El ejército civil de los trabajadores

Los ferroviarios y el peronismo, esbozo de una alternativa interpretativa

Lic. Joaquín A. Aldao*

Resumen

En el presente artículo nos proponemos esbozar brevemente una alternativa teórica de abordaje de la relación entre los ferroviarios y el peronismo. Describimos dos procesos: el primero, la identificación de los ferroviarios con el naciente peronismo, centrándonos en la *disciplina* como elemento clave de la articulación entre las dos identidades. El segundo, la participación de la Unión Ferroviaria (UF) en lo que denominamos la *emergencia del campo sindical argentino*, un proceso de consolidación de un sistema de posiciones con capitales específicos, apoyado en la institucionalización de las relaciones entre los sindicatos y el Estado. Por último, intentaremos demostrar cómo la resignificación del sentido de *prescindencia política* es un elemento central para comprender aspectos claves de ambos procesos.

Palabras clave: *peronismo, movimiento obrero, ferroviarios, identificación política, campo sindical.*

---

* Sociólogo (UBA). Actualmente es becario doctoral CONICET y desarrolla sus actividades dentro del Grupo de Estudios Socio-Históricos y Políticos (GESHP). Cursa su Doctorado en la UNQ y es miembro de la Red de Estudios sobre el Peronismo (REsP).

Introducción

El gremio de la Unión Ferroviaria (U.F.), el gremio que nuclea a la mayoría de los ferroviarios, recibió un tratamiento significativo en los estudios sobre movimiento obrero y peronismo.[1] La U.F. es el sindicato que primero se relaciona con la Secretaría de Trabajo y Previsión (S.T.y P.) y el que más recursos moviliza, tanto para conseguir reivindicaciones propiamente sindicales como en apoyo a las políticas de la S.T.y P. y las figuras de J. D. Perón y D. A. Mercante.[2] Sin embargo, encontramos que durante el proceso de formación del peronismo existen cursos de acción del gremio que aparentan ser contradictorios con la imagen de éste como incondicional aliado de aquel. En los estudios mencionados, estas contradicciones se explican apelando a las categorías de *autonomía y heteronomía del movimiento obrero*. Las oscilaciones en el apoyo de los ferroviarios a la figura de Perón primero, y al gobierno peronista luego, son generalmente explicadas como vaivenes en los intentos de sostener la autonomía sindical.

Por ejemplo, en la asamblea extraordinaria de la C.G.T. del 16 de octubre de 1945 (el día previo a la movilización que culminó con la liberación de J. D. Perón y el inicio de su carrera política) el gremio ferroviario votó contra la huelga general que la central, por escasos votos, resolvió para el día 18. Según interpreta Pont,[3] esta actitud demuestra que el gremio estaba dispuesto a "sacrificar" al líder emergente de la Revolución de Junio en pos de sostener las reivindicaciones obtenidas, siendo ésta una muestra de que la autonomía sindical aún se mantenía vigente en la "vieja guardia" (posición que se sostendría hasta 1947). Lejos de discutirse, esta tesis se transforma en parte central de lo que denominamos el *paradigma clásico de los estudios de moviento obrero y peronismo*. En este contexto, nuestra propuesta plantea que este y otros acontecimientos[4] pueden abordarse desde otra clave interpretativa, no sólo ponderando nuevos aspectos de la relación entre los ferroviarios y el peronismo, sino intentando exceder la rígida compartimentación que entiende al peronismo y el movimiento obrero como entidades sustanciales, apoyadas en la institución estatal y sindical.[5] Por ejemplo, si nos centramos en el proceso de identificación de los ferroviarios con la naciente identidad política, la centralidad de la *disciplina* como significante articulador entre estas dos -relación que desarrollaremos a continuación-, puede otorgarnos otra mirada sobre la insistente actitud de los ferroviarios en la asamblea antes mencionada de no declarar la huelga *hasta* poder hablar con J. D. Perón.[6]

[1] Por nombrar algunos de los que consideramos "clásicos": Pont, S.E., *Partido Laborista: Estado y Sindicatos*, Buenos Aires, CEAL, 1984; Matsushita, H., *El movimiento obrero argentino, 1930-1945: sus proyecciones en los orígenes del peronismo*, Buenos Aires, Hyspamerica, 1986[1983]; Torre, J.C., *La vieja guardia sindical y Perón. Sobre los orígenes del peronismo*, Buenos Aires, Sudamericana, 1990[1988]; Di Tella, T.S., *Perón y los sindicatos. El inicio de una relación conflictiva*, Madrid, Ariel Historia, 2003; Horowitz, J., *Sindicatos, el Estado y el surgimiento de Perón. 1930-1946*, Buenos Aires, Eduntref, 2004[1990]; Del Campo, H., *Sindicalismo y peronismo. Los comienzos de un vínculo perdurable*, Buenos Aires, Siglo XXI, 2005[1983]; Doyon, L., *Perón y los trabajadores: los orígenes del sindicalismo peronista, 1943-1955*, Buenos Aires, Siglo XXI, 2006[1978].

[2] Del Campo (2005[1983]), postula que la razón de esta temprana adhesión es la existencia de una corriente *sindicalista*, con fuerte tradición en la relación directa de los sindicatos (sobre todo los más burocratizados) con el Estado (sin intervención partidaria), que prende en el sindicato ferroviario y hegemoniza el mundo sindical como efecto del liderazgo que desde 1930 éste detenta en la C.G.T.

[3] Pont (1984)

[4] Otro hito en la relación ferroviarios y gobierno peronista es el de las huelgas ferroviarias de 1950-1951. Para una descripción pormenorizada de las mismas ver Contreras, G., "Ferroviarios. Un capítulo de sus luchas: Las huelgas ferroviarias de fines de 1950 y principios de 1951". Ponencia presentada en el *V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma de Mallorca, España, 14-16 de octubre, 2009.

[5] En Aldao, J., (en prensa) "La emergencia del campo sindical argentino. Una alternativa interpretativa de los estudios de movimiento obrero y peronismo", en *Sudamérica: revista de ciencias sociales*, Departamento de sociología, Facultad de Humanidades, UNMdP, extendemos la crítica a lo que denominamos el paradigma clásico de los estudios de movimiento obrero y peronismo.

[6] Un ejemplo explícito de que esta era la postura de la U.F. en la asamblea: "El Coronel Perón sabe qué hay detrás de todo esto y por eso es que nos ha aconsejado que evitemos la provocación de incidentes (...) Nuestra organización, la Unión Ferroviaria, tiene conocimiento oficial de que el Coronel Perón está internado ya en el Hospital Militar Central (...) Cuando vine a la organización que pertenezco y tomé contacto con mis compañeros y estos me informaron cuál era la situación real, empecé a reflexionar que no era conveniente adoptar actitudes apresuradas (...) En concreto mi posición es que la CGT por ahora no debe declarar la huelga general." (Acta C.G.T.-C.C.C., 16 oct.1945, declaración de Perazzolo (U.F.) en Pont (1984), pp. 104-106.

En las siguientes páginas presentaremos una perspectiva interpretativa apoyada en dos corrientes teóricas de gran difusión en las ciencias sociales,[7] con el objetivo de lograr un acercamiento a estos ya conocidos cursos de acción del gremio, atendiendo a nuevas categorías analíticas. No se trata de "acomodar" la dimensión sindical del peronismo a nuevas categorías conceptuales, sino de plantear nuevas preguntas para distanciarnos de la clave explicativa que oscila entre la autonomía y heteronomía del movimiento obrero *ante* y durante el peronismo. Primero, describiremos el modo en que se desarrolla la articulación de la identidad ferroviaria con la naciente identidad peronista; luego nos centraremos en la relación del sindicato con la S.T.y P. en el marco del proceso que denominamos de *emergencia del campo sindical*. Por último, realizamos un seguimiento específico al concepto de *prescindencia política* porque consideramos que se constituye en un principio clave para comprender ambos procesos y un punto de contacto que nos permite comenzar a integrar los *corpus* conceptuales. La *prescindencia política* tiene un rol clave como significante que permite afianzar la *frontera externa* de la identificación peronista *en* los ferroviarios. Es decir, la división entre peronismo y antiperonismo en los ferroviarios está mediada por este significante. Pero además, rastreamos cómo la *prescindencia* actúa como principio que estructura las disputas en el campo sindical en el período.

La identificación de los ferroviarios con el peronismo

Nace el ejército civil de los trabajadores

Desde la intervención de la U.F. hasta las elecciones de febrero de 1946, se gestó una nueva identidad política (el peronismo) que interpeló a los trabajadores ferroviarios en su particularidad, de manera tal que *significantes claves para los ferroviarios se resignificaran habilitando el proceso de articulación de las identidades*. La temprana relación del sindicato con la S.T.y P., que posibilitó a los ferroviarios librarse de la intervención del Capitán de Fragata Puyol y reemplazarla por la del Tte. Cnel. D. A. Mercante,[8] dio inicio a un proceso que excede lo meramente institucional y se inscribe en la subjetividad de los ferroviarios. Simultáneamente, el desarrollo de la articulación aportó de forma decisiva a los sentidos que los ferroviarios asociarían con "el peronismo", habilitando la identificación con éste.

Apenas en diciembre de 1943, en la asamblea de la U.F. de los obreros de Rosario, y ante la presencia del flamante Secretario de Trabajo y Previsión y del interventor del gremio, el dirigente ferroviario Luis González (presidente de la U.F. hasta la intervención) mencionaba por primera vez públicamente la analogía entre militares y trabajadores o, más precisamente, entre la institución militar y la sindical: *"El Ejército, ese Ejército que creó el Gran Capitán para defender y cuidar la dignidad nacionales ejemplo de otro Ejército: el Ejército del Trabajo. Dos Ejércitos que se confunden en uno solo: el Ejército que cuida y el que produce."*[9] En enero de 1944, *El Obrero Ferroviario* (E.O.F.) en su titular de tapa reforzó la analogía, pero además colocó al flamante Secretario de Trabajo y Previsión en la posición de *conductor* de este nuevo

[7] Nos referimos a la teoría de la identificación política de Ernesto Laclau y a la teoría de los *campos*, especialmente a la conceptualización de la descripción de la génesis del campo burocrático, de Pierre Bourdieu. En Laclau, E., *La razón populista*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2005; Bourdieu, P., "Espíritus de Estado. Génesis y estructura del campo burocrático", en *Sociedad Nº 8*, Buenos Aires, Facultad de Cs. Sociales, UBA, 1996[1993].

[8] Gasparri, M., "Mercante y los ferroviarios. Una relación trascendente y necesaria para la consolidación de la gestión de Perón al frente de la Secretaría de Trabajo y Previsión", en Panella, C. (comp.), *El gobierno de Domingo A. Mercante en Buenos Aires (1946-1952) Un caso de peronismo provincial*, La Plata, Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires, 2005.

[9] *El Obrero Ferroviario*, Nº 495, Enero1944, p. 7. En esa misma asamblea, luego de que expongan los ferroviarios, el Tte. Cnel. J. D. Perón en su discurso dice: "El mejor sindicato, el gremio más poderoso y mejor organizado somos nosotros los militares". Evitaremos el facilismo de pensar que fue J. D. Perón el que "indujo" al dirigente ferroviario a realizar el paralelismo. El testimonio del propio Perón respecto a sus primeros discursos ante los trabajadores sale en nuestra defensa: "si les hubiera hablado otro idioma en el primer discurso me hubieran tirado el primer naranjazo..." (Perón, J.D., *Conducción Política*, Buenos Aires, Instituto Nacional Juan Domingo Perón, 2006[1952], p. 237). J. D. Perón continúa utilizando la analogía meses más tarde "Hoy el ejército y los trabajadores son dos ramas de un mismo árbol: una, los trabajadores que elaboran la riqueza, y la otra, los soldados que la custodian." Discurso de Perón ante organizaciones obreras en Rosario el 23/07/44, citado en Del Campo (2005[1983]), p. 229.

ejército: "*Se perfila la figura del Coronel Perón como la mentalidad argentina conductora del ejército civil de los trabajadores*".[10]

Si atendemos a la descripción del concepto de *lealtad* peronista de F. Balbi,[11] encontraremos presente en estas declaraciones elementos centrales de dicha concepción. La analogía entre la *organización* de los trabajadores y la militar presupone la posibilidad de ejercer en ellas la *disciplina*, fundamento de la *obediencia*, los dos pilares de la *conducción* en cuanto posibilitan la *unidad de acción*.[12] Pero ¿por qué tendrían éxito, tan tempranamente, los términos de esta relación en los ferroviarios? ¿La voluntad del líder militar, la ambición particular de algunos dirigentes sindicales o el volumen de reivindicaciones conseguidas por el sindicato, bastan para explicarlo? Consideramos que no. El voluntarismo y la ambición, en cuanto condiciones constantes en los seres humanos a lo largo de la historia, parecen aspectos insuficientes para revelar el éxito de ciertas ambiciones y voluntades sobre otras. Por otro lado, hacia enero de 1944, las numerosas demandas acumuladas, lejos de haberse materializado, eran sólo promesas.

Sin comprender el peso propio que tiene el significante de la disciplina para la subjetividad ferroviaria, difícil es comprender el trabajo de resignificación que permite la identificación de éstos con el naciente peronismo. Para cumplir el objetivo, nos abocamos a la tarea de rastrear los *sentidos* de la disciplina en los discursos y prácticas de los ferroviarios.

Veremos que la disciplina sindical es uno de los principios fundantes de la U.F. (en 1922) y también es el problema central en la crisis del gremio que deriva en la división de la C.G.T. meses antes del golpe del 4 de junio de 1943. Esta perspectiva nos permite relativizar la imagen que sostiene que es la adaptación del sentido de la disciplina militar a las relaciones políticas, que expone J. D. Perón[13] años más tarde, la que rige las relaciones desde la formación de la identidad peronista.[14] La analogía entre las instituciones del ejército y el sindicato, lejos de ser una analogía "impuesta" por el equipo militar que integraba la S.T.y P., es el resultado de una articulación de los sentidos que tiene el concepto de disciplina para los actores que se relacionan. Por una parte, la disciplina en la adaptación del sentido militar que J. D. Perón realiza en este período y sistematiza más tarde, y por otra, la disciplina sindical, principio asociado en los ferroviarios a la grandeza e importancia del gremio y al rol de conductor del movimiento obrero.

La identidad ferroviaria y la disciplina sindical

La actividad ferroviaria posee características particulares que fueron condiciones de posibilidad para el desarrollo de una subjetividad fuertemente anclada en la actividad laboral, el sindicato y el territorio. La extensión territorial en la que se desenvuelve la actividad ferroviaria, sumado al alcance de las actividades sociales y culturales de las empresas primero y los sindicatos luego, produjeron a lo largo de décadas de sedimentación de sentidos compartidos un efecto que conjuga orgullo, disciplina y responsabilidad social. En es-

[10] *El Obrero Ferroviario*, Nº 495, enero 1944, p. 1.

[11] Balbi, F., "'...esa avalancha de homenajes': campo de poder, lealtad y concepciones de política en el primer peronismo", en *Anuario de Estudios en Antropología Social*, Buenos Aires, Centro de Antropología Social – Instituto de Desarrollo Económico y Social (CAS-IDES), 2005.

[12] La ruptura de la disciplina es la ruptura de la obediencia; la ruptura de la obediencia es la ruptura de la unidad de acción; y la ruptura de la unidad de acción trae el caos y la disociación." En Perón (2006[1952]), p. 260.

[13] La distinción básica en el pensamiento de J. D. Perón entre la disciplina militar y política es que la primera se basa en la *obediencia al mando*, obediencia irracional e indiscutible, y la segunda se basa en el convencimiento, es resultado de la *comprensión y persuasión*, es disciplina *consciente y de corazón*. En Perón (2006[1952]), pp. 109-110, 160.

[14] Esto no quita que efectivamente sea la interpretación de J. D. Perón en *Conducción Política* (2006[1952]) la que sedimente en el imaginario peronista a partir de su publicación.

te sentido, Horowitz[15] utiliza el concepto de *comunidad ocupacional* para caracterizar a los trabajadores ferroviarios en Argentina, dando cuenta de este particular entrecruzamiento entre actividad laboral y cultura.

Desde fines del siglo XIX hasta principios del XX, el imperativo de progreso que implicaba el símbolo del ferrocarril y la misión "civilizatoria" en que se embarcaron las empresas ferroviarias extranjeras, fueron los que desarrollaron este sentido de identificación de las comunidades con el ferrocarril.[16] Dada la multinacionalidad de sus empleados y la disparidad de su formación y recursos culturales y económicos, la disciplina laboral se constituyó en un factor de gran preocupación para las empresas ferroviarias. Fomentar la unidad y la disciplina fue un principio rector alentado por las empresas, promoviendo diversas instancias de sociabilidad y realizando obras de infraestructura (habitacionales, de salud, cooperativas, entre otras). Con estas prácticas, la nomenclatura popular de "pueblos ferroviarios", "barrios ferroviarios", "clubes ferroviarios", se multiplicaron por todo el país.

Con el paso del tiempo, el desarrollo de la organización sindical combatiría el lugar que las empresas pretendieron ocupar entre los empleados, las familias ferroviarias y la comunidad. La Fraternidad (L.F.) y la Federación Obrera Ferrocarrilera (F.O.F.) (primero, luego reemplazada por la U.F.) disputan espacios, obras y actividades a las empresas, intentando legitimar una conciencia de clase por sobre el "paternalismo" empresarial.[17]

Los sindicatos y los trabajadores del riel tuvieron una presencia trascendental en la construcción de escuelas, cooperativas, bibliotecas, sociedades de fomento, clubes, etc.[18] que sedimenta en el imaginario de estas comunidades.

Una de las estrategias más antiguas de trasmisión de valores y principios ferroviarios desde el ámbito sindical la encontramos en las *comunas de guardas*. Estas comunas, se constituyeron en un espacio informal de negociación del *deber ser* ferroviario. Pequeñas casas alquiladas o compradas por obreros ferroviarios que funcionaban como alojamiento para los empleados que pasaban la noche lejos de su lugar de residencia. El sentido de la disciplina se ponía en juego en estos espacios en cuanto la posibilidad de alojarse o no en estas casas estaba supeditada a normas de comportamiento personal, laboral y sindical. Por ejemplo, Horowitz[19] reproduce una anécdota contada por el ex-secretario general de L.F. sobre la reacción de la comuna de Ingeniero White (Prov. Buenos Aires), negando la utilización de estas instalaciones a un grupo disidente que intentó crear un sindicato paralelo a la U.F. Testimonios que recolectamos de ferroviarios jubilados del pueblo de Patricios también coincidieron en otorgarle un sentido disciplinador a la administración de las sociedades de camas: *"Y... había que tener que ponerse de acuerdo porque si está la mayoría de acuerdo y otros no, ya te trataban de carnero como se decía y te echaban de la sociedad de camas y cuando salías de viaje no tenías donde dormir."*[20]

[15] Horowitz (2004[1990])

[16] Palermo, S., "Protesta laboral, nacionalismo e internacionalismo: La huelga ferroviaria de 1917 en tiempos de la Gran Guerra". Ponencia presentada en las *XXI Jornadas de Historia Económica*, Asociación Argentina de Historia Económica de la Universidad Nacional de Tres de Febrero, Caseros, 23 al 26 de septiembre, 2008, pp. 8.

[17] Respecto a esta disputa Palermo reproduce un artículo del periódico de L.F. de diciembre de 1916, en donde el sindicato asevera que los ferroviarios necesitan "mejoras en los sueldos y no diversiones estúpidas para ir a gastar lo poco que ganan en contacto con los jefecitos que en agradecimiento al día siguiente le han de aplicar alguna multa". En Palermo (2008), pp. 13.

[18] Respecto a la obra de la U.F. desde su creación hasta los años de formación del peronismo ver Fernández, M.F., *La Unión Ferroviaria a través del tiempo. Veinticinco años al servicio de un ideal. 1922-1947*, Buenos Aires, Unión Ferroviaria, 1947; y Horowitz, J., "Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943)", en *Desarrollo económico Nº99*, Buenos Aires, IDES, 1985.

[19] Horowitz (1985), pp. 434.

[20] Aldao, J. "Los sindicatos ferroviarios y su influencia en la construcción de una identidad colectiva", en Damin, N. y Aldao, J. (comp.), *Sociología, historia y memoria. Los Pueblos Ferroviarios*, La Plata, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, 2015, p. 45.

La experiencia de la huelga del '17

La primera gran huelga que logró unir a todos los sindicatos ferroviarios del momento ocurrió en 1917, y fue protagonizada por una Comisión Mixta de Huelga compuesta por L.F., la Asociación de Telegrafistas y la F.O.F. Durante el transcurso de la huelga quedaría en evidencia que la disciplina sindical se transformó en un eje central para el desarrollo de las relaciones *entre* los sindicatos del riel en pos de lograr conquistas y legitimidad ante las autoridades estatales. Desde el inicio de la huelga, según la opinión de los líderes de L.F., la indisciplina de la F.O.F. había precipitado los hechos en un momento inoportuno.[21] Y luego de varios días de huelga, ya avanzadas las negociaciones con el gobierno y las empresas, la F.O.F. se rehusaba a aceptar los términos de lo que luego se transformaría en el decreto sancionado por el presidente H. Yrigoyen sobre reglamentación del trabajo ferroviario. Si bien el 17 de octubre de 1917, cuatro días después de la aparición del segundo decreto de Yrigoyen, la F.O.F. (ya desvinculada de la Comisión Mixta de Huelga) levantó la huelga en un confuso episodio,[22] días más tarde volvió al ruedo con un pliego de reivindicaciones propio (apoyados por la Federación de Obreros Marítimos y por la FORA V)[23] y con anuncio de huelgas generales (que en los hechos son parciales) en algunos de los ferrocarriles más importantes.

Como relataba el presidente del directorio del FFCC Pacífico, Lord St. Davis, el levantamiento de la huelga general, lejos de traer estabilidad, dio paso a un ritmo laboral incierto: *"Los trabajadores volvieron a sus ocupaciones, y desde entonces estamos abocados a disputas, paros locales, obreros que abandonan las locomotoras entre estaciones cuando expira el horario que ellos consideran justo, y todas las muestras de desorganización, falta de orden y de disciplina"*.[24] Para poner este tipo de desorden en su justa medida, debemos recordar que la actividad ferroviaria operaba, cuando lo hacía con normalidad, con una sincronización que permitía predecir el minuto en que llegaba la formación prevista.

Ante esta actitud, no sólo el gobierno radical quitó apoyo y reconocimiento a la F.O.F., sino que el gremio de maquinistas también lo hizo abiertamente en enero de 1918,[25] y, más importante aún, un número cada vez mayor de seccionales, dirigentes y miembros del concejo directivo de la federación desconocieron el liderazgo y orientación de su presidente Bautista Mansilla. La pérdida de adhesión a las posiciones radicalizadas en los ferrocarriles fue testimoniada por los propios militantes anarquistas. Según Diego Abad de Santillán, un dirigente anarquista de la época: *"por 1918, 1919 y 1920 se contaba con la adhesión del personal íntegro de Ferrocarriles como el Central Norte Argentino, habiendo ya comenzado la deserción del reformismo en otros varios, como en el Central Córdoba, el Central Argentino, el Oeste"*.[26]

Las huelgas concluyeron con la persecución (a veces hasta la muerte) y el encarcelamiento de gran cantidad de huelguistas. En

[21] "San Sebastián y Baliño [presidente y vice de LF] también estaban disconformes por el momento inoportuno en que se había declarado la huelga general, por lo que culparon a la indisciplina de la F.O.F.". En Goodwin, P., *Los ferrocarriles británicos y la UCR. 1916-1930*, Buenos Aires, Ed. La Bastilla, 1974, p. 119

[22] Respecto a este inesperado episodio en donde la F.O.F. levanta la huelga en "homenaje al presidente" ver: Fernández (1947), p. 94; y Goodwin (1974), p. 136.

[23] El apoyo de la FORA V a huelgas en los ferrocarriles Sud y Pacífico, a mediados de 1918. En Abad de Santillán. D., *La FORA. Ideología y trayectoria del movimiento obrero en la Argentina*, Buenos Aires, Libro de Anarres, 2005[1933], p. 250.

[24] Buenos Ayres and Pacific Railway, *Proceedings*, 1917, citado en Goodwin (1974), p. 138.

[25] Respecto a la ruptura de L.F. y F.O.F en la huelga de 1917 se puede consultar Goodwin (1947), p. 138; Horowitz (2004 [1990]), p. 101; y Monserrat, M.A., "Los trabajadores ferroviarios; sus luchas y organizaciones sindicales en el contexto de la Argentina gobernada por el radicalismo (1916-1930)", en *Cuadernos del Ciesal, Año 8, Nº8*, julio-diciembre, 2011, p. 109.

[26] Abad de Santillán (2005[1933]) p. 250.

los ferrocarriles, esto implicó el cesanteo de miles de ferroviarios que eran el cuerpo de la Federación.[27] El conflicto en el interior de la Federación concluyó el 5 de Mayo de 1918, cuando el Concejo Federal de la F.O.F. aceptó la renuncia de Mansilla y su equipo. Con la pérdida de legitimidad y represión que sufrió la corriente *sindical revolucionaria* (cercana a la FORA), a la que pertenecía la dirigencia de la F.O.F.[28], se estableció la hegemonía de una línea moderada en el concejo de la Federación. El acercamiento ente los gremios ferroviarios, hasta el momento precario, se tornó más intenso.

Como cristalización de los cambios de dirección en la organización de los ferroviarios, en 1920 la F.O.F., asociada a la FORA, se funde al *sindicalismo revolucionario* y, en el aspecto organizativo, a la autonomía de las seccionales; y se constituye la Confraternidad Ferroviaria (CF), integrada por L.F. y los flamantes sindicatos de Tráfico y Talleres. Para los nuevos sindicatos estaba claro que *"la falta de unión ha sido hasta aquí la causa matriz que nos ha obligado a soportar con resignación musulmana un sinnúmero de abusos y atropellos"*.[29] En el primer y único congreso general de los sindicatos, en el año 1922, la discusión en torno a la organización volvía a presentar a la disciplina sindical como valor fundamental de fortalecimiento de la misma. El proyecto postulaba en su artículo 2°: *"Los sindicatos de Tráfico y Talleres deben adoptar un procedimiento, en lo que se refiere a la acción, disciplina y control de socios, como el del sindicato de Tracción."*[30] En la práctica, la diferencia entre organizarse como federación o como unión implicaba la diferencia entre sostener la autonomía de las seccionales o una organización centralista, con capacidad de controlar las finanzas y la comisión ejecutiva de aquellas. La mayoría de los delegados al congreso sostenían la tradicional organización con autonomía de las seccionales.[31] Sin embargo, las C.D. de los sindicatos de Tráfico y Talleres, fuertemente respaldados por el sindicato de maquinistas (de hecho el proyecto había sido redactado y aprobado por la Asamblea General de Delegados de L.F. antes del congreso) realizan una intensa campaña a favor del proyecto unionista, logrando imponerse con mayoría de votos al final del congreso. Cinco meses después, con la discusión ya saldada y una clara hegemonía de los unionistas, se constituye la U.F., un gremio con fuerte énfasis, por la experiencia adquirida en las luchas y en los modos de organización, en la disciplina sindical. El principio de disciplina estaría asociado a un modo de organización centralizado y verticalista, y se efectiviza en la cláusula estatutaria que otorga a la C.D. el poder de intervención sobre las seccionales (que no pocas veces se utilizará).

Para estos años, se suma a la ya conocida posición estratégica de la actividad en la economía nacional (que permite una temprana relación con las empresas, los gobiernos y las entidades económicas más importantes del país) y a la mayor presencia de los trabajadores del riel en sus comunidades, un creciente prestigio y poder de negociación de los sindicatos.[32] El centralismo administrativo y la disciplina sindical dieron como resultado, en la primera década de existencia de la U.F., aumento de salarios, establecimiento de un salario mínimo para ferroviarios, negociaciones para estable-

[27] Fernández relata que la huelga general declarada por la F.O.F. en el Ferrocarril Sud y Pacífico el 17 de abril de 1918 es el principio del fin de la federación "Novecientos ochenta y dos compañeros del F.C.S. y ochocientos cincuenta y nueve del F. C. P., fueron seleccionados como 'elementos peligrosos' y fueron dejados cesantes (...) Esta derrota conmovió los cimientos de la Federación". En Fernández (1947), p. 94.
[28] Lo reemplaza, sintomáticamente, un dirigente socialista, Alejandro Comolli, y luego, ese mismo año, retorna quien había sido el primer secretario general de la federación, Francisco Rosanova. En Monserrat (2011), p. 109.
[29] *El Obrero Ferroviario*, 16 de ago. 1920, citado en Fernández (1947), p. 128.
[30] Fernández (1947), p. 137.
[31] La autonomía de las seccionales era apoyada por los delegados pertenecientes a la Unión Sindical Argentina (ex FORA IX congreso)
[32] Goodwin (1974)

cer escalafones por empresa y la representación del personal de los Ferrocarriles del Estado. Pero estos resultados además permitieron el aumento de la gravitación de los ferroviarios en el mundo sindical. El orgullo y la disciplina ferroviaria se transformaron en valores centrales de la autoimagen como conductores del movimiento obrero. La legitimidad que le otorgó la personería jurídica[33] y el apoyo explícito de L.F., que trabaja para lograr la afiliación de mayor cantidad de ferroviarios,[34] transformó a la U.F. en el gremio más grande del país.[35] En 1926 se creó la Central Obrera Argentina (C.O.A.) que se transformó en la central con mayor cantidad de socios (sólo por la participación en ella de la U.F.). Cuatro años más tarde, cuando se constituye la C.G.T., el gremio ferroviario apoyado en el número y la disciplina de los delegados al votar en las centrales, se transformó en el gremio más importante del país.[36]

La disciplina en la U.F. y su incidencia en el rol como conductor de la C.G.T.

Al momento del golpe de Estado del 4 junio de 1943, la C.G.T. se encontraba dividida en C.G.T. 1 y 2,[37] y parte del conflicto que precipitó la división tiene su origen en la crisis de liderazgo en la U.F. y la central. Dentro del gremio, el quiebre de la disciplina sindical fue un factor determinante en el conflicto. El 15 de diciembre de 1942, en el II Congreso Ordinario de la central, la alianza de socialistas y comunistas contra el liderazgo expresado en la figura del ferroviario José Domenech, logró quebrar el voto en el interior de la U.F. Doce delegados ferroviarios votan contra los intereses de su propio gremio, otorgando la presidencia del congreso al líder de la Federación de Empleados de Comercio, Ángel Borlenghi.[38]

La disciplina sindical, que había propiciado la unidad de acción y el centralismo organizativo en el sindicato al momento de su creación y le había permitido constituirse en el sindicato más grande y más importante de la CGT, ahora exigía la lealtad de los ferroviarios a su organización por sobre lealtades partidarias. La práctica de la disciplina sindical se había especificado en respuesta a "la sistemática maniobra que los comunistas venían cumpliendo". Para que no se repitan los hechos, el gremio ferroviario "*acordó que en el futuro designará ella [la C.D. de U.F.] la representación en la C.G.T. reservándose el derecho de reemplazar a todos aquellos que no procedan de acuerdo con el mandato de la organización, que es la que debe hacer pesar su opinión y no la individual de ningún hombre.*"[39]

Meses más tarde, el 9 de marzo de 1943, la crisis se agudizó con la votación del Comité Central Confederal (C.C.C.) de la C.G.T. El hecho trascendental en la votación se dio cuando un delegado de la U.F., ante el estupor de sus compañeros, "traicionó" a su gremio (donde había prometido por escrito votar a la lista 1) y vota a la lista 2. Los ferroviarios llamaron a cuarto intermedio, reemplazaron al "detractor" y reanudaron la elección dando por ganadora a la lista 1 por un voto. La actitud resultó inaceptable para los integrantes de la lista 2[40] y la división fue inevitable. Ya divi-

[33] La U.F. consigue la personería jurídica, por decreto del presidente M. T. Alvear, el 2 de julio de 1923.

[34] La Asamblea Anual de L.F. de 1922 resuelve que los socios del sindicato tenían el "compromiso moral" presentar nuevos socios a la U.F. En Fernández (1947), p. 166.

[35] Según datos del propio gremio, entre 1924 y 1930 la U.F. pasa de más 20 mil afiliados a más de 75 mil. En Fernández (1947), p.469.

[36] Del Campo (2005[1983]); Horowitz (2004[1990]).

[37] El nombre corresponde a las listas que se habían presentado a las elecciones que concluyen con la división. Para el seguimiento pormenorizado del conflicto ver Del Campo (2005[1983]). La perspectiva de la lista 1 (luego C.G.T. 1) y del gremio ferroviario aparece reflejada en el órgano de la central, *C.G.T.*, desde diciembre de 1942 a mayo de 1943, (N°447-473).

[38] *CGT*, N°459, del 12 de mar. 1943, Contratapa.

[39] *CGT*, N°459, del 12 de mar. 1943, Contratapa.

[40] Cinco dirigentes integraban las dos listas (ninguno era ferroviario), todos coinciden en repudiar el accionar de los ferroviarios y se van a la C.G.T. 2.

dida la C.G.T., y ante la crítica comunista al accionar de los ferroviarios, la editorial del periódico *CGT*[41], respondió que se trató de "*una medida que la directiva de la Unión Ferroviaria tomó en cumplimiento de la disciplina, que es ley en las prácticas regulares de este sindicato prócer*".[42] Del mismo modo, la U.F. publicó su defensa en este órgano, en una nota dedicada íntegramente a la disciplina sindical y titulada *"La Unión Ferroviaria reafirma su derecho a estar representada en la Confederación General del Trabajo por delegados fieles a la disciplina sindical"*. Allí reproduce el documento que el ferroviario "traidor", Marcos L. Lastelle, había firmado asegurando su votación con el resto del gremio.

En este contexto, la llegada de J. D. Perón a la S.T.y P. algunos meses más tarde significó un impulso vital para el gremio ferroviario, para su sentido de disciplina sindical y la autoimagen de los ferroviarios como conductores del movimiento obrero. Las reivindicaciones que obtuvieron los ferroviarios durante los primeros meses de gestión de la S.T.y P.,[43] y, como contrapartida, el apoyo que consiguió la gestión de la S.T.y P. por parte del gremio, consolidaron el proceso de identificación de los ferroviarios con el naciente peronismo. El sindicato no sólo movilizó a sus socios, sino también propició la unidad del movimiento obrero (bajo el liderazgo ferroviario), facilitando el contacto y adhesión de muchos gremios a la labor de la S.T.yP. e impulsando así también a las figuras de J. D. Perón y D.A. Mercante.[44]

La disciplina sindical se tradujo en *lealtad* a la obra de la S.T.yP. Y esta lealtad fue explicitada en un sentido moral,[45] no político, como aclaraba la Mesa Directiva: *"Ese reconocimiento, a juicio de la Mesa, debe ser de orden moral, y nada más oportuno, en ese sentido, que designar socios honorarios de nuestra entidad al General de Brigada Don Edelmiro J. Farrell, y el Coronel Don Juan Domingo Perón por el apoyo decisivo que presentaron al gremio desde sus elevados cargos públicos, como así también al Teniente Coronel Don Domingo A. Mercante por el cariño y eficiencia con que desempeñó su cargo de Interventor"*[46].Como expresaba el dirigente ferroviario Juan Rodríguez al momento de otorgar el título de socios honorarios: *"a fuerza de leales tenemos que decir, con toda franqueza, que es la primera vez que hombres de gobierno se expresan como ahora con respecto a la clase trabajadora, y sobre todo, son tan fecundos en realizaciones beneficiosas para la misma"*.[47] Como veremos más adelante, el carácter moral de la relación (o, por lo menos, la enunciación del carácter moral) se vuelve una dimensión importante cuando se remarca el lugar central que tiene el significante de la *prescindencia política* en los ferroviarios, y el rol que éste jugará en el desarrollo del antagonismo entre peronismo y anti-peronismo dentro del gremio.

El proceso de identificación también se apoya en el reconocimiento mutuo del rol de los ferroviarios como conductores del movimiento obrero organizado. Desde los primeros con-

[41]El periódico *CGT* se editaba en la central de la U.F., y comenzó su edición luego del "golpe" a los sindicalistas (que comienza en el interior de la U.F. a fines de 1934 y finaliza con José Domench como Secretario General de la C.G.T. a principios de 1935). No resulta raro, entonces, que ahora el órgano responda a la C.G.T. 1.

[42]*CGT*, N°459, del 12 de mar. 1943, Tapa.

[43]Aumento de salarios, devolución de retenciones, reconocimiento de la representación de todos los puertos y el personal administrativo, aporte para la construcción del policlínico ferroviario, intervención de las "hostiles" dependencias del Estado (Dirección General de Ferrocarriles y Administración de los Ferrocarriles del Estado), son algunas de estas reivindicaciones. Ver Actas CA, 1944 y *El Obrero Ferroviario*, N°495-507.

[44]Entre marzo de 1944 y junio de 1945 los ferroviarios realizan múltiples medidas de apoyo a la acción de la S.T.yP. (Monzalvo, 1974). A partir de julio de 1945 las movilizaciones más significativas se hacen en conjunto con la C.G.T., siendo tal vez la más importante la del 12 de julio, en donde el gremio, basado en datos policiales, calcula 200 mil trabajadores (*El Obrero Ferroviario*, N° 515, Tapa).

[45]Balbi también encuentra entre "los sentidos asociados inicialmente al concepto de lealtad" el de ser "una virtud de carácter moral". En Balbi (2005), p. 5.

[46]Actas UF-CA, 1944, n°2, pp.14-15.

[47]Declaración del vicepresidente 2°, Juan Rodríguez, Acta UF-CA, 19 sep. 1944, 2: 18.

tactos entre el Cnel. J. D. Perón y los ferroviarios, éstos, identificados como una organización modelo y conductora del movimiento obrero, se encontraron con un discurso que los situó en el lugar de ejemplo y puntal del sindicalismo nacional: *"Quiero terminar agradeciendo a esta benemérita institución gremial del país, la Unión Ferroviaria, que es para nosotros el apoyo más firme en estos momentos y de lo cual ha dado pruebas absolutamente fehacientes. Y desearía que todos los sindicatos gremiales del país, pudieran en el momento actual alcanzar el nivel que ha logrado la Unión Ferroviaria."*[48] Lejos de ser palabras vacías, los ferroviarios constituyeron la Comisión Pro Unidad Sindical que dio origen al proceso de unificación de la C.G.T., cuya primera secretaría general, conformada el 24 de julio de 1945, también ocuparía un ferroviario, Juan Rodríguez.

La emergencia del campo sindical

El proceso de identificación de los ferroviarios con el peronismo se inscribe en el marco de transformaciones estructurales en el mundo sindical en las que el gremio del riel fue protagonista. Las transformaciones que se produjeron en el espacio sindical durante estos años, la fuerte institucionalización formal e informal del lugar de los sindicatos y de su lugar en la sociedad, en el proceso productivo, y en relación al Estado, nos permite postular lo que denominamos la *emergencia del campo sindical argentino*. Un sistema de posiciones legitimado social y jurídicamente, con una estructura y volumen de capitales específico, que otorgó a las prácticas y saberes producidos en el mundo sindical una nueva gravitación social y política. Aquí describiremos brevemente parte del proceso, centrándonos en la participación del gremio ferroviario.

Dos operaciones permiten la génesis de un campo: la *concentración* de capital y su *diferenciación*.[49] Desde la llegada de J. D. Perón al Departamento Nacional de Trabajo (D.N.T.) a fines del año 1943 (y de D. A. Mercante a la intervención de los gremios ferroviarios), hasta la consolidación de los derechos laborales con la reforma constitucional de 1949, puede observarse el desarrollo de ambos procesos en el ámbito sindical. El proceso de *concentración de capital* se caracteriza por dos elementos que refuerzan la institucionalidad sindical y le otorgan una nueva legitimidad social: la expansión organizacional y la consolidación de una estructura normativa (compuesta por instituciones legales e instituciones informales[50] que se desarrollan en el período). Entre la S.T.y P. y algunos de los sindicatos más importantes, principalmente la U.F., se consolidó la expansión organizativa a través del aumento significativo de la cantidad de socios;[51] la expansión, universalización y centralización de las funciones previsionales y recreativas ofrecidas por el gremio, sumado al aumento del espectro de actividades que representa dentro de la actividad general;[52] y el importante aumento de poder eco-

[48] Discurso de J. Perón en el acto del 9 de diciembre de 1943 en Rosario, reproducido en *El Obrero Ferroviario*, Nº 495, 1 Enero 1944, pp. 6-7.

[49] Bourdieu (1996[1993])

[50] Con instituciones informales nos referimos principalmente al establecimiento de las comisiones internas, no reguladas legalmente hasta 1954. En Doyón (2006[1978]); Schiavi, M., "Los sindicatos comunistas entre el 17 de octubre y su disolución. El caso textil y metalúrgico", en Trabajadores, Año II, Nº3, primer semestre, Buenos Aires, Cátedra de Historia Argentina II B, Universidad de Buenos Aires, 2012.

[51] Si bien la confiabilidad en los números de afiliados sindicales es muy baja para la época, puede ser de utilidad mencionar tres datos que nos permiten observar un crecimiento significativo de la afiliación en la UF, aunque menor que el que se produce en otros sindicatos y, por supuesto, en la C.G.T. Según Del Campo (2005[1983]), p.102, la U.F. tiene en 1941 entre 80 y 90 mil afiliados; según el padrón electoral del gremio para las elecciones de C.D. y seccionales de 1947, son 98.099 los socios; por último, en las actas de la C.A. de 1951 se menciona en varias oportunidades y De Imaz, J.L, *Los que mandan*, Buenos Aires, Eudeba, 1964, p. 218, coincide- 161.000 socios de la U.F. Sin buscar precisiones estadísticas, entre 1947 (antes de la nacionalización) y 1951, crece en un 50% aproximadamente la cantidad de socios de la U.F.

[52] Los ferroviarios en estos años consiguen la representación del personal ferroviario de todos los puertos nacionales, del personal administrativo y de los empleados de superintendencias de los ferrocarriles de jurisdicción nacional (Decreto 3905), del personal de carga y descarga de los principales molinos, y aumentan su presencia en los Ferrocarriles del Estado a partir de la intervención de la Administración de los Ferrocarriles del Estado (A.F.F.C.C.E.) y la de la Dirección General de Ferrocarriles (D.G.F.F.C.C.), entidades que buscaban disminuir el poderío sindical en los ferrocarriles estatales.

nómico[53] y prestigio social que ello implica para estas instituciones. El gremio ferroviario participó activamente en este proceso de concentración de capital sindical, especialmente en lo que se refiere al proceso de centralización de la actividad asistencial y previsional. Dicho proceso comenzó con el *Plan de Asistencia y Previsión Social para Ferroviarios*, presentado en diciembre de 1943, inmediatamente después de la intervención del Tte. Cnel. D. A. Mercante a los gremios ferroviarios. El *Plan*, si bien fue presentado por el interventor dado la probada experiencia en asuntos previsionales de los ferroviarios cercanos a la intervención, bien vale la sospecha de que ellos fueron los artífices del mismo.[54] El significativo aumento de infraestructura de salud en este período (Hospital Ferroviario en la Capital Federal, Policlínico en Rosario, salitas propias y consultorios en las seccionales más importantes, farmacia propia en la sede central de la U.F., etc.) estuvo contemplado en el plan mencionado. El proceso de centralización concluyó en el mes de junio de 1944 con la creación del Instituto Nacional de Previsión Social, diseñado por el Dr. Juan A. Bramuglia, quien se encargó primero de la intervención de las cajas jubilatorias existentes y de la creación del Concejo Nacional de Previsión Social, órgano que crea el I.N.P.S.

Plan de Asistencia y Previsión Social para Ferroviarios (dic. 1943)
- Decreto N° 167/44 donación para el hospital ferroviario (ene 1944)
- Decreto N° 168/44 contribución obligatoria de todos los trabajadores ferroviarios (ene 1944)
- Decreto N° 3771/44 creación de la caja de subsidio familiar (ene 1944)
- Centralización de mutuales y cooperativas ferroviarias (feb 1944)

↓

Creación de la Dirección General de Asistencia y Previsión Social para Ferroviarios (D.G.A. y P.S.p.F.) Decreto N° 9694/44 (abr 1944)

- Resolución de Mercante (9 de mayo de 1944):
- Hospital Ferroviario y colonias de vacaciones bajo influencia de la DGA y PSF
- Decreto N° 14524/44 modificación de la ley 10650 de jubilaciones ferroviarias.

↓

Intervención de las cajas de jubilación (ley 10.650)

↓

Creación del Consejo Nacional de Previsión Social (C.N.P.S.) (may 1944)

↓

Creación del Instituto Nacional de Previsión Social (I.N.P.S.) (jun 1944)

Cuadro 1. Periodización del proceso de centralización asistencial de la Unión Ferroviaria (U.F.) y su inclusión en el Instituto Nacional de Previsión Social (I.N.P.S.) dentro de la Secretaría de Trabajo y Previsión (S.T.y P.), durante los años 1943-44.

[53] El decreto N°168 de enero de 1944, sanciona la *contribución obligatoria* de todos los ferroviarios (afiliados o no a los sindicatos) para asistencia y previsión social.

[54] Nos referimos particularmente a cuatro *agentes sindicales* ferroviarios. El asesor letrado del gremio, el Dr. J. A. Bramuglia (para un desarrollo completo de la trayectoria del Dr. J. A. Bramuglia, ver Rein, R., "Juan A. Bramuglia. El heredero que nunca fue", en Rein R. y Panella, C. (comp.), *La segunda línea. Liderazgo peronista 1945-1955*, Buenos Aires, Eduntref y Pueblo Heredero Ed., 2013). A los dirigentes ferroviarios Ceferino López y Nicolás Solito, con experiencia como Directores Obreros ante el Directorio de la Caja de jubilaciones Ferroviarias, cargo que ocupan desde 1937 hasta 1944 (Fernández, 1947, p. 402). Los dos se desempeñarán como representantes obreros en el Consejo Nacional de Previsión Social primero y en el I.N.P.S. luego. Por último, al asesor de la intervención en la U.F., Luis Monzalvo, quien tenía probada experiencia en asuntos previsionales con anterioridad a la intervención. Por ejemplo, en marzo de 1943 exponía en la Comisión de Legislación Obrera del Senado de la Provincia de Córdoba, en el marco del debate por la creación del Instituto de Seguros Sociales y Vivienda Popular. (CGT, 458, p.3).

Conjuntamente con el proceso de expansión organizativa, se desarrolló una normativa formal consagrada en la Ley de Asociaciones Profesionales (N°12.921), que otorga el monopolio de la representación ante la S.T.y P. al sindicato o federación con mayor cantidad de afiliados por rama o actividad, y el reconocimiento de una única central de segundo orden que nucleara a todos los sindicatos del país.[55] Esta disposición legal condiciona y subordina el acceso a los derechos laborales y a los beneficios previsionales, recreativos y económicos, al cumplimiento de la estructura jerárquica impuesta por la ley. La consolidación normativa redundará en beneficios para el proceso de concentración material y simbólica del sindicalismo, expresado en parte en el crecimiento exponencial que experimentó la C.G.T. desde su reunificación.

Respecto al segundo elemento, el de *diferenciación del capital*, el reconocimiento formal de los agentes sindicales como partícipes del diseño institucional del Estado (desde los nuevos canales de participación obrera) y el nuevo posicionamiento de reconocidos dirigentes sindicales en cargos estrictamente públicos y políticos, consolidó el lugar que las *prácticas y los saberes sindicales* tienen en la sociedad. Si entendemos al Estado como el *"lugar por excelencia de la concentración y del ejercicio del poder simbólico"*,[56] el proceso por el cual se reconoce a los agentes sindicales como legítimos portadores de saberes y prácticas específicos que aportan de un modo particular a la organización de lo social, nos permite comprender la operación simbólica que produce el efecto de construcción del campo sindical. Consideraremos *agentes sindicales* a todos aquellos que actúan en el espacio sindical y que en la experiencia se dotan de *saberes* y *prácticas* sindicales. Es decir, saberes y prácticas consideradas legítimas para disputar posiciones en dicho espacio, y por lo tanto, constituidas en *capitales*. Para poner un ejemplo, al ya mencionado Dr. Juan Atilio Bramuglia lo consideramos un *agente sindical* más allá de que no fuese estrictamente un trabajador ferroviario o un dirigente sindical. Sin embargo, su trayectoria y la forma de acceso a la función pública estuvo estrechamente asociada a su reconocida trayectoria académica en asuntos laborales y previsionales, y a su experiencia sindical como asesor letrado de varios sindicatos (principalmente de la U.F. de forma continua desde 1930) y de la C.G.T.

El lugar que ocuparon los *agentes sindicales* ferroviarios desde fines de 1943 hasta la reforma constitucional de 1949 nos permite caracterizar el proceso de legitimación de estas prácticas y saberes, e ilustran la legitimación y valorización de estos capitales. Antes de las elecciones, los ferroviarios ocupaban puestos claves en el diseño y la puesta en funcionamiento de las nuevas dependencias del Estado (como la S.T.y P., el Instituto Nacional de Previsión Social o la Dirección de Acción Social Directa, y el Consejo Nacional de Postguerra). Además, fueron protagonistas en el proceso de legitimación política del peronismo tanto por su capacidad de organización y movilización en los años previos a la instauración del proceso democrático[57] como por las posiciones ejecutivas y parlamentarias que ocuparán luego de 1946. A partir de este momento, los agentes con trayectorias dentro del campo sindical tuvieron capacidades legítimas social y políticamente para acceder a posiciones que hasta el momento estaban vedadas para un sindicalista.[58]

[55] Respecto a la caracterización del denominado "modelo sindical argentino" ver Gaudio R. y Pilone J., "El desarrollo de la negociación colectiva durante la etapa de modernización industrial en la Argentina, 1935-1943", en *Desarrollo Económico*, Vol. 23, Nº 50, jul-sep, 1983; Gaudio R. y Pilone J., "Estado y relaciones laborales en el período previo al surgimiento del peronismo, 1935-1943", En *Desarrollo Económico*, Vol. 24, Nº 94, jul-sep. 1984; Doyón, L., "La Organización del Movimiento Sindical Peronista 1946-1955", en *Desarrollo Económico*, Vol. 24, Nº 94, 1984. Para una crítica a la interpretación de los primeros ver Luciani, M. P., "El área de trabajo del Estado peronista frente a las negociaciones colectivas: de la expansión de las capacidades estatales a la ley 14.250", en *VII Jornadas de Sociología de la UNLP. Argentina en el escenario latinoamericano actual: debates desde las ciencias sociales*, La Plata, 5, 6 y 7 de diciembre de 2012.

[56] Bourdieu (1996[1993]), p. 9.

[57] Podemos mencionar las movilizaciones desde la presentación de los "16 puntos ferroviarios" en marzo de 1944, pasando al 17 de octubre de 1945 y el posterior proceso de organización del Partido Laborista y desarrollo de la campaña electoral.

[58] Respecto al origen social de los agentes que ocupan posiciones políticas antes del peronismo ver De Imaz (1964).

Consejo Nacional de Posguerra (C.N.P.)
Vocal: Dr. Atilio Bramuglia
Representante obrero: Luis Girola

Secretaría de Trabajo y Previsión (S.T.yP.)
Acción Social Directa
Secretario Gremial: Luis Cerutti
Asistencia Social
Director General: Dr. Atilio Bramuglia

Consejo Nacional de Previsión Social (C.N.P.S)
Cámara Asesora: Nicolás Solito y Ceferino López

Instituto Nacional de Previsión Social (I.N.P.S.)
Presidente de la Cámara Gremial: Luis González
Junta Seccional: División Previsión Social según Gremios: Nicolás Solito y Ceferino López

Dirección General de Asistencia y Previsión Social para Ferroviarios
Secretario de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Ferroviarias: Piero Enzo De Seta
Secretario General: Luis Monzalvo
Subdirector General: Florencio Soto
Consejo Asesor: Juan A. Carugo, Plácido S. Polo, Pedro Dándola y Ricardo Iglesias

Cuadro 2. Cargos de socios de la Unión Ferroviaria (U.F.) en el Consejo Nacional de Posguerra (C.N.P.) y en la Secretaría de Trabajo y Previsión (S.T.yP.) durante los años 1944-46.

La prescindencia como significante central del antagonismo y principio estructurante de la disputa en el campo sindical. Una mirada desde el sindicato de la U.F. hacia la C.G.T.

Ya describimos brevemente un proceso subjetivo, el de articulación de la identidad ferroviaria con la naciente identidad peronista, y también un proceso estructural, el de conformación de un nuevo campo específico, el campo sindical, en el cual los ferroviarios ocupan (por lo menos en un principio) una posición privilegiada. Ahora nos abocamos a describir el proceso que nos permite rastrear el modo en que se desarrolla el antagonismo entre peronismo y anti-peronismo en el sindicato ferroviario y en el campo sindical.

No todos los ferroviarios y los socios de la U.F. se identifican con el peronismo, en este sentido, lejos estamos de las tesis simplificadoras que categorizan a los ferroviarios como peronistas. Más bien consideramos que el peronismo atraviesa las subjetividades existentes y, en ese gesto de sobredeterminación, las transforma. La identidad peronista, al atravesar la ferroviaria, produce una doble inscripción sobre ciertos significantes (inscripción en la identidad ferroviaria y en la identidad popular). Para los ferroviarios, esta irrupción genera una disputa que tiene tanto en común con la división general de la sociedad en dos campos antagónicos -lo que Laclau denomina la creación de una *frontera externa*-[59] como tiene de particular con la lógica específica de las identidades preexistentes. En este aspecto, un concepto es central para comprender este proceso en su particularidad, la *prescindencia política*.

La referencia a la *prescindencia política* es el principio que aparece en todas las grandes divisiones de la central sindical (tanto en la di-

[59] "Las dimensiones estructurales que son necesarias para elaborar el concepto [de populismo] [...] son tres: la unificación de una pluralidad de demandas en una cadena equivalencial; la construcción de una frontera externa que divide a la sociedad en dos campos; la consolidación de la cadena equivalencial mediante la construcción de una identidad popular que es cualitativamente algo más que una simple suma de lazos equivalenciales.". En Laclau (2005), p. 102.

visión de 1935 como en la de 1942/43, aunque planteada de modos distintos). La relación de la C.G.T. con los partidos de izquierda (Partido Socialista y Comunista) y con la Unión Cívica Radical (U.C.R.) estructura el debate y las disputas que suscitan las rupturas.[60] Durante la formación del peronismo, los procesos que enunciamos -de identificación de los ferroviarios con el peronismo y de emergencia del campo sindical- estarán atravesados también por la centralidad del significante de la prescindencia. Sin embargo, el carácter de la disputa signará la resignificación del sentido de la prescindencia, la lucha sindical se torna netamente proselitista y, por primera vez en la historia del país, los sindicatos son actores centrales de la política partidaria en un contexto democrático. Veremos algunos eventos para describir estos procesos en el interior del gremio ferroviario, pero también incluiremos algunas manifestaciones de la C.G.T. (dado el fuerte liderazgo de la U.F. en el proceso de unificación de la misma).

El primer signo del antagonismo dentro del gremio fue el rechazo de José Domenech[61] a ocupar el cargo de Presidente de la Cámara Gremial en el flamante Instituto de Previsión Social. No fue una grata noticia ni para los ferroviarios que integraban la C.D. ni para el Tte. Cnel. D. A. Mercante (ex interventor y flamante Director de Acción Social Directa) que había decidido que el cargo lo ocupe un miembro de la U.F. La figura de José Domenech mantenía una gran importancia en el gremio y en la C.G.T., y al nombrar meses antes al Tte. Cnel. J. D. Perón como "primer trabajador"[62] había manifestado claramente un signo de simpatía por la creación de la S.T.y P. Dada la importancia del caso, se realizó un último esfuerzo para convencerlo: una reunión entre J. Domenech y toda la Mesa Directiva (M.D.) de la U.F. y el Dr. Bramuglia (en calidad de asesor legal de la UF y Director del Departamento de Previsión Social).

En la reunión, Luis González (presidente de la UF) le insistía a José Domenech: *"...que lo mismo podía trabajar en ese puesto, como lo hacen los representantes en la Sección Ley 10.650, y tener voz en las reuniones de nuestra CD. Que el Instituto Nacional de Previsión Social tiene un radio amplísimo para trabajar en bien del proletariado, pues se preocupará de la salud de los obreros, de sus jubilaciones y de una cantidad de cosas tendientes a mejorar el nivel de vida y asegurarles una vejez tranquila..."*.[63]

Sin embargo fue imposible convencerlo. Domenech *"agradecía mucho pero no estaba dispuesto a ocupar un cargo de tal naturaleza,*[64] *pues él trataría de trabajar lisa y llanamente en el movimiento sindical."*[65] La asociación del naciente peronismo con el abandono de la prescindencia política comenzaba a perfilar como una dimensión central de la disputa.

Lejos de entenderlo de esta manera, los dirigentes que apoyaban y participaban de la gestión de la S.T.y P. entendían que la clase trabajadora corría mayor peligro mostrando indiferencia ante la acción de un gobierno que permitió al sindicato lograr en poco más de un año, *"lo que no se pudo realizar en más de veinte"*[66] El vicepresidente del sindicato tam-

[60] Del Campo (2005[1983]); Horowitz (1984); García, L., "Animarse a la prescindencia 1955: La lógica de construcción político ideológica de la corriente sindicalista en la CGT (1930-1955)". Tesis de Posgrado, Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 2013. http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.831/te.831.pdf

[61] José Domenech (ferroviario de los talleres de Rosario que surgió como dirigente luego de la gran huelga de 1917) seguramente sea el personaje más relevante de la década anterior al peronismo en el mundo sindical. Fue quien despojó de la presidencia de la U.F. a Antonio Tramonti en 1934 a través de –literalmente- un golpe armado. Al otro año también fue electo Secretario General de la C.G.T., puesto que mantuvo hasta la división de la central en marzo de 1943, de la que otra vez fue protagonista como máximo candidato de la Lista 1.

[62] "Un militar, el coronel Perón, tiene el honor de ser el primer trabajador argentino; pero también tiene la grave responsabilidad de ser el primer trabajador argentino" ("Palabras del Sr. José Domenech", *El Obrero Ferroviario*, N°495, Enero 1944, p.8)

[63] Actas UF-CA, 1944, n°7, p.8.

[64] La *cursiva* es nuestra.

[65] Actas UF-CA, 1944, n°7, p.8.

[66] Luis González, Actas UF-CA, 1944, n°7, p.10.

bién lo expresaba claramente en el momento que el gremio decidió otorgar el título (inexistente hasta ese momento) de *socios honorarios* al presidente Gral. E. Farrell, al Cnel. J. D. Perón y al Cnel. D. A. Mercante: *"a fuerza de leales tenemos que decir, con toda franqueza, que es la primera vez que hombres de gobierno se expresan como ahora con respecto a la clase trabajadora, y sobre todo, son tan fecundos en realizaciones beneficiosas para la misma. Eso debe merecer no sólo nuestro reconocimiento sino también el estímulo más entusiasta para que se haga carne esa escuela en todos los gobiernos que tenga el país. Si ahora nos mostráramos fríos o recelosos ante cosas tangibles que tanto han mejorado la situación de los ferroviarios, no seríamos acreedores de nuevas consideraciones."*[67]

Con el transcurso de los meses y el avance de las acciones de la Comisión de Unidad Sindical (C.U.S.) que buscaba relanzar la C.G.T. (dirigida por el ferroviario Juan Rodríguez), la disputa excedió al gremio ferroviario. Pero además, con la generalización del antagonismo y la presión para el retorno al régimen democrático, fuertemente impulsado tras el final de la II Guerra Mundial, se inauguraba una contienda marcadamente proselitista.

El 12 de julio de 1945 se realizó un resonante acto convocado por la C.U.S. en el que la C.G.T. calculó la presencia de 200 mil trabajadores entre los cuales un grupo, "de manera espontánea", clamaba por la presidencia de Perón. Entre las críticas que el acto desató, el diario *La Nación* publicó una carta firmada por "socios de la UF en disidencia", escandalizados por la contundencia de la injerencia de la central en política, y más aún, por las consignas de carácter proselitista cantadas en el acto. Es importante para nuestro análisis resaltar que ni la C.G.T. ni la U.F. reconocieron el acto como un apoyo proselitista. La prescindencia como principio legítimo para definir posiciones en el campo sindical obliga a los agentes a reinterpretar el concepto para otorgarle lógica al discurso y legitimidad a las prácticas.

Tanto la U.F. como la C.G.T. se encargaron de responder a estas acusaciones, corriéndose de la posición de "colaboracionistas", para ubicarse en la de los "verdaderos" prescindentes. La U.F. consideró necesario aclarar en la tapa de su órgano de prensa: *"Más de 200 mil trabajadores se congregaron al llamado de la CGT y de la Comisión de Unidad Sindical (CUS). Fue el 12 de julio, acto estrictamente de la CGT, sin participación del gobierno. (...) anhelamos la reparación institucional, política, social y económica, que haga de la Argentina una nación realmente libre y verdaderamente próspera".*[68] La U.F. alegaría que fue la multitud la que aclamó al Secretario-Ministro-Vicepresidente y Coronel J. D. Perón por iniciativa propia: *"Ha de aceptarse, si no se tiene la cabeza llena de humo, que en una manifestación de doscientas mil personas, es difícil, sino imposible, mantener un control férreo. Si algún grupo quiere desprenderse y tomar actitudes por su cuenta, no hay organizadores ni fuerza capaz de impedirlo. (...) ¿Qué autoridad tienen, por ejemplo, los órganos periodísticos del capitalismo para acusar a nadie de una política que ellos practican sin ningún embozo, cuando así conviene a sus intereses?"*[69]

Tanto en el sindicato ferroviario como en el espacio sindical en general se dirime *el lugar* que tiene el movimiento obrero en la resolución de las cuestiones políticas, y hasta se incluye el ejemplo de una opción político partidaria como legítima. Luego de que la central constituya una Comisión Administrativa (C.A.) provisoria (también dominada por la U.F.), un comunicado de la central aclaró que

[67] Declaración del vicepresidente 2º, Juan Rodríguez, Actas UF-CA, 1944, nº7, p.18.
[68] *El Obrero Ferroviario*, Nº 515, 1945, Tapa.
[69] *El Obrero Ferroviario*, "¿Quién colabora con quién?", Nº 516, p. 2.

"la CGT se ha desenvuelto y seguirá desenvolviéndose dentro de la más absoluta independencia frente a los organismos políticos y a los gobiernos: pero reivindica el derecho de su presencia en la solución de los problemas que vive el país, de lo cual es un ejemplo vivificante el clamoroso triunfo del Partido Laborista británico." [70]

Del otro extremo, la retórica que se delineó desde la oposición a la conducción de la U.F. se centró en acusar al sindicato de "colaboracionista", en clara referencia a la homologación del gobierno militar con la ocupación nazi en Europa.[71] La denuncia de estar participando de un "régimen fascista", de que se estaba utilizando a los obreros para sustentar ambiciones políticas personales de un líder militar, era el telón discursivo que se presentó desde los distintos actores que iban quedando por fuera de la coalición que participaba del gobierno. En este contexto, el P.S. llamó a que los sindicatos "libres" se retiren de la C.G.T., conformándose para la coyuntura electoral la Unión Sindical Local (U.O.L.) que reunió a los sindicatos que respondían a este partido. Lo que estaba en juego era *el modo de participación legítimo* del sector obrero sindicalizado en la política.

Y el concepto de prescindencia opera como parte aguas en el sindicato ferroviario y la C.G.T. y como frontera del antagonismo entre peronistas y antiperonistas. En este sentido, la frontera que permite delinear al sujeto peronista en el interior del gremio ferroviario se traza apelando a este principio. Si para los dirigentes "libres" su posición era la de los prescindentes, para los dirigentes peronistas la suya representaba la posibilidad de sostener un sindicalismo alejado del poder patronal y de los partidos políticos tradicionales. Del mismo modo, el proceso de conformación del campo sindical se desarrolló manteniendo al concepto de presciencia como principio legitimante. Si bien el sentido de la prescindencia se fue modificando sustancialmente, tanto unos como otros de los términos de la disputa continuarían reconociendo a la prescindencia como principio fundamental del sindicalismo.

Conclusiones

El carácter parcial e inacabado de nuestra investigación otorga poco margen a sentencias de carácter explicativo. Como esperamos que se haya comprendido, nuestro estudio intenta plantear un nuevo marco conceptual para el análisis de los sindicatos en nuestro país, y más específicamente, del sindicalismo y el peronismo. En el futuro, esperamos que el desarrollo de nuestra investigación nos permita comprender -más allá del voluntarismo de un líder y del pragmatismo y la ambición de los dirigentes sindicales- la compleja relación del sindicato ferroviario con la nueva subjetividad política que lo atraviesa, en el marco del sistema de posiciones del que forma parte, es decir, el campo sindical.

Bibliografía

- Abad de Santillán, D.; *La FORA. Ideología y trayectoria del movimiento obrero en la Argentina,* Buenos Aires, Libro de Anarres, 2005 [1933].
- Aldao, J. (en prensa); "La emergencia del campo sindical argentino. Una alternativa interpretativa de los estudios de movimiento obrero y peronismo". En *Sudamérica: revista de ciencias sociales.* Departamento de sociología, Fac. Humanidades, UNMdP.
- Aldao, J; "Los sindicatos ferroviarios y su influencia en la construcción de una identidad colectiva" En Damín, N. y Aldao, J. (comp.) *Sociología, historia y memoria. Los Pueblos Ferroviarios.* La Plata, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, 2005.

[70] *El Obrero Ferroviario*, N° 515, pp.7.

[71] Respecto a la analogía del peronismo con el nazismo por parte de los opositores a este ver *Bohoslavsky*, E. e Iglesias Caramés, M., "Las guerras frías del Cono Sur: Argentina, Brasil, Chile y Uruguay", en *Revista OPSIS, Catalão-GO, v. 14, Número Especial, 2014, pp. 113-133.*

•Balbi, F.; "'...esa avalancha de homenajes': campo de poder, lealtad y concepciones de política en el primer peronismo". *Anuario de Estudios en Antropología Social, 2004*. Buenos Aires, Centro de Antropología Social - Instituto de Desarrollo Económico y Social (CAS-IDES), 2005.
•Bohoslavsky, E. y Iglesias Caramés, M. I.; "Las guerras frías del Cono Sur: Argentina, Brasil, Chile y Uruguay (1945-1952)" en *revista OPSIS*, Catalão-GO, v. 14, n. Especial, 2014.
•Bourdieu, P.; "Espíritus de Estado. Génesis y estructura del campo burocrático". *Sociedad*. N°8, Buenos Aires, Fac. Cs. Sociales, UBA, 1996[1993].
•Contreras, G.; "Ferroviarios. Un capítulo de sus luchas: Las huelgas ferroviarias de fines de 1950 y principios de 1951". Ponencia presentada en el *V Congreso de Historia Ferroviaria*. Palma de Mallorca, España, 14-16 de Octubre, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2009.
•Damin, N. y Aldao, J. (comp.); *Sociología, historia y memoria. Los Pueblos Ferroviarios*. La Plata, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, 2005.
•De Imaz, J. L.; *Los que mandan*, Buenos Aires, Eudeba, 1964.
•*Del Campo, H.; Sindicalismo y peronismo. Los comienzos de un vínculo perdurable. Buenos Aires, Siglo XXI, 2005[1983].*
•Di Tella, T. S.; *Perón y los sindicatos. El inicio de una relación conflictiva*. Madrid, Ariel Historia, 2003.
•*Doyon, L.; "La Organización del Movimiento Sindical Peronista 1946-1955", en Desarrollo Económico, v. 24, No 94, julio-setiembre, Buenos Aires, IDES, 1984.*
•*Doyon, L.; Perón y los trabajadores: Los orígenes del sindicalismo peronista, 1943-1955, Buenos Aires, Siglo XXI, 2006[1978].*
•*Fernández, M. F.; La Unión Ferroviaria a través del tiempo. Veinticinco años al servicio de un ideal 1922-1947, Buenos Aires, Editado por la Unión Ferroviaria, 1947.*
•García, L.; *Animarse a la prescindencia: La lógica de construcción político ideológica de la corriente sindicalista en la CGT (1930-1935)* [en línea]. Tesis de posgrado. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 2013. Disponible en: http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.831/te.831.pdf
•Gasparri, M.; "Mercante y los ferroviarios. Una relación trascendente y necesaria para la consolidación de la gestión de Perón al frente de la Secretaría de Trabajo y Previsión.", en Panella, C. (Comp.), *El gobierno de Domingo A. Mercante en Buenos Aires (1946-1952) Un caso de peronismo provincial*, La Plata, Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires, 2005.
•Gaudio, R. y Pilone, J.; "El desarrollo de la negociación colectiva durante la etapa de modernización industrial en la Argentina, 1935-1943", en *Desarrollo Económico*, Vol.23, N°50, julio-septiembre, Buenos Aires, IDES, 1983.
•Gaudio, R. y Pilone, J.; "Estado y relaciones laborales en el período previo al surgimiento del peronismo, 1935-1943", en *Desarrollo Económico*, Vol.24, N°94, julio-septiembre, Buenos Aires, IDES, 1984.
•Goodwin, P.; *Los ferrocarriles británicos y la U.C.R. 1916-1930*, Buenos Aires, Ed. La Bastilla, 1974.
•Horowitz, J.; "Ideologías sindicales y políticas estatales en la Argentina 1930-1943" en *Desarrollo Económico*, Vol. 24, N°94, julio-septiembre, Buenos Aires, IDES, 1984.
•Horowitz, J.; "Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943)", *en Desarrollo económico*. N° 99, Buenos Aires, IDES, 1985
•Horowitz, J.; *Sindicatos, el Estado y el surgimiento de Perón 1930-1946*, Buenos Aires, Edunter, 2004[1990].
•Laclau, E.; *La razón populista*, Buenos Aires Fondo de Cultura Económica, 2005.

•Luciani, M. P.; "El área de Trabajo del Estado peronista frente a las negociaciones colectivas: de la expansión de las capacidades

estatales a la ley 14.250", en *VII Jornadas de Sociología de la UNLP "Argentina en el escenario latinoamericano actual: debates desde las ciencias sociales"*. La Plata, 5, 6 y 7 de diciembre, 2012.

•Matsushita, H.; *El movimiento obrero argentino, 1930-1945: sus proyecciones en los orígenes del peronismo,* Buenos Aires, Hyspamerica, 1986[1983].

•Monserrat, M. A.; "Los trabajadores ferroviarios: sus luchas y organizaciones sindicales en el contexto de la Argentina gobernada por el radicalismo. (1916 – 1930)", *en Cuadernos del Ciesal,* Año 8, número 10, julio-diciembre, 2011.

•Monsalvo, L.; *Testigo de la primera hora del peronismo. Memorias de un ferroviario,* Buenos Aires, Pleamar, 1974.

•Palermo, S.; "Protesta laboral, nacionalismo e internacionalismo: La huelga ferroviaria de 1917 en tiempos de la Gran Guerra". Ponencia presentada en las *XXI Jornadas de Historia Económica,* Asociación Argentina de Historia Económica de la Universidad Nacional de Tres de Febrero, Caseros (Buenos Aires), 23 al 26 de septiembre, 2008

•Perón, J. D.; *Conducción política,* Buenos Aires, Instituto Nacional Juan Domingo Perón, 2006[1952].

•Pont, S. E.; *Partido Laborista: Estado y Sindicatos,* Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1984.

•Rein, R.; "Juan A. Bramuglia. El heredero que nunca fue", en Rein, R. y Panella, C. (comp.), *La segunda línea. Liderazgo peronista 1945-1955,* Buenos Aires, Eduntref y Pueblo Heredero ed., 2013.

•Schiavi, M.; "Los sindicatos comunistas entre el 17 de octubre y su disolución. El caso textil y metalúrgico", en *Trabajadores,* Año II, N°3, primer semestre. Buenos Aires, Cátedra de Historia Argentina II B, Universidad de Buenos Aires, 2012.

•Torre, J. C.; "Interpretando (Una Vez Más) los orígenes del Peronismo", en *Desarrollo Económico,* Vol. XXVIII N° 112. Buenos Aires, IDES, 1989.

•Torre, J. C.; *La vieja guardia sindical y Perón. Sobre los orígenes del populismo,* Buenos Aires, Sudamericana, 1990[1988].

Fuentes bibliográficas

El Obrero Ferroviario, n°495 (1944); n°515 y n°516 (1945).

Periódico *CGT,* n°458 y n°459 (1943).

Actas de la Comisión Administrativa de la Unión Ferroviaria, n°2 y n°7 (1944).