaron la protesta en escuelas y comercios, que “fiaban” durante el conflicto:

*“...42 días sin ver a papá. Y leales, los hijos de los ferroviarios no concurrimos a la escuela. (...) el almacén también cerró sus puertas, pero siguió atendiendo a los ferroviarios, lo mismo que el lechero, todos los días nos dejaba la leche en la puerta”<sup>92</sup>*

*“En los días de huelga todo el barrio colaboraba con los ferroviarios. Se pasaba el dato casa por casa quienes eran los que mantenía el fiado a los ferroviarios y quienes no lo hacían, y se recomendaba no comprar en los lugares que no fiaran”<sup>93</sup>*

En simultáneo, una intensa red de persecución y hostigamiento se trasladó al territorio. Quienes quedaron en sus casas, esposas e hijos, aún recuerdan el horror vivido. Sea en una pequeña estación de Entre Ríos, un pueblo o la ciudad, el miedo a la *requisa* y la irrupción violenta de las fuerzas de seguridad en el hogar; los disparos y muerte, son memorias que persisten:

*“...los dirigentes le dijeron a mi padre: ‘Qué tu señora no se quede a dormir acá, si tiene algún pariente que dispare, porque van a venir de noche, le van a pegar y la van a obligar a cantar dónde estás vos’. Así que llegaban las siete (...) y nos íbamos a dormir a la casa de una tía (...) con ese miedo, viste, que nos vengán a buscar y nos obliguen a decir dónde está mi padre”<sup>94</sup>*

*“...yo tenía 11 años, solo recuerdo escuchar un disparo por armas militares... donde encontró la muerte el amigo foguista Manuel Roca, en el paso a nivel, yendo camino a su casa”<sup>95</sup>*

*“...habían baleado un auto por el solo hecho que arriba iban ferroviarios! uno de los baleados fue el “Pipi” Acedo, Maquinista, padre de mi compañero de escuela (...) luego, con sus fusiles máuser rompieron los vidrios de la mampara que daba al patio de mi casa y entraron- Adentro estaba mi madre y mis hermanas...”<sup>96</sup>*

*“Vivíamos en estación Yuquerí (...) lo amenazaban que lo vendría a detener la policía de Concordia (...) incluso mi marido me dijo: ‘si vienen a detenerme no te bagas problema –teníamos una nena de siete años- vos y la nena se van a Concordia’ (que vivía mi suegra)”<sup>97</sup>*

Los destellos de radicalización en las comunidades fueron un emergente del miedo y la incertidumbre por las consecuencias del plan de racionalización aplicado por vías represivas. La pérdida del trabajo en el ferrocarril suponía una amenaza a la supervivencia de la comunidad para miles de familias, barrios, localidades y pueblos; en un aspecto material y simbólico.<sup>98</sup> La tensión social, el enfrentamiento a las fuerzas de seguridad y las acciones de violencia, brotaron de ferroviarios, mujeres y niños, a quienes se negaba la supervivencia económica e identitaria.

---

<sup>91</sup> Gabriela Noemí Scodeller, “La huelga ferroviaria”

<sup>92</sup> Entrevista a Codd, Nora, hija de ferroviarios, Ing. White-Bahía Blanca, Buenos Aires, Argentina, 11 de junio de 2022.

<sup>93</sup> Entrevista a Manestar, Pachin, hijo de ferroviario, Venado Tuerto, Santa Fe, Argentina, 25 de marzo de 2022

<sup>94</sup> Entrevista a Pizzarro, Dardo, hijo de ferroviario, San Cristóbal, Santa Fe, Argentina, 25 de junio de 2022.

<sup>95</sup> Entrevista a Diana, José Antonio, hijo de ferroviario, Rufino, Santa Fe, Argentina, 11 de junio de 2022.

<sup>96</sup> Entrevista a Manestar, Pachin, hijo de ferroviario, Venado Tuerto, Santa Fe, Argentina, 25 de marzo de 2022

<sup>97</sup> Entrevista a Larramendi, Ana, esposa de jefe de estación Yuquerí, Entre Ríos, Argentina, 11 de junio de 2022.

<sup>98</sup> Joaquín Alberto Aldao, “La comunidad ferroviaria sin el tren. Dinámica identitaria y prácticas de memoria en los pueblos al costado de las vías”, en Sociología, historia y memoria, Los Pueblos Ferroviarios, compilado por Nicolás Damín, y Joaquín Alberto Aldao, Buenos Aires, Argentina: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, 2015b, 95-110.



En Laguna Paiva (Santa Fe) el 3 de noviembre la policía desata una ola represiva, detiene a una veintena de ferroviarios y allana la seccional de la UF. Como efecto, un levantamiento popular se enfrenta a gases lacrimógenos y disparos de los agentes, obligando a devolver el local sindical.<sup>99</sup> El 11 de noviembre, la sublevación en Laguna Paiva marca una nueva etapa en la huelga a nivel nacional. Ante el arribo de un tren “carnero” con 20 policías, una manifestación de más de tres mil personas, conducida por mujeres, corta las vías y detiene la formación. Los agentes disparan a la multitud ráfagas de metralla, hiriendo gravemente a dos ferroviarios. La CD de la UF denuncia que *“las fuerzas del orden balearon a hombres, mujeres y niños, produciendo una verdadera masacre”*. La reacción popular tuvo como saldo policías heridos, el tren incendiado y la toma de los talleres, ante la huida de casi un centenar de policías. En los días subsiguientes, más de 250 agentes federales sitian la localidad, allanan casas y locales sindicales, *requisan* ferroviarios y detienen dirigentes.<sup>100</sup> Esta situación continúa hasta el fin de la huelga.

Luego de Laguna Paiva, se multiplican las acciones similares. En Mechita (BsAs) el pueblo intenta detener el tren pero la represión de la policía -con gases lacrimógenos y disparos de armas de fuego- les dispersa.<sup>101</sup> A pocas estaciones de allí, en Patricios, la llegada del tren durante la noche produce momentos de tensión. La hija de un maquinista, con 12 años, recuerda que:

*“los obligan a venir en un tren que es conducido por gente del ejército, entonces cuando esa noticia llega aquí -quedan solamente mujeres y chicos porque los hombres no están- entonces se hace una manifestación y todos a la estación, a la noche. Cuando llega el tren tienen que bajar entre la gente (...) A mí me llevó una vecina (...) al escrache...”<sup>102</sup>*

En Olavarría (BsAs), la policía dispersa a más de sesenta manifestantes que intentan detener un tren. Poco después, a 2km. de allí otro grupo intenta paralizar la misma formación, pero la policía reprime con armas de fuego.<sup>103</sup> En Mendoza, en Villa Nueva *“aproximadamente sesenta mujeres y niños”* obligan a liberar a dos ferroviarios detenidos por frenar y apedrear una formación y, en Guaymallén, también una multitud apedrea el tren hasta que la represión policial los dispersa.<sup>104</sup> En Deán Funes (Córdoba), cuando la comunidad intentó parar un tren “carnero”, el nieto del maquinista relata que: *“Contaba mi abuelo que les abrió el vapor de los costados y se vio la estampida de la gente que salía disparando, mi abuelo tenía miedo que prendan fuego el tren completo...”<sup>105</sup>*

En San Antonio Oeste (Río Negro), una manifestación popular obligó a la policía a liberar a dos dirigentes ferroviarios. En Tafí Viejo (Tucumán), un grupo levanta las vías para detener el tren y abordarlo cuando las balas de la policía hieren a una menor de edad. A 180km. de allí, otro

---

<sup>99</sup> Documentos emitidos por LF, seccional Laguna Paiva: Parte de los días de huelga, 5/11/1961. Luisina Agostini, “Oficio, memoria y lealtad. Elementos constitutivos de la identidad fraternal durante la huelga ferroviaria de 1961”, Historia Regional, Sección Historia, ISP N° 3, Año XXVII, N° 32, 2014: 109-124 (46).

<sup>100</sup> En los periódicos consultados se consignan dos ferroviarios internados y gravemente heridos y tres policías “en observación”. “El Litoral”, Santa Fe, 12 de noviembre, 1961, 4. “La Prensa”, Buenos Aires, 12 de noviembre, 1961, tapa y 32; 13 de noviembre, 1961, tapa; 14 de noviembre, 1961, 32.

<sup>101</sup> Boletín de huelga N°28. Antonio Di Santo, “La huelga ferroviaria de 1961”, en La Patria en el Riel, editado por Eduardo Lucita, Buenos Aires, Argentina: Colihue. 1999, 147-249 (222)

<sup>102</sup> Entrevista a Alberca, Nélica, hija de maquinista, Patricios, Buenos Aires, Argentina, 11 de junio de 2022.

<sup>103</sup> “La Prensa”, Buenos Aires, 14 de noviembre, 1961, 32.

<sup>104</sup> “Diario Los Andes”, Mendoza, 3 de diciembre, 1961, p.9. Gabriela Noemí Scodeller, “La huelga ferroviaria”, 15. “La Prensa”, Buenos Aires, 19 de noviembre, 1961, 6.

<sup>105</sup> Entrevista a Pizarro, Dardo, nieto de maquinista, Deán Funes, Córdoba, Argentina, 25 de junio de 2022.

grupo utiliza la misma estrategia y también es dispersado por disparos policiales cuando apedreaban la formación. La acción se reitera días después y la policía hiere de gravedad a dos ferroviarios.<sup>106</sup>

Pero también se manifiesta la resistencia sindical organizada desde “las bases”, con una intensa acción de sabotajes y atentados en todo el país. Desde los primeros días de noviembre y hasta el final de la huelga, en Mendoza se reiteran los sabotajes y atentados a trenes, colectivos y trolebuses (incendiados con bombas molotov) y se contabilizan casi treinta hechos con armas de fuego.<sup>107</sup> En el pueblo petrolero de Vespucio (Salta), se pliegan a la huelga la CGT regional y los petroleros, y un millar de trabajadores -con piquetes- controlan el territorio impidiendo su militarización. Durante toda la huelga, los trabajadores asistieron y sostuvieron a los ferroviarios escondidos en el monte.<sup>108</sup>

En Rosario (Santa Fe), al inicio del conflicto unos seiscientos ferroviarios de los talleres de Pérez intentan llegar a la CGT local que vota plegarse a la huelga, pero la policía los dispersa varias veces durante el camino. En reacción, apedrean taxis y colectivos marchando por la ciudad. Al atardecer, nuevamente, unas dos mil personal marchan desde la seccional UF hasta que la policía los reprime. En la madrugada, se producen atentados: estallan bombas en una usina eléctrica que alimenta el tranvía y balean e incendian tranvías y colectivos. Unos días después la policía encuentra rieles atravesados en las vías y detiene a varios ferroviarios, entre ellos al presidente de LF Rosario. También en la capital Cordobesa, en Cruz del Eje (Córdoba) y en el puerto de Santa Fe se denuncian sabotajes similares en instalaciones ferroviarias, se apedrean trenes y hay heridos de bala.<sup>109</sup>

Hasta el final de la huelga, las crónicas periodísticas mencionan decenas de sabotajes y atentados en todo el país. En Tigre (BsAs) destruyen patines de trenes eléctricos con varillas de hierro. En localidades bonaerenses como Adrogué, Castelar, Liniers, Morón, Remedios de Escalada y Carmen de Patagones atacan formaciones y boleterías con bombas Molotov, incendian vagones e, incluso, hieren policías, “carneros” y pasajeros. En Bahía Blanca disparan con armas de fuego al domicilio de un inspector ferroviario y un sabotaje causa un descarrilamiento.<sup>110</sup> En Tres Arroyos se desactiva una bomba en un puente ferroviario que, además, tenía rieles sueltos.<sup>111</sup>

En la Capital Federal, es herido de bala un adscripto al Comando de Coordinación y Seguridad en el Transporte, arrojan bombas molotov contra la boletería de la Estación Once, en Floresta incendian una caja de electricidad que alimentan las vías y, un taco en la vía, descarrila una formación con cincuenta vagones del FCSM. En Tucumán, explotan dos bombas en la puerta de la casa de un superintendente del FCGB y otras explosiones destruyen vías y originan accidentes de tránsito con vagones sueltos. En La Banda (Santiago del Estero) un tren con

---

<sup>106</sup> “La Prensa”, Buenos Aires, 27 de noviembre, 1961, 2; 2 de diciembre, 1961, 22.

<sup>107</sup> Gabriela Noemí Scodeller, “La huelga ferroviaria”, 13

<sup>108</sup> José Daniel Benclowicz, “Notas sobre las experiencias de lucha obrera hacia la década de 1960 en el norte de Salta y su influencia sobre las protestas en la década de 1990”, Ciclos, Año 28, N° 49, 2017.

<sup>109</sup> “La Prensa”, Buenos Aires, 1 de noviembre, 1961, 20; 2 de noviembre, 1961, 24; 17 de noviembre, 1961, 4; 21 de noviembre, 1961, 28.

<sup>110</sup> “La Prensa”, Buenos Aires, 14 de noviembre, 1961, 32.

<sup>111</sup> “La Prensa”, Buenos Aires, 1 de diciembre, 1961, 30; 3 de diciembre, 1961, 32.

numerosos vagones, con frutas y agua, descarrila produciendo “pérdidas millonarias”. En Monte Caseros (Corrientes) un guarda es herido de bala por un disparo a una formación. En la Estación Gral. Güemes (Salta), las bombas molotov prenden fuego un puente y un vagón.<sup>112</sup>

### 3.5. FIN DE LA HUELGA

A la par que recrudecen los *destellos de radicalización*, los sindicatos ferroviarios toman distancia pública de la violencia y resaltan su intención de dialogar con el gobierno. Luego de negociaciones secretas, la solución del conflicto comienza el 2 de diciembre. El presidente del senado J. M. Guido se hace cargo del conflicto debido a la gira presidencial de Frondizi, y oficializa al Cardenal A. Caggiano como mediador.<sup>113</sup> Pero las negociaciones recién se destraban cuando abandona el país el ministro Acevedo, el 6 de diciembre.<sup>114</sup> En ausencia de los protagonistas políticos, se establecen nuevas reglas de negociación,<sup>115</sup> se libera al grueso de los detenidos y avanza el acuerdo.<sup>116</sup>

Finalmente, luego de intensas jornadas de negociaciones entre los dirigentes sindicales, la curia y el gobierno, en la noche del 10 de diciembre se anuncia el fin de la huelga. El acuerdo otorga un aumento general de salarios<sup>117</sup> y la constitución del directorio de EFEA en 30 días (con dos representantes gremiales), dónde se evaluarán las principales medidas del último mes respecto a reglamento, cierre de ramales y privatización de servicios. Además, EFEA otorga *un préstamo a los trabajadores para costear los días de huelga* y, respecto a cesantías, continúa el régimen de indemnizaciones pero sin opción de reincorporar a quienes renunciaron.<sup>118</sup>

Presentando como un “triunfo de la justicia”,<sup>119</sup> la dirigencia cerró un acuerdo defensivo que, sintomáticamente, concedía *la ilegitimidad de la huelga* al aceptar su autofinanciación. El saldo era una drástica reducción de personal y el aplazamiento del resto de los problemas por 30 días.<sup>120</sup> El descontento se expresó en distintos lugares del país con la continuidad de la huelga, hasta

---

<sup>112</sup> “La Prensa”, Buenos Aires, 14 de noviembre, 1961, 32; 19 de noviembre, 1961, 6.; 24 de noviembre, 1961, 6; 27 de noviembre, 1961, 2; 2 de diciembre, 1961, 2; 9 de diciembre, 1961, 22.

<sup>113</sup> “La Prensa”, Buenos Aires, 27 de noviembre, 1961, 2.; 2 de diciembre, 1961, tapa; 19 de noviembre, 1961, 6. Desde mediados de noviembre la Iglesia realiza gestiones informales como mediadora.

<sup>114</sup> Viaja a Estados Unidos en busca de un préstamo de 450 millones de dólares para avanzar con el plan de reestructuración ferroviario. “La Prensa”, Buenos Aires, 6 de diciembre, 1961, tapa, 30.

<sup>115</sup> Frondizi y Acevedo expresan públicamente los principios de no negociar con los ferroviarios en huelga y no constituir el directorio de EFEA antes de concluir la reestructuración. “La Prensa”, Buenos Aires, 17 de noviembre, 1961, 4; 21 de noviembre, 1961, 28; 24 de noviembre, 1961, 6; 6 de diciembre, 1961, 30.

<sup>116</sup> “La Prensa”, Buenos Aires, 8 de diciembre, 1961, tapa.

<sup>117</sup> Se generaliza un aumento otorgado por decreto a un sector, un mes antes. “La Prensa”, Buenos Aires, 13 de noviembre, 1961, tapa.

<sup>118</sup> Decreto 11.578/61. “La Prensa”, Buenos Aires, 11 de diciembre, 1961, tapa. En los talleres de Pérez (Rosario) 600 operarios retoman la actividad y 1957 renunciaron durante la huelga. “La Prensa”, Buenos Aires, 12 de diciembre, 1961, 28.

<sup>119</sup> “El Obrero Ferroviario”, Buenos Aires, N°760.

<sup>120</sup> En caso de no llegar a un acuerdo en el directorio de EFEA (dónde los sindicatos tenían 2 de 10 representantes), se sometía nuevamente al arbitraje de Caggiano y, de no resolverse, se aplicaban los decretos preexistentes. Decreto 11.578/61.

asegurar la reincorporación de los trabajadores.<sup>121</sup> En Villa Mercedes (San Luis) un grupo de jóvenes ferroviarios confrontan al gobernador, el intendente y el jefe de policía:

*“le dije que nos estaban entregando los dirigentes, pero que en el resto del país la huelga seguía. Y justo se mete el intendente a calmarme y también el coronel Porreti, Jefe de Policía. Al tipo le metí una trompada en la cara. Agarré la mesa y se la di al gobernador. Y nos cagamos a botellazos (...) Esa misma noche los servicios nos allanaron la casa, pero yo me había ido al campo, porque nos iban a cargar a palos...”*<sup>122</sup>

## CONCLUSIONES

Finalmente, *ninguna de las medidas acordadas llegó a implementarse*. Luego de que la “batalla del transporte” se resuelva en su ausencia, de un nuevo recambio ministerial y del revés electoral ante partidos neoperonistas; Frondizi vio diezmado su capital político y el gobierno se interrumpe con un golpe militar, el 28 de marzo de 1962. Perduraron, sin embargo, la pérdida de 48.000 puestos ferroviarios, el principio del fin de decenas de talleres, el cierre de ramales (y la drástica reducción de equipos de trabajo en otros) y la modificación del reglamento de trabajo (flexibilizando la movilidad laboral y las horas trabajadas), consolidando en los ferrocarriles las transformaciones productivas ya implementadas en el grueso de la industria.<sup>123</sup>

Las dos huelgas ferroviarias analizadas se enfrentaron a una implacable represión y violencia, material y simbólica. El primer conflicto fue aplacado con la puesta en marcha de un dispositivo represivo bajo un estado de excepción, signado por el estado de sitio y el Plan Conintes, que produjo miles de allanamientos y detenciones. Las FFAA, facultadas por el gobierno, desplegaron un control bio político sobre la actividad laboral y la vida de los trabajadores ferroviarios durante nueve meses. En la segunda huelga, el gobierno modificó la estrategia represiva con el fin de legitimar públicamente el plan y exhibir mínimos estándares democráticos. Sin embargo, los efectos del nuevo dispositivo represivo sobre las comunidades ferroviarias fueron similares, o peores. Allanamientos, represión, detenciones y muerte, fueron el resultado por defender puestos de trabajo y la supervivencia de las comunidades ferroviarias. Las estrategias represivas, su fundamentación normativa, despliegue territorial y legitimación económica y simbólica, se presentan como un “spin-off” de las, cada vez más sangrientas, dictaduras que arreciarán en Argentina.

En el contexto de un gobierno en constante tensión entre recomponer institucionalmente al sindicalismo y reprimir e ilegalizar la actividad sindical; la dirigencia ferroviaria se debatió entre confrontar y preservar la institucionalidad y sus facultades representativas. Esta dinámica de tensiones estuvo catalizada por las acciones de protesta contra el proceso de racionalización, encarado por el gobierno de forma cada vez más vehemente. En ambas huelgas se produce lo que denominamos *destellos de radicalización* en las protestas. Ante un gobierno que ilegaliza de

---

<sup>121</sup> Los conflictos continúan en las principales seccionales de Mendoza, Posadas (Misiones), La Banda (Santiago del Estero), Concordia (Entre ríos), Río Colorado (Río Negro), Rosario, Rufino (Santa Fe), Junín, Zárate y Temperley (BsAs). Ante las denuncias de LF y UF, desde EFEA declaraban que 2.800 obreros cesanteados como “indeseables” quedaban fuera de la amnistía acordada. “La Prensa”, Buenos Aires, 12 de diciembre, 1961, 28; 13 de diciembre, 1961, tapa, p.32.

<sup>122</sup> Entrevista a Britos, Oraldo. Nicolás Damin, El plan Conintes, 191.

<sup>123</sup> Daniel James, “Racionalización y respuesta”, 321-349

forma sistemática la agencia sindical y utiliza la represión como medio para aplicar el plan racionalizador, irrumpen las “bases” y la comunidad ferroviaria en actitud desafiante.

Lejos de las escenas palaciegas, dos actores son protagonistas en ambas huelgas enfrentando a las fuerzas represivas en el territorio. Una, la juventud ferroviaria, de incipiente organización y experiencia sindical y política, que lleva adelante acciones cada vez más radicalizadas y con creciente legitimidad social. La otra es la comunidad ferroviaria, destacando mujeres y niños, que, por la desesperación ante la intransigencia gubernamental en la aplicación de la política racionalizadora, sostuvo un proceso de valiente insubordinación y resistencia, sobreponiéndose al terror perpetrado por las fuerzas represivas sobre las comunidades al costado de las vías. Finalizada la última huelga, el triunfo enunciado por la dirigencia evidencia la distancia entre este calificativo y las sensaciones experimentadas por las comunidades ferroviarias. En las memorias, esta distancia se enuncia con dos emociones. La *derrota* en primer lugar y, en segundo, emerge una profunda desconfianza hacia las dirigencias:

*“el gremio estaba de acuerdo... lo que faltó fue haberse reunido nuevamente, a ver qué pasaba con los ramales clausurados (...) yo le dije, le digo ‘mira Ricardo [LF seccional Patricios] la directiva nos vendió a nosotros... y es una puñalada’”<sup>124</sup>*

*“...por la mitad de la huelga comenzaron a caer jefes del gremio presos y curiosamente todos de la misma manera: ‘Se escapaban por los techos de la casa de la hermana o de la madre’. Posteriormente nos enteramos que era una manera de hacerse los mártires para progresar en sus funciones en el gremio.”<sup>125</sup>*

*“Sentíamos que habíamos perdido todo (...) intereses creados de la UF. En ese momento estaba Scipione, que tenía flotas inmensas de camiones”<sup>126</sup>*

El fenómeno de radicalización obrera y popular, que se consolidará de forma contundente, organizada y generalizada hacia fines de la década de 1960 en todo el país; durante estas huelgas presenta fulgores. Estas expresiones tempranas de radicalización, son consecuencia de un accionar que amenaza con destruir la actividad que estructura a las comunidades, tanto en el aspecto económico como subjetivo. Fueron eventos aislados y de corta duración, pero potentes. Dejaron una huella en los protagonistas, perduraron en la memoria colectiva y establecieron un nuevo vínculo de las comunidades ferroviarias con las dirigencias sindicales, con consecuencias profundas y perdurables sobre la concepción del sindicalismo.

## **Bibliografía**

### **Fuentes primarias**

#### **Periódicos**

“La Prensa”, Buenos Aires, años 1958 y 1961.

“La Nación”, Buenos Aires, años 1958 y 1961.

“Clarín”, Buenos Aires, años 1958 y 1961.

“El Litoral”, Santa Fe, año 1961.

---

<sup>124</sup> Entrevista Alberca, Raúl, Maquinista, Patricios, Buenos Aires, Argentina, 11 de junio de 2022.

<sup>125</sup> Entrevista a Antunes Ferreira, Juan Carlos, ferroviario, Santos Lugares, Buenos Aires, Argentina, 11 de junio de 2022.

<sup>126</sup> Entrevista a Curtis, Osvaldo, ferroviario, Patricios, Buenos Aires, Argentina, 11 de junio de 2022.

“El Diario”, Paraná, año 1958.

### **Documentos de archivo**

Manual de Buenas Prácticas, Sector Señaleros. Argentina, Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.

### **Fuentes secundarias**

- Agostini, Luisina. “Oficio, memoria y lealtad. Elementos constitutivos de la identidad fraternal durante la huelga ferroviaria de 1961”. *Historia Regional, Sección Historia, ISP N° 3, Año XXVII, N° 32*, 2014: 109-124.
- Aldao, Joaquín Alberto. “Los sindicatos ferroviarios y su influencia en la construcción de una identidad colectiva”, en *Sociología, historia y memoria. Los Pueblos Ferroviarios*, compilado por Nicolás Damín, y Joaquín Alberto Aldao. Buenos Aires, Argentina: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, 2015a, 23-56.
- Aldao, Joaquín Alberto. “La comunidad ferroviaria sin el tren. Dinámica identitaria y prácticas de memoria en los pueblos al costado de las vías”, en *Sociología, historia y memoria. Los Pueblos Ferroviarios*, compilado por Nicolás Damín, y Joaquín Alberto Aldao. Buenos Aires, Argentina: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, 2015b, 95-110.
- Aldao, Joaquín Alberto. *Obreros, ferroviarios y... ¿peronistas? Institucionalización y dinámica identitaria en la Unión Ferroviaria*. Bernal, Argentina: Universidad Nacional de Quilmes. 2018
- Álvarez, José Rene. “Estación La Libertadora en Tañ Viejo”. En *Entre el cerro y el riel. Tañ Viejo en 200 años de historia*, editado por José Rene Álvarez y Facundo Nanni. 2015: 165-168. <http://biblioteca.cfi.org.ar/wp-content/uploads/sites/2/2019/03/tañviejo.pdf>
- Badaloni, Laura Irene. “La familia ferroviaria a principios del siglo XX: bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino”, en *Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social*. Editado por Daniel Dicósimo y Silvia Simonassi. Rosario: Prohistoria, 2010, 143-157
- Benclowicz, José Daniel. “Notas sobre las experiencias de lucha obrera hacia la década de 1960 en el norte de Salta y su influencia sobre las protestas en la década de 1990”. *Ciclos*, Año 28, N° 49, 2017.
- Cena, Juan Carlos. *El guardapalabras. (Memorias de un ferroviario)*. Buenos Aires, Argentina: La Rosa Blindada. 1998
- Chiarini, Sebastián, y Portugheis Rosa. *Plan Conintes. Represión política y sindical*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación. Secretaría de Derechos Humanos. Archivo Nacional de la Memoria. 2014
- Damín, Nicolás. *Plan Conintes y resistencia peronista*. Buenos Aires, Argentina: Instituto Nacional Juan Domingo Perón. 2010
- Di Santo, Antonio. “La huelga ferroviaria de 1961”, en *La Patria en el Riel*, editado por Eduardo Lucita. Buenos Aires, Argentina: Colihue. 1999, 147-249.
- Fayó, Ileana. “La institucionalización de la intervención de las Fuerzas Armadas argentinas en política interna. La ley 13234: inauguración de una nueva modalidad represiva, 1958-1961”. *XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*. San Miguel de Tucumán, Argentina: Universidad de Tucumán. 2007
- Fernández, María Inés, y Rossi, Alejandro. “La voz de los obreros ferroviarios a través de la prensa sindical entre 1960 y 1970”. *Congreso de estudios sobre el peronismo (1943 - 2014)*. San Miguel de Tucumán, Argentina: Universidad Nacional de Tucumán. 2014
- Franco, Marina. “Rompecabezas para armar: la seguridad interior como política de Estado en la historia argentina reciente (1958-1976)”. *Revista Contemporánea: Historia y problemas del Siglo Veinte*, 3, 2012: 77-96.

- Fronidzi, Arturo. Mensajes presidenciales. 1958-1962. Tomo 3. Buenos Aires, Argentina: Fundación Centro de Estudios Presidente Arturo Frondizi. 2012
- González Hernández, Brayan. “La construcción bio/geopolítica de las Doctrinas de Seguridad Nacional”. Cuadernos DO CIM, 1, 1, 2017: 61-79.
- Horowitz, Joel, y Wolfson, Leandro. “Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una elite obrera”. Desarrollo Económico, 1985: 421-446.
- James, Daniel. “Racionalización y respuesta de la clase obrera: contexto y limitaciones de la actividad gremial en la Argentina”. Desarrollo Económico, Vol. 21, No. 83, 1981: 321-349
- Kindgard, Adriana. “Política ferroviaria, realidad económica y representaciones sociales: de las vísperas del peronismo a los años de Alfonsín. Una mirada en torno a la estación Pericó (Jujuy, Argentina)”. Cuadernos, 41, 2012: 89-116.
- Marengo, María Eugenia. “¿De talleres a cuarteles? Control estatal, militarización y resistencia de los obreros en el nodo ferroviario de Junín, provincia de Buenos Aires (1958-1959)”. Aletheia, 11(22) 2021: e090. <https://doi.org/10.24215/18533701e090>
- Miravalles, Ana. Los talleres invisibles: una historia de los Talleres Ferroviarios Bahía Blanca Noroeste. Bahía Blanca, Argentina: Ferrowhite. 2013.
- Murmis, Ezequiel. “El sindicalismo comunista en la reorganización del movimiento obrero: hacia la formación del Movimiento de Unidad y Coordinación Sindical (MUCS) 1958-1959”. e-l@tina. Revista electrónica de estudios latinoamericanos, vol. 18, no. 72, 2020.
- Ortiz, David. Represión estatal y movilización en América Latina. En Movimientos Sociales en América Latina: perspectivas, tendencias y casos, editado por Almeida, P. y Cordero. México: CLACSO, 2017, p. 81-112.
- Palermo, Silvana. “¿Trabajo femenino y protesta masculina? La participación de las mujeres en la gran huelga ferroviaria de 1917”. Historia de luchas, resistencias y representaciones. Mujeres en la Argentina, 2007.
- Pontoriero, Esteban Damián. “Pensar el estado de excepción desde la historia reciente argentina: claves teóricas e históricas de un objeto complejo”. Conflicto Social, 12(21), 2019: 6-27.
- Schneider, Alejandro. Los compañeros. Trabajadores, izquierda y peronismo. 1955-1973. Buenos Aires, Argentina: Imago Mundi, 2007.
- Scodeller, Gabriela Noemí. “La huelga ferroviaria de 1961 en la provincia de Mendoza”. I Jornadas Nacionales de Historia Social, 30, 31 de mayo y 1 de junio, La Falda, Córdoba. 2007
- Schvarzer, Jorge. “Del transporte ferroviario al ómnibus. Cambio en las prácticas urbanas en Buenos Aires” en Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina, 150 años de política ferroviaria, editado por Mario Justo Lopez y Jorge Waddell. Buenos Aires, Argentina: Ediciones Lumiere, 2007, 439 - 453.
- Simonassi Silvia, y Vogelmann, Verónica. “Aliados incómodos. Tradiciones obreras y sindicales en Rosario a principios de los años sesenta”. Izquierdas, 34, 2017: 231-259.

**Para citar este artículo:** Aldao, Joaquín A. “Huelgas ferroviarias durante el gobierno de Frondizi en Argentina. Dispositivos represivos, burocratización sindical y destellos de radicalización”, Historia Caribe Vol. XVIII No. 42 (Enero-Junio 2023): pág. DOI: <https://doi.org/10.15648/hc.42.2023.3631>