

LOS RADICALES, ALVEAR Y LA BÚSQUEDA DE APOYO ENTRE LOS OBREROS FERROVIARIOS¹

Joel Horowitz *

El Partido Radical, como todo partido político exitoso, intentó continuamente expandir sus bases de apoyo. La búsqueda de respaldo popular pasó a ser aún más vital en vísperas de la ley de reforma electoral de 1912, debido al cambio que ésta produjo en la naturaleza de la política.² Uno de los principales objetivos de los radicales era la clase obrera. Hipólito Yrigoyen, como se sabe, intentó conformar una relación *ad hoc* con los sectores del movimiento obrero a través del respaldo que brindó a algunas huelgas llevadas a cabo en industrias estratégicas. Esto fue así en sitios donde trabajaba un gran número de votantes potenciales y donde los radicales percibían que el liderazgo sindical no era una amenaza para el orden social. Sin embargo, los paros realizados a comienzo de su primera presidencia demostraron tener un alto costo político y por esa razón, el gobierno les quitó su colaboración. La fecha de este cambio de actitud posiblemente es discutible, pero sin dudas, ese cambio ocurrió.³ La historia posterior es más problemática. El libro característico sobre el período radical, el de David Rock, argumenta que después de 1919 los radicales se dedicaron a la construcción de su base popular principalmente mediante el patronazgo. Desde mi punto de vista, según sostuve en otro trabajo, el patronazgo, si bien importante, es insuficiente para explicar la popularidad del partido radical.⁴ Otra de las tantas estrategias utilizadas por los radicales para ensanchar los cimientos obreros del

¹ Este trabajo forma parte de un estudio más amplio que examina la manera cómo el Partido Radical forjó su apoyo popular. La investigación fue posible por los subsidios otorgados por Saint Bonaventure University y por un Research Fullbright Grant. Quiero agradecer a Mariano Plotkin y a los otros miembros del panel de LASA en el Congreso del 2001 por sus comentarios sobre una versión preliminar de este artículo. Asimismo, quiero expresar mi reconocimiento a Gardenia Vidal por el estímulo que me dio para escribir este trabajo. Traducción de Gardenia Vidal corregida por el autor.

* Departamento de Historia, Saint Bonaventure University.

² Trabajos recientes sobre la naturaleza política antes de 1912, particularmente, Hilda Sábato, 1998 y Paula Alonso, 2000, han demostrado que el quiebre ocurrido a causa de la reforma electoral es menos agudo de lo que previamente se pensaba. No obstante, el cambio existió.

³ Ver Rock, 1975 y Horowitz, 1995: 57-79.

⁴ Horowitz, 1999: 617-644.

partido fue intentar atraer a los trabajadores de la extensa red de ferrocarriles.

Con la excepción de Paul Goodwin, los historiadores no habían notado que primero con Hipólito Yrigoyen y más aún con Marcelo T. de Alvear, el gobierno vio con simpatía la creación de un sindicato fuerte que luego se convirtió en la Unión Ferroviaria (UF). En este artículo quiero explorar cómo y por qué se desarrollaron intereses recíprocos entre ese gremio y los líderes radicales. No exploraré los cambios en las condiciones de trabajo de los ferroviarios en detalle sino que, insisto, centraré mi atención en el desarrollo de los intereses que hicieron que los dirigentes gremiales y los radicales cooperaran entre sí. Este tipo de cooperación está lejos de ser único ya que se produjo también en otras partes del mundo, pero su existencia ha sido ignorada en Argentina por mucho tiempo porque no encuadra dentro de ciertos estereotipos.⁵

El razonamiento de los líderes sindicales es claro. La acción directa, el constante recurrir a huelgas y la aversión por aceptar al gobierno como mediador los habían conducido a una serie de derrotas. Los trabajadores no calificados - muchos ferroviarios lo eran - necesitaban construir un estilo especial de acción para obtener y mantener mejoras significativas en las condiciones de trabajo. Por ello, un modo de presionar a las compañías ferroviarias era a través del gobierno. El sindicato podía ofrecer la tranquilidad relativa de los trabajadores a cambio de una intervención positiva.

Los radicales encontraron atractiva esa propuesta porque todavía creían, a pesar de los fracasos de los primeros años, que continuaba teniendo ventajas acercarse a potenciales votantes de la clase obrera a través de sus organizaciones, especialmente de sindicatos como la UF que rara vez declaraba huelgas. Por el contrario, la actitud de la UF ayudaba a mantener el orden entre los obreros, algo que el gobierno encontraba muy difícil de lograr. Desde la perspectiva de este último las desventajas eran pocas, más aun si se tiene en cuenta que las compañías propietarias de los ferrocarriles eran británicas e impopulares.

La administración Alvear que generalmente es vista como más conservadora que la de Yrigoyen, fue más lejos que éste al establecer relaciones sólidas con los sindicatos ferroviarios. Aunque este no es el lugar para examinar tal generalización acerca del gobierno de Alvear, la misma es menos pertinente de lo que podría parecer. Por otra parte, los anti-personalistas (alvearistas) necesitaban apoyo popular en su lucha contra los yrigoyenistas.

La importancia de los ferrocarriles

Los ferroviarios tenían, potencialmente, un tremendo poder desestabilizador. En cuanto al aspecto económico, podían paralizar el país. La interrupción del

⁵ Ver por ejemplo, Bak, 1998, especialmente pág. 182 para otros ejemplos.

tráfico por ferrocarril cortaba el comercio vital de importación/exportación y también la mayoría del comercio interno. Desde todo punto de vista, los ferrocarriles eran una industria estratégica.⁶ Además, estos trabajadores tenían la capacidad de modelar el movimiento obrero a nivel nacional. Los ferroviarios no sólo estaban dispersos en casi todo el país, sino que la particularidad de su trabajo les permitía moverse con frecuencia de un lado a otro de la república posibilitándole la propagación de sus ideas. Según Florindo Moretti - ferroviario comunista - un telegrafista del ferrocarril difundía las ideas del partido a través de las líneas del Central Argentino. Igualmente en Santa Fe, los ferroviarios eran quienes distribuían el periódico del Partido Comunista, *La Internacional*, por toda la provincia.⁷

Esos trabajadores también eran muy respetados en los cálculos electorales por su alto número: 112.175 en 1916 y 148.717 en 1930.⁸ El diseño de la red ferroviaria implicaba que los obreros vivían a lo largo y a lo ancho del país, aunque estaban sumamente concentrados en tres distritos electorales cruciales: la Capital Federal, Santa Fe y la provincia de Buenos Aires.

Otro factor que hacía a los ferroviarios una fuerza potencialmente poderosa era su sentido de comunidad ocupacional. Se identificaban fuertemente con aquellos que compartían el mismo trabajo.

“Los integrantes de las comunidades ocupacionales están de tal modo influidos por su trabajo, que su vida entera fuera de éste se halla impregnada de las relaciones, intereses y valores desarrollados en él...Construyen su vida sobre la base de su trabajo; sus compañeros de tarea son sus amigos cuando la tarea termina, y sus intereses y actividades en los momentos de ocio giran en torno del trabajo”.⁹

Los motivos por los cuales tenían este sentimiento no son muy claros, pero esa conducta no sólo se manifestó en Argentina, sino también en Estados Unidos y Gran Bretaña. Cuestiones de *status*, la importancia de la industria, la concentración habitacional de los trabajadores y los horarios irregulares, todo esto puede explicar parcialmente ese sentido de pertenencia a la comunidad ocupacional; el cual ayuda a aclarar la influencia que esos gremios podían tener. Creaban

⁶ Para observar la importancia de las industrias estratégicas en el movimiento obrero de América Latina, ver Berquist, 1986. Berquist acude a una industria diferente para discutir el caso de Argentina.

⁷ Lozza, 1985: 192-4, 205.

⁸ Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Ferrocarriles, *Estadísticas de los ferrocarriles en explotación, 1935* (Buenos Aires, 1938), xlvi y *Estadística de los ferrocarriles en explotación, 1934* (Buenos Aires, 1936), 319. Muchos eran extranjeros, pero un porcentaje significativo eran argentinos y, por lo tanto, legalmente obligados a votar.

⁹ Salaman, *Community and Occupation: An Exploration of Work/Leisure Relationships*, Cambridge University Press, London, 1974, según está citado en Horowitz, 1985: 422.

identidad y, de este modo, adquirirían el poder para excluir a otros trabajadores de la comunidad.¹⁰

Los radicales se dieron cuenta que los sindicatos constituían el instrumento más eficaz para asegurar una paz relativa en los ferrocarriles. En este sentido, el papel de La Fraternidad –gremio de maquinistas y fogoneros- fue crucial. A pesar de que la fricción era frecuente entre los afiliados a La Fraternidad y los otros trabajadores ferroviarios, la existencia de un sindicato poderoso y disciplinado que podía paralizar el tráfico pero que era renuente a hacerlo, servía como modelo tanto al gobierno como a otros obreros.¹¹ Para el primero también era atractivo, en parte, porque el gremio tendía a permanecer apartado de la política.

Entre los enfoques de Yrigoyen y Alvear existían diferencias. Yrigoyen parecía más interesado en soluciones *ad hoc*. Quería consolidar el respaldo político a través de lazos personales, pero podemos observar también los límites de su tolerancia. Cuando los sindicatos ferroviarios fracasaron o no quisieron frenar la avalancha de huelgas en 1918 y 1919, Yrigoyen rápidamente perdió su paciencia. Sin embargo, el caudillo radical no dejó de tener interés por esos trabajadores, de allí que su administración secundó a los ferroviarios para que lograsen los primeros contratos con las compañías ferrocarrileras. Con Alvear, el proceso por construir relaciones entre el gobierno y los ferroviarios fue más sistemático y duradero.¹²

Sindicalización temprana

Para entender la formación del vínculo entre la UF y el gobierno es necesario mirar brevemente los orígenes de la sindicalización de la industria ferroviaria. Sin los eventos de 1917-1920 ni el gobierno ni muchos de los trabajadores habrían contribuido a crear la UF.

Los maquinistas y fogoneros tenían una tradición de agremiación desde 1887 con la fundación de La Fraternidad. Los objetivos principales de ésta eran mejorar los salarios y las condiciones de trabajo. La disciplina y el control centralizado que impuso a sus afiliados moldearon todo el movimiento obrero ferroviario. En sus inicios esto no era tan claro, ya que los fracasos de La Fraternidad fueron los que coadyuvaron a la sindicalización de otros sectores ferroviarios.

¹⁰ Horowitz, 1985: 421-446. La discusión se centra en la década del '30 pero la base de la comunidad ocupacional existía desde antes de este período; aunque en esa década fue más fuerte.

¹¹ Muchos ferroviarios rechazaban el estilo de La Fraternidad, pero otros lo aceptaban como modelo.

¹² Si bien no se discute en este artículo, la segunda administración de Yrigoyen fue claramente menos benévola con la UF de lo que fue su inmediato antecesor.

En 1912, La Fraternidad era uno de los gremios más grandes -quizá el más grande- del país, pero una huelga convocada para enero reveló su notoria debilidad. A pesar de que elementos del gobierno la respaldaron para negociar con las empresas y continuaron haciéndolo mientras duró la huelga, La Fraternidad fracasó en paralizar todo el sistema de trenes. Por otra parte, el estado permitió a las compañías emplear trabajadores rompe-huelgas. Es importante señalar que aproximadamente 8.000 de los 11.000 ferroviarios que se adhirieron a la huelga eran maquinistas y fogoneros, es decir afiliados a La Fraternidad, por lo que esa entidad quedó muy vulnerada. Después de 52 días se alcanzó un acuerdo, pero muchos dirigentes no recuperaron su trabajo. Desde entonces, uno de los objetivos principales de La Fraternidad pasó a ser contribuir a organizar a los demás obreros ferroviarios.¹³

La Federación de Obreros Ferroviarios (FOF)¹⁴ se había fundado poco tiempo antes de la huelga de 1912 pero desempeñó un papel insignificante en la misma porque le había faltado tiempo para desarrollar un apreciable aparato sindical. El nuevo gremio no tenía mucha afinidad con La Fraternidad. A diferencia de ésta donde los Socialistas tenían un rol preponderante, la FOF estaba dominada por los Sindicalistas; tenía una estructura descentralizada en la que el poder se concentraba en cada sección reflejando de ese modo la ideología y la naturaleza dispersas del sistema ferroviario en su conjunto. La descentralización tendía a producir constantes huelgas regionales, en tanto los líderes gremiales carecían de los instrumentos para contener a las secciones. Las tensiones entre un control centralizado y una autonomía local subyacían en muchos de los conflictos internos del movimiento obrero. Con todo, los dos gremios constituyeron una alianza en agosto de 1916.

Luego de que Yrigoyen asumiera como presidente en octubre de ese año, ambos gremios actuaron en conjunto. Una delegación de La Fraternidad se reunió con el ministro de Obras Públicas quien, según el diario radical *La Época*, le aseguró que los trabajadores podían tener fe en que Yrigoyen prestaría atención a sus reclamos. A pesar de otro encuentro, las demandas de los ferroviarios no fueron satisfechas en absoluto.¹⁵ No mucho más que la retórica había cambiado. Sin embargo, esa transformación despertó algunas esperanzas entre los trabajadores quienes pensaban que el gobierno podría responder favorablemente a sus iniciativas.

No obstante esta confianza limitada, los dos gremios programaron paralizar el sistema ferroviario durante la época de cosecha a fines de 1917 para exigir el

¹³ Suriano, 1991: 91-115; Buyán, 1933: 9-10, 28-29; Chiti y Agnelli, 1937: 22-25, 457; Goldberg, 1979: 41-52; Thompson a; A. Fernández, 1935-1937: I, 4 y 5, 184-187; Rögind, 1937: 481-483.

¹⁴ También se la denominaba la Federación de Obreros Ferrocarrilera.

¹⁵ Goldberg, 1979: 149; Goodwin, 1974: 70-71.

cumplimiento de sus demandas. No obstante, una ola de huelgas no autorizadas desbarató estos planes. Las protestas comenzaron en los talleres del Central Argentino en Rosario y sus alrededores. Finalmente, a pesar de los esfuerzos de los gremios y del gobierno, el paro acompañado por un alto grado de violencia, se expandió por toda la línea produciendo una enorme confusión en el tráfico de los trenes. Los huelguistas sobrepasaron el control de los dirigentes. Con todo, tanto el jefe de policía de Rosario, un político designado por el gobernador de Santa Fe, como las tropas enviadas renuientemente por Yrigoyen fueron notablemente contenidas. La huelga finalmente se levantó luego de la considerable presión que el Poder Ejecutivo (PE) ejerció sobre la empresa.¹⁶ La estrategia radical era clara: intentar atraer la simpatía de los trabajadores. *La Época* defendía la falta de protección brindada a la compañía sosteniendo:

“Nunca el actual gobierno hubiera deprimido el honor de su ejército confiándole una misión de asesinato.”

Si bien la huelga había sido liderada por los anarquistas (algunos acusaban a los anarquistas rosarinos de tener acuerdos con los radicales), la comisión de los huelguistas agradeció al jefe de policía de Rosario y al coronel del ejército que comandaba las tropas por su comportamiento.¹⁷ Una razón central que explica esta posición, además de la indudable intención de atraer a los trabajadores, fue la fragmentación del Partido Radical en Santa Fe y el deseo de Yrigoyen de unificarlo bajo su liderazgo.

Durante e inmediatamente después de ese movimiento de rebeldía, las protestas no autorizadas por el gremio estallaron en varias líneas del ferrocarril, incluyendo una muy similar a la de Rosario en los talleres de Tafi Viejo, Tucumán. Temerosos de perder el control – con paros por todos lados - los dos sindicatos ferroviarios llevaron adelante su programada huelga, a pesar de las diferencias internas respecto a la intervención del gobierno para llegar a acuerdos conducentes a finalizar las protestas. De este modo, en setiembre, comenzaron una huelga que duró 25 días y paralizó el tráfico ferroviario en todo el país. Paros solidarios, incluyendo uno de los portuarios y una amenaza de huelga general comenzó a debilitar toda la economía. La élite agraria presionaba al gobierno. Las tropas fueron nuevamente movilizadas pero esta vez no dudaron en proteger la propiedad. La FOF se mostró renuente a negociar con el gobierno. (El principal líder de la FOF, Francisco Rosanova, estaba enfermo y había sido reemplazado transitoriamente por otro dirigente de extracción Sindicalista, Bautista V. Mansi-

¹⁶ Rock, 1975: 139-43; Goodwin, 1974: 69-101; Goldberg, 1979: 151-62; M. Fernández, 1948: 83-7; A. Fernández, 1935-1937: I, 4 y 5, 217-220; Karush, 1997: 187-91; Rögind, 1937: 563-4; Thompson, b; Palermo, 2001: Cap. VI.

¹⁷ Goodwin, 1974: 93; Karush, 1997: 90.

lla, quien parecía menos pragmático).

La alianza gremial fracasó, debido a que la FOF se rehusó a aceptar la mediación del gobierno para negociar entre las partes, en tanto La Fraternidad decidió lo contrario luego de discusiones secretas. Esta última ganó algunas concesiones relativas a las condiciones de trabajo y un considerable aumento de salarios. En tanto, las empresas comenzaron a restaurar el servicio acudiendo a trabajadores rompe-huelgas cuando el gobierno las obligó a un acuerdo con la FOF, la cual de manera remisa instó a sus afiliados a volver al trabajo. La mayoría de los ferroviarios recibieron muy poco aparte de vagas promesas contenidas en un reglamento provisional de trabajo emitido por el Poder Ejecutivo. Llamativamente, Mansilla armó una gran alboroto señalando que él había ordenado la vuelta al trabajo sólo en homenaje a Yrigoyen. Esta era una declaración extraña para cualquier Sindicalista, pero especialmente para alguien que se había resistido a permitir la mediación del gobierno en las negociaciones. Mansilla fue posteriormente acusado de ser un operador del partido radical.¹⁸

Los radicales enfrentaban un problema; si bien querían arribar a acuerdos con los trabajadores, esta estrategia parecía difícil de conseguir sin un gremio fuerte y unificado. La presencia de individuos aislados dispuestos a apoyar a los radicales no era suficiente para alcanzar ese objetivo.

La alianza entre La Fraternidad y la FOF se había roto definitivamente. Finalmente, los ferroviarios fueron absorbidos por la caliente agitación obrera de los años 1917 a 1921. La inflación, la cambiante situación política, la victoria bolchevique y la constante inquietud laboral en todo el mundo, unido a la turbulenta escena local habían contribuido a llevar a cabo más paros. La ola de huelgas sólo terminó abruptamente a mediados de 1921 con la supresión por parte del gobierno de una huelga general.¹⁹ La FOF había continuado con las protestas respetando las iniciativas de los trabajadores. En total, los ferroviarios fueron a la huelga 15 veces en 1917, 31 en 1918, 73 en 1919 y 21 en 1920. En muchas oportunidades sufrieron derrotas aplastantes.²⁰

No sorprende que el gobierno haya ofrecido escasa asistencia. La inhabilidad de la FOF para controlar los constantes paros la hacía una interlocutora poco interesante. La emergencia de líderes ligados al Partido Socialista hicieron a la FOF aún menos atractiva a los ojos del gobierno. Las exportaciones, los viajes, el tráfico de mercancías y pasajeros en general había sido sumamente alterado, lo

¹⁸ Con respecto a Mansilla, ver Thompson, 1992: 164. *La Época*, 13 de setiembre – 29 de octubre, 1917; *La Prensa*, 13 de setiembre – 29 de octubre, 1917; Palermo, 2001: Cap. VI; Rock, 1975: 143-50; Gordillo, 1988: 73-83; Goodwin, 1974: 103-48; Goldberg, 1979: 172-85; Thompson, b; Marotta, 1961, II: 1961: 208-10; M. Fernández, 1948: 85-89; A. Fernández, 1935-1937: I, 4 y 5, 228-253.

¹⁹ Horowitz, 1995: 57-79.

²⁰ Departamento Nacional del Trabajo, *Crónica Mensual*, enero 1922: 790-791.

cual coadyuvó a que el PE aumentara su impopularidad entre amplios sectores de la población. La administración tenía poco que ganar si continuaba respaldando esos interminables conflictos. Hasta Juan B. Justo, el líder del Partido Socialista, expresaba su insatisfacción por el constante desorden:

“Pero nunca hemos podido creer...que las huelgas ferroviarias pasaran a ser una costumbre. Los ferrocarriles son el más indispensable de los servicios públicos para el trabajo y la vida del pueblo obrero, en general. Una huelga ferroviaria no es una simple cuestión de gremio, sino un conflicto que afecta a la masa trabajadora entera...”²¹

Las razones que impulsaron a Yrigoyen a apoyar la creación de un gremio más fuerte y centralizado no son claras. Sin embargo, las estrategias anteriores habían fracasado categóricamente y La Fraternidad continuaba ofreciendo un modelo interesante de sindicalización. Intentaba mantener a sus afiliados bajo control y lograba un considerable nivel de éxito al respecto, lo cual significaba menores amenazas de conflicto constante. Acudía a las huelgas excepcionalmente y tendía a permanecer aislada de otras organizaciones obreras. Sólo cuando los trabajadores respondieron a los fracasos de los años precedentes mediante la reorganización, Yrigoyen intentó un nuevo acercamiento. En junio de 1920, los ferroviarios crearon La Confraternidad, compuesta por La Fraternidad y dos gremios que representaban a otros trabajadores ferroviarios. Estos últimos se organizaron a imagen de La Fraternidad. Casi inmediatamente esta reorganización demostró ser exitosa. El número de afiliados creció con rapidez. Igualmente importante, fue la firma de una serie de acuerdos entre las empresas y los trabajadores, con el beneplácito del gobierno. Las negociaciones tuvieron lugar en el mismo momento en que aquellas estaban discutiendo con el PE el aumento de las tarifas de carga, lo cual le daba a la administración una gran capacidad de maniobra. El primer acuerdo se firmó ante la presencia del Ministro de Obras Públicas en setiembre de 1920 y comprendía a los trabajadores que potencialmente pertenecían a La Fraternidad. Establecía un escalafón laboral, escalas salariales según la antigüedad, comisiones de reclamos y también le otorgaba ventajas a las familias de los obreros. Sus hijos recibirían pases libres para viajar a la escuela en tren y tendrían preferencias para ser empleados del ferrocarril.

Los gremios esperaban obtener resoluciones similares para otros sectores de la fuerza de trabajo pero finalmente se frustraron porque las empresas se rehusaron a negociar. En febrero de 1921 y con el objetivo de forzar la situación, La Confraternidad decidió trabajar a reglamento. El trabajo a reglamento retardaba cualquier labor ya que aplicaba el enorme número de normas que habían sido dictadas por el gobierno y por las compañías. Los ferroviarios pusieron en prác-

²¹ Marotta, 1961: II, 214-222. La cita es de la pág. 217.

tica esas reglas hasta el absurdo: asegurándose que las órdenes fueran escritas, haciendo sólo y exactamente lo que el reglamento indicaba, etc. Además, permitieron el uso de la violencia. Los trenes no cumplían sus horarios, estaban muy retrasados y esto provocaba que los damnificados usuarios organizaran revueltas con frecuencia. No obstante, antes de que la protesta comenzara, Yrigoyen emitió un decreto estableciendo comisiones mixtas presididas por el Ministro de Obras Públicas. En los meses siguientes se firmó una serie de siete acuerdos cubriendo diferentes categorías lo cual –a pesar de los problemas que generó– marcó un primer paso importante hacia la regulación de las condiciones de trabajo y salarios uniformes para los obreros ferroviarios. Con todo, ciertos segmentos importantes de la industria todavía no habían logrado firmar ningún contrato.²² Además, se requerirían varios años de intensa lucha antes de que estos se llevaran a cabo. El descontento todavía continuó como para obstaculizar el servicio.²³ Sin embargo, las acciones del gobierno tuvieron un impacto político trascendente. Ya en 1919, un periódico del gremio ferroviario declaraba que el Ministro de Obras Públicas era el primero que había sido designado sin el asentimiento de las compañías ferroviarias.²⁴

La administración Alvear

¿Qué cambió con la presidencia de Marcelo T. de Alvear? Estos años han sido generalmente descriptos como un interludio conservador de la era radical. Si bien hubo diferencias de estilo con la administración precedente, es difícil otorgar una etiqueta concisa al gobierno de Alvear. Esto es así, en parte, porque los anti-personalistas parecen haber estado impulsados más por la oposición a Hipólito Yrigoyen como líder del partido antes que por desacuerdos objetivos. Ellos continuaron siendo radicales y compartieron con sus rivales internos una fuerza motivadora principal, la constante búsqueda de votos. Los anti-personalistas querían

²² Departamento Nacional del Trabajo, *Crónica mensual*, setiembre 1920, 529-36; *La Confraternidad*, 31 de enero-julio, 1921; *La Época*, esp. 6 de agosto, 4 de setiembre, 1920, 5, 11 de febrero, 2 de marzo, 1, 17, 19 de abril, 1921; *Review of the River Plate*, 28 de enero – 11 de febrero, 1921; *Boletín de Servicios de la Asociación del Trabajo*, 20 de febrero, 1921: 3-5, 32-4; Casaretto, 1947: II, 5; M. Fernández, 1947: 131-3; Goodwin, 1974: 181-218; Goldberg, 1979: 194-214. Para la cuestión del trabajo a reglamento ver, por ejemplo, *La Confraternidad*, 31 de enero, 1921 y *La Vanguardia*, 25 de abril, 1926.

²³ Para ejemplos, ver *Review of the River Plate*, 4 de noviembre 1921 – 27 de enero, 1922.

²⁴ *El Obrero Ferroviario*, 1 de junio, 1919 citado en Torcuato Di Tella, "Perón y los Gremios: en Búsqueda de las Raíces," (inédito), 5. En tanto los ferroviarios siempre hablaban bien acerca del Ministro de Obras Públicas, Pablo Torello, eran menos benévolos con respecto a Yrigoyen. Ver, por ejemplo, el manifiesto de La Fraternidad en el órgano de la Unión Ferroviaria, *El Obrero Ferroviario*, 16 de marzo, 1923.

ganar elecciones y, tanto como Yrigoyen, vieron en los ferroviarios un excelente grupo de votantes potenciales. Una de las miradas estereotipadas acerca del gobierno de Alvear parece ser válida. Cada uno de los integrantes de su Gabinete tenía una influencia directa apreciable en las decisiones políticas. La actitud del gobierno hacia los gremios ferroviarios llegó a ser mucho más favorable a comienzos del 1925 cuando Roberto M. Ortiz fue designado Ministro de Obras Públicas. En el período 1925-1926 es difícil afirmar que la actitud del gobierno hacia los trabajadores del riel pueda considerarse conservadora. Mucho antes de finalizar la administración de Alvear, Ortiz y los gremios ferroviarios mantuvieron muy buenas relaciones y expresaban su admiración mutua en público. Por ejemplo, el tercer congreso anual de la UF resolvió enviar una delegación a Ortiz en parte para presionar por el logro de medidas adicionales para los afiliados pero también porque el Ministro había tenido:

“...una actuación correcta en todos los momentos en que debió actuar, este congreso resuelve: Designar una delegación para que transmita esas impresiones...”²⁵

Cuando Ortiz inauguró el edificio de la caja de jubilaciones de los ferroviarios, expresó su postura de este modo:

“...que la colaboración de empresas y de obreros en la realización del progreso de la Nación Argentina, escapando las unas a la tendencia absorbente capitalista, y los otros a la influencia de la demagogia, importaba un elocuente ejemplo para otros gremios...”²⁶

Ortiz no fue el único funcionario oficial en elogiar a las organizaciones ferroviarias. Luis Grüner, un subinspector del Departamento Nacional del Trabajo, encomiaba a la UF en un documento gubernamental y en un artículo de *El Obrero Ferroviario*. Agustín P. Justo, Ministro de Guerra y futuro presidente, envió una nota a la UF elogiando la cooperación de sus miembros durante las maniobras militares.²⁷

Como ha demostrado Paul Goodwin, la administración Alvear estaba dispuesta a resistir a las compañías inglesas con más vigor que el segundo gobierno de Yrigoyen en relación a los aranceles a las cargas.²⁸

²⁵ *El Obrero Ferroviario*, 16 de junio, 1926. La alabanza era templada por la crítica al jefe de la oficina de control del trabajo ferroviario.

²⁶ *Ibid.*, 16 de octubre, 1927.

²⁷ *Crónica Informativa del Ministerio del Interior*, diciembre, 1927: 70-161; *El Obrero Ferroviario*, 1 Mayo, 16 diciembre, 1927.

²⁸ Goodwin, 1974: 270-85.

Respaldar a un gremio como la UF era una obvia aunque arriesgada estrategia: apuntaba a mantener la paz en la red ferroviaria y potencialmente podía contribuir a que la administración se hiciera popular entre los trabajadores. Aun si, como se argumenta a menudo, los alvearistas representaban la corriente más elitista del partido radical, no es del todo evidente que ellos favorecieran necesariamente a las empresas ferroviarias. Durante mucho tiempo, las élites rurales habían reclamado a esas compañías por los altos precios de los fletes y la falta de vagones. Además a lo largo de todo el período, casi todos los directores locales de las empresas ferroviarias eran conservadores y no miembros de alguna fracción del radicalismo.²⁹

En varios aspectos, la estrategia del gobierno de apoyar a los gremios ferroviarios fue un éxito, aunque rotularla categóricamente así en su totalidad sería una exageración. La administración no podía controlar la lealtad política de los trabajadores. Aunque sea imposible determinar con toda claridad las simpatías políticas de los ferroviarios, no parece que el anti-personalismo haya recibido un importante aporte electoral. Sin embargo, la administración logró otros objetivos porque coincidían con los de un gran número de obreros que habían sufrido los fracasos y desórdenes de los años anteriores. Ellos también querían una organización disciplinada que fuera capaz y creíble de amenazar el funcionamiento del tráfico ferroviario como medio indispensable para mejorar sus salarios y condiciones de trabajo. Aceptaban satisfactoriamente al gobierno como intermediario entre el gremio y las compañías. Cedían algo de su libertad de maniobra a cambio de la intervención del PE.³⁰ Esta estrategia es similar a la que se llevó adelante dos décadas después con Juan Perón.

La UF también trató de evitar el compromiso político, lo cual significaba que podía cooperar con casi cualquier gobierno que estuviera dispuesto a respaldarla. En 1928 cuando numerosos comités de ferroviarios se crearon para apoyar la segunda elección de Yrigoyen, las comisiones directivas de La Fraternidad y de la Unión Ferroviaria se sintieron compelidas a emitir una declaración en conjunto llamando a la neutralidad política.³¹ Durante la década del '20, la comisión directiva de la UF se dividió entre Sindicalistas y Socialistas. Para la mayoría de la dirigencia, el gremio era más importante que la ideología. Antonio Tramonti, el secretario general durante esa década, era un Sindicalista que confrontaba con la confederación dominada por sus mismos compañeros, la Unión Sindical

²⁹ Ver Goodwin, 1974: 217 y sobre la importancia de los directores radicales, 273.

³⁰ Según Fraser, 1991, el líder sindical estadounidense, Sidney Hillman tuvo una decisión muy parecida en una industria completamente diferente, la industria del vestido. Hillman sentía que debido a la falta de trabajo calificado en su industria, las condiciones sólo podían mejorar con la ayuda del gobierno y con su disposición a acallar las huelgas y aceptar algunas políticas que no le gustaban con el fin de alcanzar lo que quería.

³¹ *La Época*, 16 de julio, 1927- 12 de marzo, 1928; *La Confederación*, diciembre, 1927.

Argentina.³²

Esa actitud junto con su determinación de defender asuntos meramente reivindicativos lo hicieron un interlocutor válido no sólo para el gobierno sino también para las empresas. Así durante unas negociaciones con los ferroviarios, un representante de la patronal dijo:

“Con Uds. se puede hablar porque tienen capacidad para ello y podrían – como se lo he dicho en privado a Becerra – ocupar una banca en la Cámara con más títulos que muchos; poseen una facultad que vale mucho, lo de la atención en el sentido de fijarse, lo que ya es un comienzo de comprensión y tratan los asuntos con sobriedad, razonando, aunque a mi juicio equivocadamente.”³³

Lo que los gremios ferroviarios ofrecían a las empresas era lo mismo que ofrecían al gobierno: paz relativa a cambio de concesiones respecto de las condiciones de trabajo y los salarios.

La estructura inicial débil de La Confraternidad no proveyó suficiente disciplina y centralización para muchos líderes gremiales. En 1922 a pesar de las objeciones de muchos, esos dirigentes, actuando con cierta rapidez y sin respetar sus propias premisas, crearon la UF mediante la unión de los dos gremios que no representaban a los maquinistas y a los fogoneros. Modelaron a la nueva entidad a imagen de La Fraternidad. La Confraternidad, organización que ahora comprendía a dos sindicatos ferroviarios, continuó existiendo.

Los años siguientes fueron testigos de un desafío considerable a su estructura centralizada. La mayoría de los relatos han descripto el triunfo del gremio como inevitable, pero eso es extrapolar su futuro hacia el pasado. Mucho líderes ferroviarios claves se oponían al centralismo y, en 1922, eran lo suficientemente fuertes para controlar el congreso del gremio. Hacía falta que fueran embaucados por un referendun especial de las secciones. Además, la intención centralizadora enfrentó a la creciente oposición organizada de los Comunistas y, aún más importante, de los Sindicalistas que controlaban la Unión Sindical Argentina, la nueva y más grande confederación de sindicatos. Esta última utilizó el aparato de la confederación para pelear contra la centralización y también suscribió campañas lideradas por Sindicalistas notables.³⁴

³² Ver, por ejemplo, los comentarios de Tramonti en la Comisión de representantes de empresas y obreros ferroviarios, 1930: 159. En cuanto a discusiones y peleas con los Sindicalistas, ver *Bandera Proletaria* de todo el período.

³³ Comisión especial de representantes de empresas y obreros ferroviarios, 1930: 176. Bernardo Becerra fue elegido a la Cámara de Diputados en 1931 por el Partido Conservador en la provincia de Buenos Aires. En relación a este asunto y a un análisis general de la UF, ver Horowitz, 1990: esp. 139 y Horowitz, 1985.

³⁴ *La Confraternidad*, marzo-noviembre, 1922; *Unión Sindical*, 8 de abril- 29 de julio, 1922; *Bandera Proletaria*, 28 de setiembre- 29 de octubre, 1922; 14 de enero, 24 de marzo, 1923; *Copiadores de Cartas de USA*, cartas de abril a agosto, 1922; M. Fernández, 1948: 127-148;

La UF, claramente, necesitaba producir resultados con rapidez sino sus opositores la destruirían. En el corto tiempo los líderes gremiales, que al menos desplegaban una imagen más confrontacionistas, tenían una ventaja. Parecía que habían tomado la posición de defender a sus afiliados. A pesar de que las tácticas disciplinadas podían, en el largo plazo, ser mucho más exitosas, los logros inmediatos tendían a ser menores. La UF, con la cooperación de la administración Alvear, ganó una serie de victorias que contribuyó a vencer a sus enemigos y de ese modo llegó a ser el gremio más fuerte de todo el país y un modelo para los gremios que surgieron en la década de 1930.³⁵

La segunda administración radical rápidamente indicó que cooperaría con La Confraternidad. El Ministro de Obras Públicas, Eufasio B. Loza, se reunió con una delegación de la UF. Poco tiempo después, el gobierno prestó atención a un asunto que venía siendo problemático desde 1917, la renuencia de la patronal a dar a los obreros de los talleres vacaciones anuales pagas y licencia por enfermedad, a pesar de los decretos del PE. En consecuencia, éste estableció un tribunal de arbitraje. Pese a actuaciones anteriores de tales tribunales, las empresas se rehusaron a cooperar con el argumento de que el gobierno no tenía ningún derecho a exigir la puesta en práctica de esas instituciones. Enfrentado con probables demoras judiciales y luego de la directa intervención de Alvear, quien aparecía cercano a los gremios, el gobierno impelió a las compañías ferroviarias a la negociación directa con sus trabajadores. En esta negociación se consiguió la licencia por enfermedad pero no las vacaciones pagas.³⁶

Uno de los objetivos de los fundadores de la UF era lograr la personería jurídica. La Fraternidad ya la había conseguido y muchos creían que eso era dar un paso organizativo importante. Con esta actitud, la UF señalaba claramente su deseo de aceptar el sistema político/jurídico, ya que como todas las organizaciones con *status* legal debería seguir ciertas pautas pre-establecidas. Los opositores a la creación de la UF atacaban duramente este objetivo. El gobierno, por otra parte, debió haber percibido esta aspiración como algo tranquilizador ya que le otorgó la personería jurídica con relativa rapidez lo cual no era frecuente. A una organización rival –la Asociación Ferroviaria Nacional– a la que la UF consideraba influida por la patronal, se le había denegado dicha personería.³⁷

Goldberg, 1979: 194-238; *El Obrero Ferroviario*, 1 de febrero, 1922- 1 de febrero, 1923.

³⁵ En relación a esta década ver, Horowitz, 1990.

³⁶ *El Obrero Ferroviario*, 16 de marzo, 1 de abril, 16 de octubre, 16 de diciembre, 1922 - 1º de febrero, 1923, 16 de agosto, 1923; *La Confraternidad*, enero, febrero, 1923; Departamento Nacional del Trabajo, *Crónica Mensual*, enero 1923: 983-988; y Goodwin, 1974: 223-226, 230-232; *Crónica Informativa del Ministerio del Interior*, diciembre 1926: 89.

³⁷ Unión Ferroviaria, *Memoria y balance de la Comisión Directiva*, 1922/23 Buenos Aires, 1924: 6; *Boletín de Servicios de la Asociación del Trabajo*, 5 de febrero, 1921: 3; *La Unión del Marino*, julio, setiembre, 1922; M. Fernández, 1948: 163-4; Goldberg, 1979: 245-257; *Bandera Proletaria*, 14 de enero, 1923; *El Obrero Ferroviario*, 16 de octubre, 1922, 1-16 de junio, 1923.

El PE continuó negociando con los gremios de La Confraternidad durante 1923 y 1924 sin demasiados progresos. La administración nacional los asistió para solucionar algunos reclamos con las empresas. Luego de una larga demora, los salarios por último se regularon para el escalafón de los telegrafistas y el escalafón de los obreros que podían pertenecer a La Fraternidad se extendió y se actualizó.³⁸ La posición del gobierno puede sintetizarse en el informe de la policía de 1923:

“[La UF] entidad quizás la única a la que pueden adjudicársele ciertos progresos dentro de su organización, debido en gran parte a los métodos empleados hasta ahora, en sus gestiones de mejoras, que en algunos casos obtuvieron.”³⁹

La relación entre los obreros ferroviarios y el gobierno cambió al poco tiempo de iniciado el año 1925. Con la renuncia de Loza como Ministro de Obras Públicas y su reemplazo por Ortiz, la administración tenía por primera vez un hombre en ese cargo ansioso de expandir la base social de los anti-personalistas. Loza es, generalmente, considerado como el único miembro del gabinete de Alvear, leal a Yrigoyen. Renunció supuestamente por razones de salud en medio de una controversia en el gabinete acerca de la posible intervención a la provincia de Buenos Aires, la cual podía tornar el panorama político marcadamente a favor del anti-personalismo. Sin embargo, el mismo Alvear finalmente impidió la intervención. Loza también había enfrentado un escándalo relacionado con la condición de los Ferrocarriles del Estado. Además tenía otro motivo para no secundar a la UF, al menos según decía Marcelino Buyán, secretario general de La Confraternidad y miembro del Partido Socialista: Loza era un buen amigo del abogado de la Asociación Ferroviaria Nacional, la rival de la UF. Si bien Ortiz no fue el elegido en primera instancia para ocupar el ministerio, se comportó como un dedicado anti-personalista y, según demostró durante su presidencia, era un político de considerable habilidad.⁴⁰

Ortiz jugó un papel decisivo para que la UF se constituyera en el gremio más grande y, según algunas opiniones, tan poderoso como ningún argentino había visto hasta entonces. La UF ganó una serie de victorias al amparo del PE en 1925 y 1926. ¿Por qué en estos años? La UF ya había llegado a ser una fuerza importante, deseosa de trabajar tanto con las empresas como con el gobierno.

³⁸ *El Obrero Ferroviario*, 16 de junio, 16 de julio, 16 de agosto, 1 de noviembre, 1, 16 de diciembre, 1923; , 16 de febrero, 1924.

³⁹ Policía de la Capital Federal, 1924, *Memoria, antecedentes, datos estadísticos y crónica de actos públicos, correspondiente al año 1923*, Buenos Aires: 75.

⁴⁰ Molina, 1963: 278, 269-7; Goodwin, 1974: 223; *El Obrero Ferroviario*, 16 de junio, 1923; *La Prensa*, 8 de enero-7 de febrero, 1925.

Las primeras estaban dispuestas a hacer concesiones debido a que habían obtenido, en promedio, ganancias del 5 por ciento entre 1921 y 1928 y por lo tanto podían pagar razonables dividendos después de 1924.⁴¹ Más importante, los anti-personalistas necesitaban apoyo popular si es que querían ser competitivos en las elecciones presidenciales de 1928. De este modo, los obreros ferroviarios, igual que en la época de Yrigoyen en 1917, se convirtieron en un blanco decisivo.

En 1925, La Confraternidad demostró que había llegado a ser la organización predominante entre los ferroviarios. Durante la única competencia abierta para medir fuerzas –las primeras elecciones para ocupar los sitios de los trabajadores en la dirección de la caja de jubilaciones– los candidatos de La Confraternidad obtuvieron casi tres cuartos de los votos y ganaron fácilmente en todos los ferrocarriles importantes. La organización rival, liderada por los Sindicalistas y los Comunistas, había decretado la abstención, no obstante la participación fue alta.⁴² Por varias razones, la elección fue decisiva para los gremios de La Confraternidad. La victoria fue una indudable afirmación de hegemonía que ni el gobierno ni las compañías podían dejar de reconocer. Asimismo, La Confraternidad había estado luchando desde el momento de la creación de la Comisión Directiva de la caja por una mejor representación de los trabajadores en la misma. Yrigoyen había designado a dos miembros de La Fraternidad como representantes y a un obrero ferroviario sin conexiones gremiales, pero con evidentes lazos personales con el presidente. Posteriormente, La Fraternidad desautorizó a sus dos miembros. La Confraternidad acusó a la Asociación Ferroviaria Nacional por obturar cualquier cambio en la representación, tanto con Alvear como con Yrigoyen. La reforma de la caja de jubilación de 1923 había establecido elecciones para la Comisión Directiva las que supuestamente se celebrarían dentro de los tres meses de promulgada la ley. Sin embargo, no fueron llevadas a cabo hasta 1925. La Confraternidad culpó a la Asociación Ferroviaria Nacional y al gobierno. Este último explicó que la razón del retraso se debía a problemas burocráticos.⁴³

En 1925 y 1926, se firmaron contratos que establecieron condiciones de trabajo y salarios que, con algunas excepciones, duraron hasta el surgimiento de Perón en la década de 1940.⁴⁴ La aceptación de la patronal de la organización gremial como un agente oficial de negociación fue decisivo para el establecimiento de la UF como el gremio principal en Argentina durante las dos décadas

⁴¹ Wright, 1974: 127.

⁴² *Nueva Era*, 13 de junio, 1925; *El Obrero Ferroviario*, 16 de febrero, 16 de marzo, 1º de junio, 1925.

⁴³ *El Obrero Ferroviario*, 16 de marzo, junio, 1923, 16 de julio, 1924; *Crónica Informativa del Ministerio del Interior*, diciembre 1926: 129-141; Cámara de Diputados, *Diario de Sesiones*, 4 de junio 1923: 585-593, 25 de junio, 1924: 745-747, 3 de julio, 1924: 281-312.

⁴⁴ *El Obrero Ferroviario*, 16 de octubre, 1942 y Horowitz, 1990.

siguientes. Esto aisló a los sindicatos competidores y permitió a la UF negociar directamente con las empresas ferroviarias. También le otorgó un *status* privilegiado en las comisiones de reclamos que habían sido creadas. La Confraternidad ganó un cierto prestigio, en la medida que sus gremios eran los únicos en los que se había expandido este tipo de *status*.

La UF por largo tiempo se había quejado de la negativa de las compañías a aumentar los salarios. Lamentaba que en 1921, Pablo Torello, entonces Ministro de Obras Públicas, había dicho que los obreros ferroviarios merecían un aumento pero que la situación económica de las empresas no lo permitía. En 1924, cuando era muy claro que la situación económica de las mismas había mejorado, la UF presionó por el aumento de diferentes maneras, incluyendo un encuentro con el presidente.⁴⁵

En 1925, las compañías todavía se rehusaban a negociar directamente con el gremio *per se*, escondiéndose detrás de la ficción de que ellos sólo negociarían con los trabajadores. Cuando esta actitud tenaz hizo que la negociación se volviera difícil, Ortiz intervino para que el gobierno acordara llamar a elecciones para elegir negociadores. La UF fácilmente dominó la escena. Pues, logró una corrección de los escalafones existentes, mejorando las condiciones de forma importante.⁴⁶

En 1926 y según Luis M Rodríguez, la UF con la ayuda del gobierno ganó el reconocimiento oficial por parte de las empresas. Rodríguez ocupó un lugar en la Comisión Directiva de la UF desde 1927 hasta 1936 y fue un líder clave de la facción Sindicalista.⁴⁷ Señalaba que Ortiz había aconsejado a los líderes de la UF para que se entrevistaran con Alvear a fin de lograr el reconocimiento del gremio. Ortiz, evidentemente, preparó a Alvear para ese encuentro, en el cual el presidente les dijo:

“Muchachos, yo directamente no puedo intervenir, no puedo sacar decretos ni nada obligándolos a ellos, pero si Uds. le mueven un poco la batea a los ingleses, yo, en cierto modo, estoy obligado a intervenir.”⁴⁸

Si el trabajo a reglamento que implementó la UF desde abril de 1926 sólo intentaba lograr el aumento de salarios para los ferroviarios que no tenían contratos o si tenía un objetivo mayor, como decía Rodríguez, no puede ser probado

⁴⁵ *Crónica Informativa del Ministerio del Interior*, diciembre 1926: 95-96; *La Acción*, 22 de enero, 1925; *La Prensa*, 26 de marzo, 1925, agosto, 1925; 2 de octubre, 1925 y ver abajo.

⁴⁶ *El Obrero Ferroviario*, 1º de julio, 1924, 1º de febrero, 1º de marzo, 1º de abril, 16 de mayo, 1º de junio, 16 de julio, 1º de setiembre, 1º de octubre, 16 de diciembre, 1925, 1º de enero, 1926; *Unión Ferroviaria*, 1926, *Memoria y balance de la Comisión Directiva*, 1925, Buenos Aires: 5-13; M. Fernández, 1948: 152-168.

⁴⁷ M. Fernández, 1948: 152; Horowitz, 1990:157-60.

⁴⁸ Luis M. Rodríguez, Instituto Di Tella, Programa de Historia Oral, 17.

aunque lo último es probable. Como generalmente sucede con esta forma de protesta, el tráfico ferroviario fue obstruido seriamente pero permitió a los trabajadores cobrar los salarios. Por otra parte, el funcionamiento del transporte no se interrumpió totalmente, por consiguiente no significó un abierto desafío al gobierno. No obstante durante el primer día, un tren cargado con ganado llegó con siete horas de retraso. Aun antes de que el movimiento comenzara, el Ferrocarril Sud había firmado un acuerdo que establecía los lineamientos iniciales de aumentos de salarios. La protesta comenzó en las distintas líneas en diferentes días y las negociaciones se hicieron por separado. En todas ellas, el gobierno participó. Las negociaciones claves ocurrieron con el Ferrocarril del Pacífico. Luego de que la empresa parecía haber acordado aceptar a la UF como representante oficial de los obreros, surgió un problema que prolongó el trabajo a reglamento: el reconocimiento del gremio como representante de sus empleados. Esto sólo se resolvió con la directa intervención de Ortiz. El gremio terminó su protesta a cambio de un considerable incremento de los salarios y de su reconocimiento. Sin embargo, la demanda por el derecho a representar a los empleados se retiró, al menos por el momento. Las otras compañías rápidamente hicieron acuerdos basados en los del Pacífico. Todas las victorias se dieron con la intervención del gobierno.⁴⁹ El diario de los anti-personalistas, *La Acción*, contrastaba la violencia de los conflictos obreros con fines políticos durante la presidencia de Yrigoyen con lo que ocurría en el gobierno de ese momento “empeñado en mantener el orden en todas las actividades del país, ha escuchado y resuelto satisfactoriamente los problemas planteados con motivo del trabajo a reglamento”.⁵⁰ Incluso, la UF más tarde reconocería el papel crucial del gobierno.⁵¹

Ortiz y Alvear, también se habían involucrado en asuntos menores. Por ejemplo, ambos intervinieron para supervisar que las suspensiones de los obreros de los talleres del Pacífico fueran levantadas. Aquellos habían sido castigados por trabajar sólo las ocho horas diarias que la Dirección de Ferrocarriles había decretado en lugar de las diez exigidas por la compañía.⁵²

El período pre-electoral de 1927 y 1928 fue políticamente peligroso tanto para los gremios ferroviarios como para la administración Alvear. A lo largo de todo el tendido de rieles había organizaciones de trabajadores que apoyaban la candidatura de Yrigoyen para la presidencia. De las fuentes existentes es difícil

⁴⁹ *El Obrero Ferroviario*, 1° de mayo -1° de julio, 1°, 16 de setiembre, 1926; *La Vanguardia*, 23 de abril-6 de mayo 1926; *La Argentina*, 23 de abril-6 de mayo, 1926; *Boletín de Servicios de la Asociación del Trabajo*, 5 de mayo, 1926, 197-198; *Crónica Informativa del Ministerio del Interior*, diciembre, 1926, 95-118; M. Fernández, 1948: 168-176; Goodwin, 1974: 241-247; Luna, 1978: 96.

⁵⁰ *La Acción*, 23 de febrero, 1927.

⁵¹ M. Fernández, 1948: 172.

⁵² *El Obrero Ferroviario*, 16 de setiembre, 1925.

juzgar el verdadero tamaño e influencia de las mismas, pero todos los ejemplares de *La Época* –diario yrigoyenista– contenían información sobre la creación de nuevos grupos y de las manifestaciones que llevaban a cabo. La cantidad de trabajadores involucrados debe haber sido considerable, ya que en muchos casos numerosos nombres eran agregados a las listas de adherentes que aparecían en la prensa aunque ciertamente estos pudieron haber sido inventados.⁵³ El número de esas asociaciones y los detalles presentados muestran que Yrigoyen tenía un respaldo extenso y organizado. Si bien Ortiz probablemente lograba cooptar a líderes gremiales, sus esfuerzos fracasaron para obtener el apoyo entusiasta de las bases. Las acciones de Yrigoyen en 1917 y su habilidad para generar respaldo popular claramente fueron superiores. Esto producía peligros para los líderes gremiales quienes se sentían amenazados por el desarrollo de organizaciones paralelas.⁵⁴ Cualquiera de estos grupos amenazaba con crear una base de poder alternativa, capaz de desafiar al gremio o al menos a su liderazgo. Los anti-personalistas veían esta actividad como una amenaza seria para lograr su objetivo electoral. Los gremios ferroviarios se sentían compelidos a afirmar su neutralidad política con declaraciones en las que sostenían no sólo que eran políticamente neutrales, sino que esa era la mejor política a seguir.⁵⁵

Según Félix Luna, Ortiz trató de neutralizar el creciente apoyo a Yrigoyen con la ayuda de los líderes gremiales. Enfrentando la conminación de otro período de trabajo a reglamento, el gobierno apoyó a La Fraternidad con el fin de asegurar un nuevo acuerdo para mejorar las condiciones de trabajo y lograr aumentos salariales. Con esta asistencia, la UF se aseguró un número de éxitos en cuestiones regionales. Sin embargo, su campaña por un aumento general de los salarios realmente se desvaneció luego de las elecciones presidenciales. En ese tiempo, después de la abrumadora victoria de Yrigoyen, la administración perdió la fuerza y, probablemente, la voluntad de continuar cooperando.⁵⁶

¿Qué ganaron el régimen y los gremios en todo esto? Aunque es imposible saber cómo votaron los trabajadores ferroviarios en las elecciones de 1928, es altamente improbable que muchos hayan apostado por el anti-personalismo. La mayoría probablemente votó a Yrigoyen. Los líderes gremiales siempre sostuvie-

⁵³ *La Época*, mayo 1927-marzo 1928. Ver por ejemplo, 16,18,25 de julio de 1927. Igualmente ver *La Acción*, 28 de enero, 1928 o *La Vanguardia*, 16 de diciembre, 1927.

⁵⁴ *La Internacional*, -diario del Partido Comunista - 23 de julio, 1927 sostenía que los Sindicalistas aliados con los Radicales estaban detrás de esto.

⁵⁵ *Confederación*, diciembre 1927; *El Obrero Ferroviario*, 1 de setiembre, 1 de octubre, 16 de noviembre, 16 de diciembre, 1927.

⁵⁶ Ver por ejemplo, *El Obrero Ferroviario*, 16 de marzo, 1 de setiembre, 16 de octubre, 1 de noviembre, 1927, 16 de abril, 16 de mayo, 1928; M. Fernández, 1948: 176, 178; *La Prensa*, 24-26 de agosto, 1927, 16 de mayo-14 de junio, 1928; *La Acción*, 26 de agosto, 20 de octubre, 1927; *La Época*, 27 de agosto, 21 de octubre, 1927; Goodwin, 1974: 251-8; Luna, 1978: 96-7.

ron que los ferroviarios tendían a votar al radicalismo.⁵⁷

La administración Alvear logró una paz relativa en los ferrocarriles. Sin embargo, a los gremios, les fue bien. El éxito de la UF puede ser visto a través del incremento de sus afiliados. Rápidamente llegó a ser más grande que cualquier confederación de la que no era afiliado. Promedió 18.925 cuotas mensuales en 1923, 19.683 y 28.432 en los dos años siguientes. Remontó a 41.556 cuotas en 1926, a 55.355 en 1928 y continuó escalando durante los dos años siguientes a 63.485 y 70.793 respectivamente. Esta es una cifra notablemente alta dado que el número de miembros siempre era mucho mayor que los que pagaban, ya que no existía ningún sistema de descuentos automáticos. En 1930, si uno agrega los 13.515 socios contribuyentes de La Fraternidad a los de la UF, en total representaban el 59 por ciento de los que contribuían al fondo de la caja de jubilación ferroviaria. Aportaban al sistema de pensión numerosos gerentes que no eran afiliados de los sindicatos, así como a empleados de algunas empresas menores que estaban sólo tangencialmente ligadas a los ferrocarriles.⁵⁸

El impacto de la administración Alvear –especialmente durante el período de Ortiz como Ministro de Obras Públicas- se demuestra por las amables palabras que ambas facciones de la UF – surgidas a fines de los ‘20 - emitieron sobre el gobierno. José Domenech quien dirigía la facción Socialista dijo que “el gabinete de Alvear fue bueno hablando así en general, fue buena la gente. La verdad es que Alvear, según mi recuerdo, fue la persona que más respetó la constitución, y que demostró ser todo un caballero en el buen sentido de la palabra.” Luis M. Rodríguez, un líder de la facción Sindicalista y, al menos en los años ‘30 un radical, reivindicaba a Ortiz quien “decía que era amigo nuestro.” Asimismo, como ya se mencionó, le otorgó a Ortiz y a Alvear crédito por ayudar al gremio a lograr el reconocimiento de las compañías. Por esta razón no debería sorprender que Ortiz cuando fue presidente a fines de la década de 1930, favoreció la creación de un gremio ferroviario alternativo con el fin de construir su propia base de apoyo popular. Aunque parcialmente exitoso, la organización paralela contribuyó a producir desorden y el gobierno le retiró su respaldo, con la consecuente disolución de la misma.⁵⁹

⁵⁷ Juan Rodríguez, Instituto Di Tella Proyecto de Historia Oral; José Domenech, Instituto Di Tella, Proyecto de Historia Oral, 166; Sebastián Marotta, entrevistado por Robert J. Alexander, 27 de noviembre, 1946.

⁵⁸ El número de las cuotas se calculó de Unión Ferroviaria, *Memoria y balance de la Comisión Directiva*, 1922/23, 1925, 1926, 1928, 1930 y de Bravo, 1927: 51. Las cifras de la *Memoria* y de Bravo difieren para 1923. Utilicé los números oficiales. Para La Fraternidad, Chiti y Agnelli, 1937: 457. En cuanto a los aportes al fondo de pensión, Ministerio de Obras Públicas, Caja Nacional de Pensiones de Empleados Ferroviarios, 1942, *Memoria correspondiente al año 1941*, Buenos Aires: 54.

⁵⁹ José Domenech, Instituto Di Tella, Proyecto de Historia Oral, 65, ver también 25-6; Luis M. Rodríguez, Instituto Di Tella, Proyecto de Historia Oral, 17; Horowitz, 1990: 140-4, 157-63.

El comportamiento del gobierno de Alvear parece haber perseguido dos objetivos. Quería evitar el constante desorden que los ferroviarios habían provocado en el período 1917-1921. La UF con su sistema de organización centralizado prometía paz laboral a cambio de algunas concesiones de las empresas. En otras palabras, el gremio se encargó del mantenimiento del orden en el vasto sistema. La UF trabajó para aislar y localizar disturbios e imponer orden. Se rehusó a proteger a los ferroviarios que iban a la huelga sin consultar al gremio previamente. Se necesitaba mantener la disciplina.⁶⁰ La UF había reconocido que una de las cosas que un gremio puede ofrecer a un empleador es trabajo en paz pero eso sólo es posible si puede controlar a sus miembros, lo cual sólo parece lograrse si tiene algo para ofrecer a sus afiliados. Mantener el orden era complejo debido a que algunos obreros, especialmente aquellos simpatizantes de los Comunistas y los Sindicalistas, no aceptaban la creación de un gremio centralizado. La amenaza al gremio era constante, y tenía que cumplir lo prometido o perder sus simpatizantes.⁶¹

El otro factor fue político. Los alvearistas trataron de construir una base política en 1925 y 1926 entre los obreros ferroviarios, como parte de su estrategia para aumentar el apoyo popular. El esfuerzo fue probablemente un fracaso, pero su impacto en el largo tiempo fue significativo.

Lo que observamos durante la administración de Alvear es un cambio de rumbo decidido al darse cuenta que un gremio poderoso podía ser un elemento importante para el éxito. Esto fue algo que los gobiernos de la década del '30 comenzaron a explorar. Justo y Ortiz fueron, por supuesto, anti-personalistas. Juan Perón se apropió de este modelo y llegaría mucho más lejos. Le daría al gobierno demasiado crédito pensar que en 1922-1923 tenía una visión de los que llegaría a ser esa relación en 1928, sin hablar de 1938 y 1948. La relación cada vez más estrecha establecida entre los gremios y la administración luchó para encontrar su camino. Los gremios ferroviarios se dieron cuenta de que debido a la importancia política potencial de los ferrocarriles, el deseo del gobierno por mantener la paz social y la posición estratégica de esa industria en la economía, ellos tenían poder sobre el gobierno. Igualmente, creyeron que necesitaban colaboración para negociar con las empresas. La recibieron y por eso aumentaron en forma importante los sueldos y mejoraron las condiciones de trabajo. El resultado fue gremios cada vez más grandes que podían y querían exigir mayores demandas. Otros sindicatos fracasaron al imitar a los ferroviarios durante décadas pero aquel permaneció como el modelo a seguir. El papel del gobierno de Alvear en el éxito de la UF nos debe estimular a repensar nuestras ideas acerca de esa administración; la cual fue claramente compleja y no puede ser simplemente

⁶⁰ Goldberg, 1979: 260-272; Horowitz, 1990

⁶¹ Ver *La Internacional* o *Bandera Proletaria* para todo el período.

rotulada como una versión más conservadora del radicalismo.

El momento para esa alianza de hecho *ad hoc* fue propicio tanto para los alvearistas como para los obreros ferroviarios. La administración se distanciaba de los personalistas y en consecuencia necesitaba una base de apoyo propia. Los gremios necesitaban ayuda para negociar con las compañías. Los beneficios eran recíprocos.

Fuentes y repositorios

Archivos Consultados

Archivo General de la Nación
Biblioteca de la Confederación General del Trabajo
Biblioteca de la Unión Ferroviaria
Biblioteca Juan B. Justo
Biblioteca de la Universidad Di Tella
Hemeroteca de la Biblioteca Nacional
Benson Library, University of Texas, Austin
Harvard University Libraries
Library of Robert J. Alexander

Fuentes Consultadas

Congreso Nacional, Diario de Sesiones, Cámara de Diputados, 1916-1930
Unión Sindical Argentina, *Copiadores de cartas de USA*, 1922

José Domenech, Instituto Di Tella Proyecto de Historia oral
Juan Rodríguez, Instituto Di Tella Proyecto de Historia Oral
Luis M. Rodríguez, Instituto Di Tella Proyecto de Historia Oral
Sebastián Marotta, entrevistado por Robert J. Alexander

Diarios: *La Acción*; *La Argentina*; *La Época*; *La Internacional*; *Nueva Era*; *La Prensa*; *La Vanguardia*

Periódicos sindicales: *Bandera Proletaria*; *La Confraternidad*; *El Obrero Ferroviario*; *La Unión del Marino*; *Unión Sindical*

Otros periódicos: Departamento Nacional del Trabajo, *Crónica Mensual*; *Boletín de Servicios de la Asociación del Trabajo*; *Crónica Informativa del Ministerio del Interior*; *Review of the River Plate*

Publicaciones anuales: Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Ferrocarriles, *Estadística de los ferrocarriles en explotación*; Unión Ferroviaria, *Memoria y balance de la Comisión Directiva*; Ministerio de Obras Públicas, Caja Nacional de Pensiones Ferroviarios, 1942, *Memoria correspondiente al año 1941*, Buenos Aires; Policía de la Capital Federal, 1924, *Memoria, antecedentes, datos, estadísticos y crónica de actos públicos, correspondiente al año 1923*, Buenos Aires.

Bibliografía

Alonso, Paula, 2000, *Between Revolution and the Ballot Box: The Origins of the Argentine Radical Party*, Cambridge University Press, Cambridge.

Bak, Joan M., 1998, "Labor Community, and the Making of a Cross-Class Alliance in Brazil: The 1917 Railroad Strikes in Rio Grande do Sul," *Hispanic American Historical Review*, 78:2, Mayo, 179-227.

Berquist, Charles, 1986, *Labor in Latin America: Comparative Essays on Chile, Argentina, Venezuela, and Colombia*, Stanford University Press, Stanford.

Bravo, Mario, 1927, *Capítulos de legislación obrera*, Imprenta A. García y Cía, Buenos Aires.

Buyán, Marcelino, 1933, *Un avanzada obrera: Orígen, desarrollo, luchas y conquistas de La Fraternidad*, La Vanguardia, Buenos Aires.

Casaretto, Martín, 1947, *Historia del movimiento obrero argentino, II*, José Vescovo, Buenos Aires.

Chiti, Juan B. y Agnelli, Francisco, 1937, *Cincuentenario de "La Fraternidad": Fundación, desarrollo, obra*, Revashino Hnos., Buenos Aires.

Comisión especial de representantes de empresas y obreros ferroviarios, 1930, *Revisión de escalafones, convenios y reglamentos*, Guillermo Kraft, Buenos Aires.

Di Tella, Torcuato, "Perón and the Unions: In Search of the Roots", inédito.

Fernández, Alfredo, 1935-1937, *El movimiento obrero en la Argentina*, Plus Ultra, Buenos Aires.

Fernández, Manuel F., 1948, *La Unión Ferroviaria a través del tiempo: Veinticinco años al servicio de un ideal, 1922-1947*, Unión Ferroviaria, Buenos Aires.

Fraser, Steve, 1991, *Labor Will Rule: Sidney Hilman and the Rise of American Labor*, Free Press New York.

Goldberg, Heidi, 1979, "Railroad Unionization in Argentina, 1912-1929: The Limitations of Working Class Alliance", Ph.D. dissertation, Yale University.

- Goodwin, Paul B., 1974, *Los ferrocarriles británicos y la U.C.R., 1916-1930*, Ediciones La Bastilla, Buenos Aires.
- Gordillo, Mónica, 1988, *El movimiento obrero ferroviario desde el interior del país (1916-1922)*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires.
- Horowitz, Joel, 1985, "Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una elite obrera", *Desarrollo Económico*, 25: 99, Octubre-Diciembre, 421-446.
- Horowitz, Joel, 1990, *Argentine Unions, the State and the Rise of Perón, 1930-1945*, Institute for International Studies, University of California, Berkeley.
- Horowitz, Joel, 1995, "Argentina's Failed General Strike of 1921: A Critical Moment in the Radicals' Relations with Unions", *Hispanic American Historical Review*, 75,1, February, 57-79.
- Horowitz, Joel, 1999, "Bosses and Clients: Municipal Employment in the Buenos Aires of the Radicals, 1916-30", *Journal of Latin American Studies*, 31:3, October, 617-44.
- Karush, Matthew B., 1997, "Workers or Citizens: The Construction of Political Identities in Democratic Argentina, Rosario, 1912-1930", Ph.D. dissertation, University of Chicago.
- Lozza, Arturo Marcos, 1985, *Tiempo de huelgas: Los apasionados relatos del campesino y ferroviario Florindo Moretti sobre aquellas épocas de fundaciones, luchas y serenatas*, Editorial Anteo, Buenos Aires.
- Luna, Félix. 1978, *Ortiz: Reportaje a la Argentina opulenta*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires.
- Marotta, Sebastián, 1961, *El movimiento sindical argentino: Su genesis y desarrollo, período: 1907-1920*, II, Ediciones "Lacio" Buenos Aires.
- Molina, Raúl A., 1963 "Presidencia de Marcelo T. de Alvear", en Academia Nacional de la Historia, *Historia argentina contemporánea*, I , segunda parte, El Ateneo, Buenos Aires, 271-345.
- Palermo, Silvana, 2001, "Railways and the Making of Modern Argentina", Ph.D. dissertation, State University of New York, Stony Brook.
- Rock, David, 1975, *Politics in Argentina, , 1890-1930: The Rise and Fall of Radicalism*, Cambridge University Press, London.
- Rögind, William, 1937, *Historia del Ferrocarril Sud*, Establecimientos Gráfico Argentino, Buenos Aires.
- Sabato, Hilda, 1998, *La política en las calles. Entre el voto y la moviliación, Buenos Aires, 1862-1880*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires.
- Juan Suriano, 1991, "Estado y conflicto social: El caso de la huelga de maquinistas ferroviarios de 1912", *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana 'Dr. E. Ravignani'*, Tercera serie, 4, 2do. Semestre, 91-115.
- Thompson, Ruth, a, "The Engineer Drivers' and Firemen's Strike of 1912," inédito.
- Thompson, Ruth, b, "The Making of the Confraternidad Ferroviaria," inédito.

- Thompson, Ruth, 1992, "Trade Union Organisations: Some Forgotten Aspects," in *Essays in Argentine Labour History, 1870-1930*, ed. by Jeremy Adelman, Macmillan, London.
- Wright, Winthrop R., 1974, *British-owned Railways in Argentina: Their Effects on the Growth of Economic Nationalism, 1854-1948*, University of Texas Press, Austin.