

## *LA VOZ DE LOS OBREROS FERROVIARIOS A TRAVES DE LA PRENSA SINDICAL ENTRE 1960 Y 1970*

**María Inés Fernández – Alejandro Rossi**

### **Presentación**

Los conflictos internos que siguieron a la caída de Perón en 1955 llevaron a una situación de virtual guerra civil y sucesión de distintos gobiernos militares y civiles, hasta que finalmente en los '80 renació una democracia frágil, pero fundada sobre principios de mayor tolerancia hacia el adversario. Los años '60 marcan la emergencia de la Doctrina de Seguridad Nacional y el gobierno militar de Juan Carlos Onganía.

Es objetivo de este trabajo reconstruir esa época, la que por supuesto no estuvo además, exenta de luchas sindicales para frenar una situación interna social muy compleja, además de posicionarse por la representación del apoyo de los seguidores de Perón.

En ese marco nos proponemos continuar con el análisis de la prensa sindical en líneas generales que ya hemos presentado en otro congreso como producto de nuestra investigación de UBACyT.<sup>1</sup> Seleccionamos en este caso, el sindicato de obreros del ferrocarril, elección realizada por representar éste un gremio muy combativo, con figuras descollantes en la organización de huelgas generales desde los inicios de la Revolución Libertadora y en épocas de la Resistencia Peronista, además de haber sufrido importantes conflictos internos como consecuencia de las reformas estructurales intentadas introducir en el sector durante el gobierno de Frondizi.

### **Panorama general del país**

En los inicios de los años sesenta la administración de Arturo Frondizi estaba amenazada por la combinación de diversos peligros para su continuidad, debido a que por una parte enfrentaba planteos militares frente a la potencial implementación de decisiones que modificaran el orden vigente (que mantenía la proscripción del peronismo); y por otra afrontaba presiones de esa agrupación para que respondiera favorablemente algunas de las demandas acordadas previamente a su elección en 1958.

En ese contexto de confrontación, en el mes de Marzo de 1960 se puso en funcionamiento el Plan Conintes (Conmoción Interna del Estado) que otorgaba a las Fuerzas Armadas jurisdicción en la lucha contra las organizaciones que crearan tumultos y para garantizar la prestación de servicios considerados esenciales. Se crearon

---

<sup>1</sup> UBACYT 2010-12, director Horacio Gaggero, radicado en CBC

además “listas negras” en las industrias que se utilizaban contra aquellos trabajadores que adoptaban estrategias violentas frente al orden vigente, obstaculizando la capacidad productiva del establecimiento o alterando la provisión de servicios públicos.

Asimismo y como agravante, es significativo resaltar que el Poder Ejecutivo se enfrentaba permanentemente a planteamientos militares que limitaban sus posibilidades de forjar un modelo de gobierno coherente con sus objetivos iniciales de integración y desarrollo. Tanto la designación de Álvaro Alsogaray como Ministro de Economía, como la prohibición de mantener contactos con el peronismo, representaban una concesión a los sectores más intransigentes de las Fuerzas Armadas, que objetaban cualquier política dirigida a establecer condiciones que pudieran fortalecer al partido proscripto electoralmente. La confrontación en el interior de las fuerzas militares no solo incluía el veto a candidatos considerados peligrosos, sino también a medidas económicas y sociales, concordantes con las postuladas por los peronistas.

Frente al derrocamiento el 28 de marzo de 1962 de Frondizi, se manifestaron de nuevo las diferentes posiciones existentes dentro de la coalición antiperonista. Por una parte, los sectores autoritarios intentaron consagrar un gobierno militar que pudiera frenar los intentos del peronismo para retornar al poder. Por otra parte, existían grupos calificados como “democráticos”, que contenían no sólo partidos políticos no peronistas sino a una parte de las Fuerzas Armadas, que proponía la continuidad de gobiernos civiles, bajo tutela militar, con un llamado a elecciones, aunque sin la participación del peronismo.

A través de una maniobra, el sector “democrático” impidió la asunción de un representante del núcleo autoritario, el general Poggi y aplicando la Ley de Acefalía llevó a la presidencia al Presidente Provisional del Senado José María Guido, quien había quedado primero en la línea sucesoria tras la renuncia del vicepresidente Alejandro Gómez. Sin embargo, su capacidad para gobernar estaba debilitada, no sólo por las características de su llegada al poder (sin grandes apoyos políticos), sino por los conflictos existentes en el seno de las Fuerzas Armadas, en relación con el rumbo que el gobierno debía tomar desde el punto de vista político y económico.

En su mandato, Guido pretendió sortear los conflictos que le planteaba la necesidad de apoyo de las Fuerzas Armadas, al tiempo que conseguir una relación de menor rivalidad con el movimiento obrero. Además, también se presentaba como un problema el poder que tenían los peronistas, los cuales no podían pronunciarse a nivel institucional por la proscripción que sufría el partido y la persecución a sus líderes, pero que no obstante seguían siendo dueños de un protagonismo en el ámbito sindical y podían dificultar la

consolidación de cualquier gobierno que no los incluyera, a partir de la decisión de votar a determinados candidatos o de abstenerse, así como con medidas de acción violenta que ahondaban la inestabilidad política y social.

Para dar una solución, aunque parcial, a esa realidad, el gobierno mediante el Decreto 7.164 de 1962, determinó el Sistema de Representación Proporcional para las elecciones de Senadores en la Capital Federal, de Diputados Nacionales y de electores de Presidente y Vicepresidente de la Nación. Se intentaba que en caso que una organización vinculada con el Partido Justicialista triunfara, no se quedara con dos tercios de los cargos en disputa (según lo establecido por la Ley Sáenz Peña vigente).

El conflicto más preocupante era el enfrentamiento entre dos fracciones del ejército llamados Azules y Colorados<sup>2</sup>. Los primeros apoyaban al gobierno y se pronunciaban a favor de la democracia y de una cooptación de sectores del peronismo que expresaran menor vínculo con Perón, mientras que los colorados rechazaban cualquier concesión que pudiera hacerse al peronismo; abogaban por la instauración de un gobierno fuerte que pudiera asegurar el orden social y poner fin a los conflictos entre grupos de interés. Pese al continuo estado de tensión, el enfrentamiento fue limitado, luchándose en septiembre de 1962 en Parque Chacabuco y en Parque Lezama, con la victoria del grupo “Azul”. El sector vencedor dictó el comunicado 150 por el que se “favorecía la convocatoria a elecciones”. El conflicto tuvo un rebrote en abril de 1963, cuando ante un levantamiento de la Marina en contra del llamado a elecciones del mes de julio, sectores de la Aeronáutica bombardearon la base de Punta de Indio, desplegando además el general Lanusse su división frente a Puerto Belgrano, fortaleciéndose así la corriente profesionalista en el Ejército y garantizándose la realización de los comicios.

El gobierno de Guido se caracterizó por las presiones de los militares y la debilidad del poder político. A la conflictividad militar y a la movilización sindical se sumaba la presencia de grupos que reivindicaban la acción armada como mecanismo para el logro de sus demandas. Así, a fines de 1962, surgió el Movimiento Nacionalista Revolucionario Tacuara, que identificó a la clase trabajadora como depositaria histórica de la nacionalidad, recogiendo también enseñanzas del leninismo.

Esta radicalización de posiciones se debió no sólo a los cambios que se venían produciendo en el plano interno después de la caída de Perón, sino también a las transformaciones existentes en el plano internacional. En el año 1959 se produce la

---

<sup>2</sup> Estos nombres estaban relacionados con los colores que los soldados utilizaban en sus prácticas.

revolución Cubana, llevando al poder a Fidel Castro, el que entró rápidamente en una confrontación con los Estados Unidos.

Respecto a la política económica, el primer Ministro de Economía Federico Pinedo, frente a las tensiones que se habían generado en el sector financiero en el último lapso del gobierno de Frondizi, quitó el sostén del Banco Central a la paridad cambiaria, lo que provocó una devaluación del peso, que pasó de una paridad de 83 unidades por dólar a otra de 125. Sin embargo, las complicaciones políticas empujaron a Pinedo a renunciar, siendo reemplazado por Álvaro Alsogaray, el que en un principio se preocupó por armar un equipo homogéneo para imponer un proyecto de “economía social de mercado”. Un problema apremiante que enfrentaba el gobierno era la dificultad para el pago de sueldos y otros compromisos de la administración central, por lo que emitió el “Empréstimo 9 de Julio”, que inicialmente debía colocarse sólo en el mercado financiero. Sin embargo, ante la lentitud en la suscripción se propuso a los funcionarios y empleados públicos pagarles el atraso de los sueldos en efectivo a condición que suscribieran títulos del empréstimo por valor de un mes de sus haberes.

Por otra parte, se instauró una liberación de las variables económicas, empezando por la eliminación de interferencias en el mercado de cambios, para ir abandonando los mecanismos de control sobre otros mercados. Esto era importante para fortalecer el rol de éstos como asignadores de recursos, rechazando la intervención del Estado en la economía, devolviéndole a los mercados un papel de generadores de eficiencia productiva. Con el mismo objetivo, se completó la privatización de los colectivos en la Capital, la cual se vinculaba con el abandono del rol empresarial del Estado.

Con el fin de consolidar las variables económicas y financieras en el largo plazo, se introdujo un ajuste presupuestario, buscando el equilibrio fiscal que pudiera asegurar la estabilidad precariamente conseguida. La dureza de las medidas introducidas por Alsogaray llevó a que sectores del Ejército presionaran para que se produjera cierto relajamiento en los ajustes. Esta situación, acompañada de una falta de apoyo por parte del presidente Guido llevó a la renuncia de Alsogaray en diciembre de 1962, acompañado por algunos de sus colaboradores. El nuevo ministro fue Eustaquio Méndez Delfino, quien se había desempeñado en el Banco Central hasta ese momento.

Para las elecciones del 7 de julio de 1963, Perón decidió apoyar como candidato a presidente a Vicente Solano Lima, buscando generar condiciones para una participación del justicialismo. Sin embargo, la posición de los peronistas fue heterogénea y luego de reuniones de Solano Lima con el general Julio Alsogaray, se decidió mantener la

proscripción del peronismo. Aún cuando la decisión de Perón fue optar por el voto en blanco, muchos justicialistas votaron al candidato de la Unión Cívica Radical del Pueblo Arturo Illia, para impedir el triunfo de Eugenio Aramburu (de la Unión del Pueblo Argentino) quien era considerado responsable del derrocamiento de Perón y de los fusilamientos y persecuciones de sus seguidores.

Las elecciones fueron ganadas por la fórmula Arturo Illia y Carlos Perette, con casi el 25% de los votos. Sin embargo, casi el 20% del padrón votó en blanco, lo cual expresaba un déficit de legitimidad para el gobierno. Además, Illia no era el líder del partido, que respondía a Ricardo Balbín, quien le había ofrecido la candidatura en reconocimiento a su trayectoria y ante la falta de certeza del triunfo. Por otra parte, los sectores militares afines con la UCRP “los colorados” habían sido desplazados de la conducción del Ejército, situación que complicaba la estrategia gubernamental.

Su primer Ministro de Economía fue Eugenio Blanco. El partido estaba orientado por la Declaración de Avellaneda, la cual enfatizaba el crecimiento del mercado interno, la implementación de políticas distributivas y la protección del capital nacional. Asimismo, en el gobierno existían representantes del pensamiento ligados con la CEPAL, que abogaban por la intervención del Estado en la economía y un proceso de planificación que orientara los recursos a favor de ciertos sectores productivos.

Asimismo, tomó medidas que produjeron conflictos con el capital extranjero. En principio, Illia anuló los contratos petroleros firmados por Frondizi, argumentando que eran decisiones contrarias al interés nacional. Si bien sectores nacionalistas se manifestaron a favor de esa medida, por la recuperación de la capacidad estatal para orientar la explotación de hidrocarburos, otros grupos priorizaron las dificultades que se produjeron en el abastecimiento petrolero, el pago de una indemnización a las empresas y el freno en el avance de las provincias patagónicas, beneficiadas por el auge de inversiones producido por la explotación petrolífera. Además, impulsó una ley de medicamentos que quitaba beneficios a las empresas farmacéuticas extranjeras, a favor de los laboratorios nacionales. Frente a esas medidas se produjeron conflictos con los grupos transnacionales y organismos como el Fondo Monetario Internacional restaron apoyo, lo que planteó dificultades de financiamiento para determinados proyectos.

Por otra parte, para compensar la concentración productiva en la región del litoral pampeano, en 1964 se implementó la promoción industrial para mitigar las desigualdades regionales. Los principales instrumentos utilizados fueron las franquicias

impositivas, la protección arancelaria, la introducción libre de derechos de bienes de capital y los créditos preferenciales.

Como parte de la estrategia mercado internista, el Congreso votó la Ley de Salario Mínimo, Vital y Móvil para favorecer el incremento del consumo. Sin embargo, los conflictos políticos, producto de las presiones por el retorno de Perón (huelgas, tomas de fábrica y destrucción de maquinarias) significaron un freno en el plano productivo, al tiempo que fortalecieron a sectores que abogaban por un cambio económico drástico.

Un problema para el gobierno fue su dificultad para establecer alianzas políticas sólidas que le permitieran construir una base de apoyo que superara el 25% que había obtenido en las elecciones. La posibilidad de buscar una concertación con la derecha de espectro político se desvaneció cuando se decidió anular los contratos petroleros y adoptar una política que confrontaba con las empresas farmacéuticas internacionales.

Otras opciones, como pactar con Alende o intentar un acuerdo con el peronismo, concediéndole participación electoral, fueron inviables. La primera, fundamentalmente por los conflictos tras la ruptura de la Unión Cívica Radical en 1957 y por el papel que la U.C.R. del Pueblo había tenido en la caída de Frondizi. Respecto del peronismo, además de la posición antiperonista del radicalismo, existía un veto de las Fuerzas Armadas que limitaba un intento de incorporación del peronismo en la arena política. De ese modo, la Unión Cívica Radical del Pueblo gobernó en soledad, hallando rápidamente incipientes conflictos. En 1964 la C.G.T realizó un plan de lucha que incluía la ocupación de fábricas. Ese fue el primer movimiento de una pugna que se consolidaría con el secuestro de gerentes y ejecutivos y la destrucción de máquinas. Incluso, hacia finales de ese año, se organizó el Operativo Retorno, que tenía como objetivo el regreso al país de Perón. El 1º de diciembre voló desde Madrid y fue demorado en Brasil y obligado a regresar a España, originando la reacción de sus seguidores y la adopción por parte de algunos grupos sindicales de tácticas que buscaban la posibilidad de instalación del peronismo sin la presencia física del líder.

Esta idea fue sostenida durante un tiempo aunque se mostró inviable por la capacidad de Perón para seguir influyendo sobre el voto de una masa importante de la población. La estrategia vanguardista era posicionar al dirigente metalúrgico como el único capaz de manejar a las mayorías obreras, movilizándolas para un determinado objetivo o marcándoles los límites de las reivindicaciones a las que podían aspirar. Este proyecto alcanzó su mayor grado de realización cuando en las elecciones de 1965 la Unión Popular, que le respondía, obtuvo el 36% de los votos aliada con caudillos provinciales,

convirtiéndose en la primera minoría de la Cámara de Diputados y viendo favorecidas sus aspiraciones de consolidarse como líder de un peronismo sin Perón.

Sin embargo, éste no aceptó ser desplazado de la escena y dio batalla tanto en el plano sindical como en el partidario. En el primero, fortaleció al dirigente José Alonso para fragmentar la C.G.T que se estaba convirtiendo en una herramienta central de la estrategia vandorista. Los enfrentamientos entre ambos grupos, que adquirieron ribetes violentos, marcaron un freno en la escalada de poder protagonizada por el dirigente metalúrgico. Por otra parte, para las elecciones en Mendoza, la esposa de Perón, brindó el apoyo de su marido al candidato rival al de Vandor, situación que produjo la derrota peronista, pero que ante la supremacía del protegido de Isabel sobre el candidato vandorista, mostró que la verticalidad en el seno del movimiento seguía siendo central, con lo que la posición de dirección de Perón desde Madrid se vio reforzada.

En lo económico y social, el radicalismo aplicó medidas que golpeaban a las organizaciones sindicales, para debilitar al peronismo. Aunque en 1965 se votó la ley de Salario Mínimo, Vital y Móvil, en 1966 Illia dictó el Decreto 969, que modificaba la Ley de Asociaciones Profesionales, imponiendo garantías de democracia interna en los gremios, limitando el poder financiero de las centrales obreras al disponer el depósito de las cuotas sindicales a nombre de las organizaciones locales y restringiendo la posibilidad de utilizar para fines políticos los medios financieros de los sindicatos.

Otra amenaza que debió afrontar el gobierno fue su compleja relación con los militares. Ya desde el año 1963 la intención de desplazar a Onganía, fue un factor de fricciones. Si bien los intentos de reincorporar oficiales colorados fueron dejados de lado, la politización de los uniformados planteaba crecientes peligros. Las Fuerzas Armadas atravesaban dificultades financieras impuestas por la restricción presupuestaria, lo que llevó en 1964 a firmar un tratado con Estados Unidos de asistencia militar a cambio de materiales bélicos. A esa situación se sumaba que en noviembre de ese año Onganía declaraba que el principal objetivo de los militares era la represión de la subversión comunista, para lo cual en abril de 1965 propuso una alianza con sus pares brasileños.

Además, la crisis dominicana de ese año había encontrado a la Argentina en una posición distante de la de Estados Unidos. En este país el sucesor de Kennedy, Lyndon Johnson, había endurecido su posición ante los movimientos insurreccionales en América Latina. De ahí que la posición del gobierno de Illia no fuera bien vista por las autoridades estadounidenses, las que encontraron a la administración argentina poco

confiable en la tarea de mantener una postura netamente anticomunista en la región, situación que favoreció el acercamiento de los americanos con ciertos grupos militares. Tras el retiro del general Onganía en Noviembre de 1965 por un conflicto por la designación del general Castro Sánchez como Secretario de Guerra, el gobierno creyó que ganaba un mayor nivel de autonomía. Sin embargo, se retiraba el único militar que había podido frenar a los grupos más proclives a un golpe de Estado, al mismo tiempo que se fortalecía la figura de Onganía a los ojos de los sectores críticos del gobierno.

Asimismo, el papel de la prensa para deslegitimar al gobierno adquirió importancia. En ese sentido, las revistas *Primera Plana*, *Confirmado* y *Extra*, enfatizaban la ineficacia del gobierno. Se dibujaba al presidente como una tortuga para simbolizar la lentitud del accionar presidencial. Esa visión contrastaba con la otorgada a las Fuerzas Armadas, a las que se les adjudicaba eficiencia, carácter modernizador y capacidad para resolver los problemas de la sociedad argentina. Se postulaba que era necesario terminar con la politización de los diferentes sectores, debiendo primar una racionalidad tecnocrática que buscara las soluciones adecuadas, más allá de los intereses partidarios.

En Junio de 1966, se produjo un golpe de Estado, por parte de Juan Carlos Onganía, quien buscaba modificar la forma de hacer política, por lo que junto a la destitución de las autoridades ejecutivas, se disolvieron el Congreso, las legislaturas y los Consejos Municipales, prohibiéndose la existencia de partidos. El presidente adoptó una estrategia de aislamiento, buscando rodearse de técnicos, que dotaran de racionalidad a la gestión pública. Se implantó una política represiva sobre distintos actores sociales, interviniéndose las universidades y limitando el desarrollo de actividades culturales.

En el plano económico, en marzo de 1967 el nuevo ministro Adalbert Krieger Vasena lanzó un plan de estabilización, que para bajar los índices de inflación y controlar el déficit fiscal, implantaba una devaluación del 40%, el congelamiento de los salarios, al tiempo que favorecía la entrada de inversiones extranjeras. Para apropiarse de parte de la rentabilidad que obtenían los exportadores por la devaluación se impusieron retenciones a ciertos productos exportables, que no solo permitían aliviar la situación fiscal, sino que permitían acumular fondos que funcionales para dinamizar la inversión. Se fue constituyendo, así una alianza entre el capital local concentrado, el capital transnacional y la burocracia estatal, que se suponía que haría viable un rápido proceso de acumulación de capital, esencial para acelerar el proceso de modernización de la economía, que había quedado trunco en opinión de varios analistas durante el gobierno de Frondizi. Esa redistribución regresiva del ingreso requería la aplicación de medidas



que afectaban a los trabajadores, como la reducción de la indemnización por despido o la “ley de arbitraje obligatorio en los conflictos”, que dificultaba fuertemente las huelgas.

### **Reflejo de la Prensa Sindical**

Teniendo en cuenta el panorama descrito, a las huelgas violentas le siguieron atentados con bombas y en ese marco nos interesa rastrear el universo de significados y discursos presentes en el mundo ferroviario de los sesenta-setenta que permiten la indagación en los cruces de la dimensión cultural, política y organizacional para poder comprender y explicar cómo se conforman subjetividades, simbolismos, imaginarios, horizontes de sentido y se legitiman pluralidad de prácticas sociales. Para ello, nos propusimos analizar los números del periódico el *Obrero Ferroviario* (OF) en el período de 1960-1970 para poder contar con una mirada concentrada en esos años cambiantes y de gran efervescencia social.

A estos efectos y con el objeto de entender las posiciones dentro del mismo gremio<sup>3</sup>, a través de las voces de los trabajadores del riel, es que analizaremos el periódico *El Obrero Ferroviario*, que apareciera por primera vez el 1º de junio de 1912, con una frecuencia quincenal. Contaba con cuatro páginas y ese año tuvo sus números desde junio a noviembre. Su editor era La Unión Ferroviaria sita en Independencia 2880-88, Capital Federal. En su primer número se puede leer: Año I Número I, en la primera página, firmado por el órgano Oficial de la Federación Obrera Ferroviaria

*“Al iniciar nuestra labor en pro de la unión de todos los obreros ferroviarios, dirigimos un fraternal saludo a toda la prensa obrera que lucha con valor por el engrandecimiento y la emancipación de la clase trabajadora”*

En la página siguiente, número 2, se puede leer en un recuadro el siguiente título y su respuesta:

*“Qué entiendo por organización obrera?” La organización obrera; es algo así como una definición de clase. Es el ejército grande y noble de la canalla augusta, reivindicadora del humano derecho en pugna por la vida”* Ésta fue su manera de presentación al público y es así como empiezan a recibir colaboraciones de notas de trabajadores ferroviarios de todo el país. En el año 1913, en el mes de mayo empieza a aparecer una vez al mes y la Secretaría Central a partir de septiembre pasó a funcionar en la calle Méjico 2070.

Pasados unos años, el *Obrero Ferroviario* el 1 de junio de 1920, Año IX, en su Número **85** escribe: *“Con el presente número pisa el dintel de su noveno año de existencia nuestro querido y*

<sup>3</sup> También contamos con una entrevista realizada el 26. 5 .2014 al dirigente ferroviario Lorenzo Pepe, en sus oficinas del instituto Histórico Juan Domingo Perón, que reafirma la postura de los trabajadores del riel

*batallador periódico. Sus páginas han reflejado en toda ocasión y con escrupulosa fidelidad los dolores, los sentimientos y esperanzas de los trabajadores del riel (...) Ha sido este periódico, entre el gremio, el más fecundo sembrador de ideas y es a él a quien se debe el vigoroso florecimiento del espíritu batallador y de clase, que hoy anima a los ferroviarios del país”*

Más adelante en tiempo y ya cercano a nuestro tiempo de análisis, en el *Obrero Ferroviario*, del Año XXXIV (3ª época) en el número **713**, se podía leer:

**“Se hizo cargo el nuevo Interventor”** *El 6 de abril de 1959 en reemplazo del Cnel. Edgardo Fait asumió sus funciones de interventor en la Unión Ferroviaria, el teniente Coronel (R .E.) Alberto J. Alderete, que fuera designado por decreto”.*

En Mayo, aparece en forma quincenal y el 8 de septiembre de 1959, Año XXXIV (3ª época) N ° **714**, en la primera página el título con grandes letras negras dice:

**HA SIDO RESTITUIDA A SUS LEGÍTIMAS AUTORIDADES LA UNION FERROVIARIA.** *“Se vivió el 3 de septiembre un clima de fiesta en la sala del cine-teatro Unión, porque después de casi 10 meses, la Unión Ferroviaria, era reintegrada a sus legítimas autoridades, injustamente separadas de su cargo el 27 de noviembre de 1958. En un magnífico acto la Comisión Directiva se hizo cargo nuevamente de sus funciones. En la ocasión hablaron el compañero Américo del Río y el compañero Scipione”*

En esa misma página 1, en un recuadro al pie sobre el lado derecho, es la primera vez que aparece el SUMARIO, y se destaca que era un número especial porque notificaba a sus lectores una amplia visión de todos los acontecimientos sucedidos desde el 27 de noviembre de 1958, fecha en que se estableciera la normalización del gremio. Ya contaba con 16 páginas. En el mismo número, pero en página 11, casi al final de la misma sobre la derecha se lee:

**El tiraje de esta edición.** *“Se ha dispuesto que el Obrero Ferroviario aumente su tiraje a 20.000 ejemplares. De tal manera que llegue en esta edición a 200.000 ejemplares para poder satisfacer la ansiedad de todos los compañeros del país...”*

Con este número **714**, quedaba normalizada la publicación de *“El Obrero Ferroviario”* y en la página 14 aparecía la nómina de la Comisión Directiva, a saber:

Presidente Antonio Scipione - Vicepresidente 1º José Provasi Vicepresidente 2º Alberto Riva- Vicepresidente 3º Luis J. Cantelli Tesorero Ángel Papini- Protesorero Juan Carlos Lamino Secretario de Actas Carlos Agustín Demartini- Prosecretario de Actas Américo del Río y 18 vocales.

Y en el mismo número en página 3 anuncia que se incrementa su distribución a través de los delegados internos que participan con sus notas permanentemente, especialmente del interior del país. Este número contó con 12 páginas.

En el siguiente número **716**- 15/10/1959 se vuelve a la cantidad de 8 páginas, cantidad que seguirá hasta diciembre. El motivo de la fluctuación de la cantidad de páginas, se debe más a un problema económico, que a la falta de notas de interés de los trabajadores de dicho gremio.

Sin embargo los esfuerzos económicos parecieran ponerse en conseguir un espacio radial, así se ha podido contratar un espacio de radio por L. S. 5 Radio Rivadavia que se transmitirá de lunes a viernes, en el horario de 18.38 a 18.45 a partir del día 2 de noviembre. Este espacio se denominará “La voz de la U. F” *para que llegue la palabra oficial acerca de los problemas por cuya solución brega incansablemente el cuerpo directivo, a la vez que reforzará el vínculo de unión que debe llegar a dirigentes y asociados*, así se leía el anuncio de la página 4.

Avanzando lentamente, con la lectura y análisis de los distintos números, en el **745** del 2 de enero de 1961, se puede leer una nota en la página 3 en la primera columna de la izquierda titulada:

**Las relaciones obreras** que explica: “...*La historia del movimiento obrero ferroviario es una de las más brillantes que puedan registrar los anales del sindicalismo argentino. Nacido estoicamente, supo batallar con entereza para el logro de sus aspiraciones. Las luchas no fueron pocas (...) En su larga trayectoria, la U. F ha demostrado a propios y extraños su capacidad organizativa, su espíritu de lucha y su rectitud de proceder(...). La U. F ha luchado por conquistas de nuevos beneficios y su aplicación a todos sus representados, sin discriminación de características de desempeño ni relación de dependencia; y esas conquistas han sido logradas progresivamente a medida que se iban despejando diferentes problemas- no en “ serie” como se ha afirmado-conforme a un concepto ordenado de los asuntos administrativo-gremiales (...) El prestigio de un gremio no se cimenta con palabras malintencionadas, sino con hechos concretos y la seriedad de sus dirigentes debe trasuntarse en actitudes adecuadas y responsables (...) Los obreros tienen ya un acabado concepto de la palabra unidad y no cesarán hasta verla convertida en una hermosa realidad”*

Sin Firma<sup>4</sup>

En el número **750**, del 15 de marzo de 1961 se puede leer el siguiente título:

***Entrevista con el Presidente de la Nación. Le fueron planteados en el transcurso de la misma diversos problemas que preocupan al cuerpo directivo*** (como subtítulo)

La nota tomada de la página 4 dice: “*Una delegación encabezada por el titular de la organización compañero Antonio Scipione, entrevistó el 28 de febrero último, al presidente de la Nación, doctor Arturo Frondizi, con el objeto de plantearle diversos problemas que merecen la especial preocupación de las autoridades de la U. F. A saber préstamos personales, comisión paritaria de Higiene, Decreto 8302/57, representación gremial en la Dirección de Asistencia, situación económica de la Dirección General, intervención en los problemas de asistencia médica y finalmente sobre el salario familiar”*

Se requirió por esos días del Doctor Frondizi una rápida definición del problema a fin de llevar al gremio un aliciente económico que le permita contrarrestar, aunque sea en parte el continuo aumento de los artículos de primera necesidad.

En el número **751** entre el 3 y 17 de abril de 1961, en la página 7 aparece una larga nota, en la que se detalla el comportamiento del gremio y la CGT.

*“El 16 de marzo pasado se ha incorporado al calendario de las grandes celebraciones de la clase trabajadora argentina. Tras largas y fatigosas gestiones realizadas a través de 8 meses, logrose concretar el primer paro que conducirá a la unidad definitiva de la clase trabajadora. Los representantes gremiales se han constituido en autoridades provisionales de la central confederal, paso fundamental para el futuro desenvolvimiento del movimiento obrero; pero lo decisivo en esta cuestión*

---

<sup>4</sup> Sin firma como casi todos los artículos.

*será la conducta que seguirán los trabajadores en cuanto a su interrelación se refiere. La CGT ha sido recuperada por sus auténticos dueños; está en manos de las organizaciones gremiales”*

En otro apartado de la misma página se lee el siguiente título:

### **Devolución de la C. G. T.**

*“En el año 1955, producido el movimiento militar revolucionario, se dispone por decreto del gobierno provisional, la intervención a la Confederación General del Trabajo y a todas las organizaciones sindicales del país. Con el propósito de determinar el futuro desenvolvimiento de la central obrera se convoca en el año 1957 a un Congreso General del que participan las asociaciones gremiales afiliadas. El día 26 de Agosto de ese año dan comienzo las deliberaciones, en las que a corto plazo se evidenciaron factores de perturbación que impidieron concretar la recuperación de la central confederal para la clase obrera (...). La clase trabajadora esperaba una solución concreta a las divergencias existentes con el objeto de arribar a la tan ansiada unidad y a la recuperación de la CGT. En el mes de julio de 1960 la U. F formula un histórico llamado a todas las organizaciones del país y encuentro económico favorable. Y el poder Ejecutivo sanciona el decreto 1886/91 disponiendo la devolución de la CGT a las organizaciones gremiales. Se le entregó la CGT a la comisión de las 20 organizaciones que en lo sucesivo se llamará Comisión Provisional (...) ¡La CGT ha sido recuperada por los trabajadores y para ellos! Con prescindencia política, teniendo por supremo objetivo lo estrictamente gremial, la unidad de la clase obrera quedará asegurada”*

En el número siguiente **752**, correspondiente al 9 de mayo de 1961, en la página 1 con grandes títulos y subtítulo aparece la siguiente nota que reclama a gritos la derogación de la ley que ata la acción sindical.

**Se reclama la derogación de la ley 13.234. So pretexto de organizar a la Nación ante una posible contienda bélica, la misma ha sido utilizada para maniatar la acción sindical**

**El gremio y la Ley 13.234**, en página 1 se puede leer la siguiente nota:

*... “el gremio ferroviario sufrió, a partir de 1951, la aplicación de las disposiciones de Ley 13.234 en cuatro oportunidades (...) la misma fue la amenaza constante que desde 1948 han esgrimido los gobiernos contra las reivindicaciones obreras y cuando la desesperación de los trabajadores terminó por llevarlos a actitudes de fuerza-única arma realmente eficaz, fue también la Ley 13.234 la que castigó sin piedad la justa lucha de la clase asalariada. Pese a que esta Ley surgió de la necesidad de defender al país ante una posible contienda bélica en la práctica se la utilizó para reprimir la acción sindical, pretendiendo subordinar la misma al paternalismo estatal e impidiéndole luchar por la defensa de conquistas logradas y la consecución de otras.”*

### **Lo ocurrido en 1958**

*(...) en noviembre de 1958 el gremio del riel, por exigir el pago de una retroactividad que se adeudaba desde hacía meses y en momentos en que más arreciaba el alza en el costo de la vida, fue movilizad militarmente en virtud de los decretos 10.394 y 10.395 basados en las disposiciones de dicha Ley, atribuyéndose al presidente de la Nación, como comandante en jefe de las FF. AA, la facultad de desplazar a cientos de miles de civiles del campo jurisdiccional que determina la Constitución Nacional, sometiendo a los mismos a la justicia militar, mediante simple decreto del Poder Ejecutivo, lo que significaba reconocer al presidente de La Nación, la suma del poder público, considerado por nuestra Carta Magna, en su artículo 29, como” infame traición a la patria” (...). No dudamos que la misma fuera de repudio a esa Ley que, so pretexto de defender al país, trataba de maniatar a la clase obrera y sus organizaciones sindicales por medio del temor. Resumiendo: (...) En todo el texto de la Ley no se aprecia la ingerencia del Poder Legislativo ni del Judicial y también se le otorga al Poder Ejecutivo, la suma del poder. Todo el poder al Ejecutivo, es decir específicamente al presidente de La Nación. De tal manera deja de ser representativa, republicana y federal según la Constitución de la Nación. (...) esta ley atenta contra la democracia y la libertad (...) Si el derecho, sin la posibilidad de aplicar una sanción jurídica, es una utopía, el derecho sin justicia es una manifestación de la fuerza.”*

La U. F solicitó la inmediata derogación de dicha Ley, en la seguridad de que con ello se daría un paso decisivo para lograr el clima de paz y tranquilidad en que la clase trabajadora deseaba desenvolver sus actividades dentro del marco de la Ley y de respeto a la Constitución Nacional.

En un recuadro inferior y central de esa misma página 1 aparece:

### **¡PARO DE ACTIVIDADES EL DÍA 15!**

*... El cuerpo directivo de la organización ha adoptado una importante resolución: 1.Efectuar un paro de 24 horas el día 15 del actual para lograr el aumento salarial de 2.000 pesos y asignaciones familiares y obtener de las autoridades pertinentes la fijación de la fecha para iniciar las tratativas por el aumento de emergencia en los sueldos. 2) Será cumplido por el personal de los ferrocarriles, puertos nacionales, Mercado Central de Frutos y Villalonga- Furlong. 3) el personal de la Dirección General de Asistencia y Previsión Social para Ferroviarios, realizará en la misma fecha un paro de 12 a 13 horas, estableciéndose expresamente para el personal de la Dirección General de Asistencia el cubrimiento de la guardia para atender los servicios de mayor urgencia. 4) Declararse en sesión permanente.*

**Por los medios habituales, de inmediato se informará a las seccionales y al gremio en general sobre el problema, con mayor amplitud.**

En la página 3 en la 1era columna de la izquierda a toda página se podía leer la siguiente nota:

### **DISCIPLINA GREMIAL**

*(...) Es un llamado al tino y a la prudencia como siempre a los obreros recordándoles la necesidad de mantener la disciplina gremial, evitando la adopción de medidas por cuenta propia y que, en lugar de favorecer la solución, pueden dificultarla. (...) Los antiguos tienen obligación de hacerles entender a los más jóvenes que no siempre debe emplearse la fuerza, cuando no se han agotado los medios para lograr algo por vía conciliatoria. Y los jóvenes, deben encontrar la verdadera senda por la que es necesario marchar para lograr la consecución de los objetivos perseguidos. En la disciplina gremial reside el triunfo de la clase obrera. No por conocido este axioma debe ser dejado de lado. Disciplina es sinónimo de triunfo. Indisciplina, es signo de fracaso. Si es necesario efectuar un paro el día 15, ha de ser el cuerpo directivo quien lo resuelva”*

En la página 4 en un recuadro pequeño hacia la derecha y al pie se lee:

### **MENSAJE DE SCIPIONE**

En el Mensaje del 1 de Mayo el compañero Scipione hizo una reseña histórica del día alusivo y su trascendencia universal, “señalando la necesidad de continuar velando por la principios de la unidad y el fortalecimiento sindical”.

Al avanzar en otros números podemos leer el desarrollo de los acontecimientos con respecto al acatamiento del paro, así en el número **753**, del 16 de mayo de 1961 aparece con grandes títulos:

### **¡CON EJEMPLAR DISCIPLINA SE CUMPLIÓ EL PARO!**

Y en el subtítulo: *El gremio, luchando por sus justas demandas, demostró que permanece unido ante la Incomprensión Oficial.*

Se lee en la página 1: “El 15 del corriente ha sido una jornada de unidad del gremio ferroviario (...) se exhorta a los compañeros a seguir manteniendo esa unidad y disciplina...” Se ve una foto mostrando el paro total, reflejado en las plataformas vacías, que dan una idea más

acabada de los alcances del paro. Luego en un recuadro en el centro de la página Scipione anunció el paro por Radiofonía (lo hizo en la audición “La voz de la Unión Ferroviaria”), en la audición radial de la organización el día 10 del corriente, reseñando los problemas planteados, anunciando la realización del paro del 15, si antes de esa fecha no se solucionaban los mismos: “(...) con el espíritu que siempre ha caracterizado a la Unión Ferroviaria, se trató pacientemente de lograr el reconocimiento de nuestros justos reclamos y a tal efecto no se escatimó esfuerzo alguno para obtener una solución que no desmereciera las relaciones cordiales que debieran existir en las empresas (...) Pero esta actitud no fue correspondida por las autoridades del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social... Por lo expuesto los cuerpos directivos de la Unión Ferroviaria y La Fraternidad han resuelto efectivamente un paro de 24hs el día lunes 15 del corriente tendiente a lograr el aumento en las asignaciones del salario familiar y el aumento de emergencia”

En la página 2 se puede leer:

### **El gremio del riel**

*Espera que en forma pacífica se solucionen los problemas (...) es necesario que el gremio una vez más de cuenta y pruebas de su disciplina (...)*

En la página 3, en primera columna de la izquierda a toda página aparece un artículo titulado:

### **TRIUNFÓ EL GREMIO**

*“(...) deben analizarse las consecuencias del día 15. (...) desde lo económico se habló en los medios de las pérdidas que ocasionó el movimiento de fuerza... pero más lamentable es que se trate de confundir a la opinión pública, con informaciones imprecisas, que no dejan traslucir en verdad (...) Nos interesa mucho más analizar las consecuencias del paro desde el punto de vista gremial. Al respecto, solo cabe una afirmación: triunfó el gremio! Con ejemplar disciplina y sentido del deber, los ferroviarios acataron lo dispuesto por el cuerpo directivo. No corrió un solo tren en todo el país; los talleres cerraron sus puertas; el silbato de las locomotoras permaneció mudo; las estaciones vacías. En todo el ámbito nacional, nadie desertó dando así al movimiento características tales que lo convirtieron en un éxito total (...) El gremio ha dado pruebas elocuentes, a través de la historia sindical, de su valor, de su disciplina, de su sentido del deber y de su responsabilidad gremial(...) Ha sabido estoicamente, sobrellevar los momentos difíciles, pero no se lo pudo encadenar, porque late en él el espíritu de la libertad y de la rebeldía ante la injusticia y la fuerza y continúa luchando porque cree firmemente en un mundo mejor, con menos privilegiados y con más justicia, con menos sufrimientos y con más igualdad (...) El día 15 el triunfo ha sido del gremio, nucleado sin distinciones de ninguna naturaleza alrededor de las autoridades de la organización. Muchos otros triunfos le esperan si, como ayer, la acción a llevar a cabo está basada en el convencimiento de que sólo con la unidad ha de ser posible el triunfo ¡Adelante ferroviarios! ¡Viva la unidad del gremio!”*

Por otra parte, y para continuar con la voz de los obreros ferroviarios, en el N ° 754 de fecha 2 de junio de 1961, aparece a toda página, en la 4 la siguiente nota:

### **UN NUEVO AÑO DE VIDA CUMPLE EL PERIÓDICO SOCIAL**

*“Han transcurrido 49 desde la aparición del primer número. 1912 se inicia el ciclo de las grandes huelgas del gremio ferroviario que abarcaría hasta 1919. El ambiente sindical se halla convulsionado; la clase trabajadora y en especial la ferroviaria, lucha sin desmayos por mejores condiciones de vida, por más altos salarios, contra la represión de que es objeto por parte de las empresas y los policías. Se viven momentos difíciles. En esa convulsión, se produce la fundación de la Federación Obrera Ferrocarrilera, que más tarde se llamará Federación Ferroviaria. Es el 5 de enero de 1912. Al día siguiente 6 de enero, una violenta huelga de maquinistas se desencadena, prolongándose por espacio de más de un mes. Se sabe entonces, que los prolegómenos de la aparición de El Obrero Ferroviario, fue en un ambiente de efervescencia social, porque pareciera que nuestro periódico hubiera heredado de la época en que se vivía ese espíritu de rebelión contra la injusticia y la desigualdad. El 1 de junio de 1912 dio luz el primer número de El Obrero Ferroviario impreso en los talleres gráficos de “La Leonesa”, allá por la calle Bernardo de Irigoyen al 700. ¡Cuántos sacrificios para concretar en realidad el anhelo de los dirigentes a fin de ponerse en contacto con el gremio a través del periódico! ¡Qué esfuerzos*

*económicos para imprimir aquellas cuatro páginas a doble formato! ¡Qué sigilo para no delatar la imprenta y perjudicar a su noble propietario, que se exponía a una posible clausura y detención” Desde entonces el Obrero Ferroviario continuó apareciendo regularmente, una vez por mes, convirtiéndose en el portavoz de las inquietudes del gremio. Vivió distintas épocas y a través de sus páginas ha ido reflejando cómo sienten y cómo piensan los ferroviarios de todo el país agrupados en la Unión Ferroviaria. En la actualidad. El*

*Obrero Ferroviario aparece cada 15 días en afán de que el gremio conozca de la manera más rápida posible la marcha de sus problemas y las gestiones del cuerpo directivo con el espíritu de siempre se han renovado exteriormente. El tamaño tabloide, más práctico, reemplazó al doble formato de antaño”*

En ese mismo número **754**, en la página 3, sobre mano izquierda en la 1º columna un artículo que dice:

### **LA DEFENSA DE LOS FERROCARRILES**

Poco después del paro del 15 de mayo hubo una réplica violenta por parte de las autoridades nacionales, conociéndose el decreto 4061 que echaba al olvido la solicitada colaboración obrera en los planes de reestructuración ferroviaria. Todo configuraba un panorama sombrío para las organizaciones gremiales que se veían enfrentadas a una política estatal inconciliable con el interés nacional. A ello se sumaba la propaganda de prensa, que en defensa de no se sabe qué extraños intereses, había iniciado una campaña de descrédito de los ferrocarriles y el gobierno, creando así mayor confusión (...)

En la parte inferior de la página 8 sobre el margen derecho se puede leer:

Se ha preparado dicha página como afiche porque es necesario que la opinión pública conozca a los verdaderos responsables del déficit ferroviario....  
Compañero: fije la página central en un lugar visible que la ciudadanía sepa quién es el culpable.

El *O. F.* Nro.**758** del 1 de septiembre de 1961 decía que se había levantado el paro de 96 horas, ante el acuerdo firmado, se convino en dejar sin efecto las medidas de fuerza dispuestas. El discurso que dio Scipione por Radiofonía con la orden de levantar el paro decía:

*“el paro por 96 horas a partir de 0 hora del 28 del corriente dispuesto por UF y La Fraternidad, ha quedado sin efecto como resultado de las tratativas efectuadas ante el Ministerio de Obras y Servicios Públicos... (...). Estamos convencidos de que los ferrocarriles nacionales deben evolucionar grandemente para el mejor cumplimiento de su cometido específico al servicio de la comunidad. Por ejemplo: la reactivación sin amputaciones, el mantenimiento de las fuentes de trabajo; el respeto de las conquistas laborales y sociales y el diálogo permanente a un mismo nivel, de autoridades y gremios; dará frutos de beneficio común. En la etapa transcurrida, como en las futuras, la meta ha de ser la satisfacción de los derechos esenciales de los trabajadores, en coincidencia con la defensa de los altos intereses nacionales”*

En el *O F* Nro.**759** se nota que dicho periódico tiene más páginas, en total 24, porque abarca más tiempo desde el 15 de septiembre al 2 de octubre de 1961, además ya no hay suplemento, sino que dos páginas 16-17 lo reemplazan.

En el número **760** del 20.12 .1961 grandes titulares anuncian:

**TRIUNFÓ LA JUSTICIA**

*“Después de 42 días de huelga, el gremio hizo retroceder al gobierno en su política siniestra. Se muestra en la página 1 una imponente demostración de solidaridad con los ferroviarios en el acto de la CGT, efectuado el 6 del corriente.”*

Se leen dos recuadros, a la izquierda:

### **BOYCOT A “CLARÍN”**

*“Clarín” ha negado información de la UF; ha tergiversado las informaciones, ha propiciado el divisionismo y tratado de confundir al gremio, con noticias inexactas y tendenciosas. Y el gremio responde con el Boycot, porque “Clarín” no representa la libertad de prensa ni el sentir nacional.*

Y hacia la derecha:

### **BOYCOT A “CLARÍN”**

*Quienes defienden a todos los gobiernos que se suceden en el país y reciben de ellos abundante publicidad, están sometidos a los dictados oficiales. “Clarín” es un triste ejemplo. No lo adquiera. Que en lo sucesivo lo lean los enemigos de los ferroviarios*

Se puede leer al final, *“la huelga fue un éxito”*

En el número **761** del 1.3.1962 hay un cambio de autoridades y el Director pasa a ser Alberto Albarellos. Es de gran preocupación para los compañeros ferroviarios el cumplimiento de la **Ley 11.544/1929** sobre la jornada de trabajo<sup>5</sup> Sin embargo, hacia fines de ese año con el gobierno de transición de José María Guido y con Alsogaray nuevamente en el Ministerio de Economía, en el número **771** del 2 de noviembre de 1962, cuyo Director vuelve a ser Antonio Scipione se rescata el siguiente texto a toda página 1:

### **¡NO! Responde el gremio a la pretensión Oficial**

*“Como en 1958, la ligereza y desaprensión de los funcionarios del ministerio de Trabajo, dedicados a crear un clima de división en el gremio ferroviario cuyo resultado pretenden capitalizar, ha provocado un nuevo ataque a la Unión Ferroviaria, a menos de dos meses de la finalización del proceso eleccionario, cuya demora debe imputarse única y exclusivamente a dicho ministerio. También como en 1958, los obreros del riel, sin distinción de banderas ni colores políticos de ninguna naturaleza, están dispuestos a defender la autonomía y los principios de la actividad sindical. Queremos la legalidad en el desenvolvimiento de las relaciones gremiales; queremos el respeto a las normas de derecho que prohíben al Poder Administrador su ingerencia en los asuntos internos de los sindicatos; queremos que esos asuntos internos se desarrollen también dentro de las claras normas de nuestras disposiciones estatutarias (...) Se llama a la firmeza para evitar un nuevo atropello a los designios de los trabajadores del riel (...)”*

Es de destacar que entre octubre de 1963 y junio de 1966 en que fue presidente de la nación el Dr. Illía y en los números del periódico *O. F* del año 1963 se pueden leer artículos, siempre sin firma, sobre la normalización del gremio y en cuanto a la

---

<sup>5</sup> **“Artículo 1º** - La duración del trabajo no podrá exceder de ocho horas diarias o cuarenta y ocho horas semanales para toda persona ocupada por cuenta ajena en explotaciones públicas o privadas, aunque no persigan fines de lucro. No están comprendidos, los trabajos agrícolas, ganaderos y los del servicio doméstico, ni los establecimientos en que trabajen solamente miembros de la familia del jefe, dueño, empresario, gerente, director o habilitado principal. La limitación establecida por esta ley es máxima y no impide una duración del trabajo menor de 8 horas diarias o 48 semanales para las explotaciones señaladas. *(Párrafo incorporado por art. 1º del Decreto Ley N° 10.375 B.O. 25/6/1956).* **Art. 2º** - La jornada de trabajo nocturno no podrá exceder de siete horas, entendiéndose como tal la comprendida entre las veintiuna y las seis horas. Cuando el trabajo deba realizarse en lugares insalubres en los cuales la viciación del aire o su compresión, emanaciones o polvos tóxicos permanentes, pongan en peligro la salud de los obreros ocupados, la duración del trabajo no excederá de seis horas diarias o treinta y seis semanales.



estructura del mismo, es similar sin demasiados cambios, mientras que durante el año 1964 se pueden registrar a través de sus páginas, gran cantidad de paros pero solo parciales, sin demasiada trascendencia. Recién en el año 1965 se rescata del *O. F* Nro. **793** de enero-febrero con 16 páginas grandes titulares con la firma de su Director Antonio Scipione: *“el cuerpo directivo ha decidido la postergación del movimiento proyectado y no su levantamiento, hecho precautorio que los compañeros, a no dudar, habrán de compartir al penetrarse en los términos del acuerdo”* En todo momento se llama a la Unidad. *“(…) de ser preciso, el cuerpo directivo reiniciará la lucha, mientras tanto una vez más se insiste en que deben concentrarse los esfuerzos para el logro de los objetivos comunes manteniendo un sólido frente unido”* página 1

En realidad se trata de un llamamiento a la unidad con sentido nacional, hay una fuerte denuncia a los intereses extranjeros, foráneos. *“Las mentalidades coloniales enquistadas en sectores claves de la administración nacional han comenzado a encarrilar las pretensiones aconsejadas por el imperialismo, saboteando desde adentro la nacionalidad de los ferrocarriles. Desde fuera y desde adentro se ha desprestigiado al ferrocarril nacional, acorralándolo para impedir su misión de progreso, negándole el acceso a los puertos y tratando de destruirlo mediante la creación de una sociedad mixta. El colonialismo no duerme y sus servidores tampoco. La nacionalización de los ferrocarriles es un hecho irreversible: el 1 de marzo de 1948 es una fecha incorporada definitivamente al patrimonio histórico argentino. Y es desde este momento en que aparecen notas denunciando que el ferrocarril sufre una desleal competencia por parte del automotor y se llega a decir que los caminos se han trazado paralelos a las vías en lugar de vincular las zonas productoras con el sistema ferroviario”*

En el Nro. **803** de marzo de 1966, en la página 6 se puede leer: **“El transporte ferroviario sufre desleal competencia”**, como título y luego la nota que dice: *“los automotores usufructúan sin cargo alguno lo que la Nación construye: caminos. Los automotores utilizan esos caminos, en los que se producen desgastes, producen evasiones de dinero por las reparaciones, déficit que no pagan, el ferrocarril transporte a bajo costo, el automotor presta un servicio real o no se presta (no regala nada), aquél cumple una función social, éstos no... no se puede seguir con la competencia desleal, se debe planificar de acuerdo a las necesidades y a las zonas del país. Complementación, no competencia!”*

Todo apunta a que los ferrocarriles son descuidados y se da mayor importancia al automotor, a lo largo de los números siguientes del *O. F* (**805 al 807**) se habla de la llamada “operación destrucción” y de “la batalla entre el ferrocarril y el petróleo”, pelea entre “privatización y nacionalización”. Paralelamente a ello se habla de la Normalización de la CGT, en forma inminente. En el N ° **805** de mayo de 1966, en las páginas 3 y 4 se hace referencia a la cita “operación destrucción”. Pero es quizás lo más notorio, que aparece como nota en la página 7 es la titulada: **Puertos Nacionales- Una empresa con resultados económicos favorables que se abandona sugestivamente.** *“El Puerto de Rosario: de exportador cerealista a las ruinas” El abandono es una realidad patente, pero lo que resulta incomprensible es la desidia evidenciada por los funcionarios que manejan lo relacionado con los transportes”* En la página 8 se puede leer: *“la precariedad de las instalaciones producirá la paralización del puerto”... Vías hundidas, cambios tascados, guinches inutilizados, cimientos carcomidos, son algunos de los ejemplos del calamitoso abandono del patrimonio nacional... (..) el valioso patrimonio que representan los puertos está gravemente deteriorado, por el abandono que han hecho de él los funcionarios. (...) accesorios y elementos de coches motos yacen junto con chatarra y desperdicios, siendo aún de utilidad. Y los funcionarios siguen diciendo “está en marcha la recuperación”*

En los últimos números consultados del *Obrero Ferroviario*, se pueden leer interesantes notas del Editorial, casi siempre redactadas por el Director llamando a la unidad de los ferroviarios. En el Nro. **814** marzo de 1968, cambia el Director y pasa a ser el Cnel. (RE) Carlos Miranda Naón, en un nuevo gobierno de facto del Tte. General Juan Carlos Onganía. En ese número se trata un plan para la normalización del gremio, ya que la huelga se transformó en un arma permanente de combate, y los paros sólo posibilitaron

un remiendo parcial al entredicho. Nuevamente hacia la primera quincena de Abril de 1970 el director que asume es el Tte. Cnel (RE) Oscar Emilio Ramírez, el que presenta un programa socioeconómico en el gremio y convocando a elecciones para la futura normalización sindical. Y llegamos a consultar el Nro. **818** de setiembre de 1970, en el que con grandes titulares se puede leer: ¡La Organización recuperada! Luego de más de tres años de intervención, la Unión Ferroviaria está nuevamente en manos del Gremio. Asumía como Director Narciso A. Angel y comenzaba una nueva etapa tan ansiada por todos.

### **Algunas consideraciones finales**

Los trabajadores del riel se encuentran entre los primeros que se agruparon en organizaciones nacionales fuertes y centralizadas y lograron reconocimiento tanto de las empresas de transporte como del Estado Nacional. Su protagonismo e importancia en la conformación del movimiento obrero previo a 1943 se explica por la gran cantidad de afiliados, la fuerte cohesión interna y la centralidad del transporte ferroviario en la economía del país. Este gremio acompañó los vaivenes que desde la oficialidad se le impuso, resistiendo las embestidas con huelgas. También acató en distintas oportunidades los dictámenes de la CGT, aunque algunas veces tuviera fuertes disidencias internas. Desde la nacionalización hasta 1956 las distintas líneas ferroviarias habían funcionado como empresas autónomas agrupadas por administraciones burocráticas ineficientes como la Empresa Nacional de Transportes. Ese año se decidió crear una nueva empresa ferroviaria, que tendría a cargo la explotación de todas las líneas y que se denominó EFEA (Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino).

La flamante empresa debió hacer frente a los desafíos del ferrocarril, obsoleto, anticuado, ineficiente, con carencia de material rodante y un enorme déficit de explotación. Se decidió reorganizar las líneas ferroviarias y así de 8 quedaron 6 y además se eliminó la palabra “Nacional”, del nombre de las mismas. En lo normativo se redactó y se puso en vigencia el RITO (Reglamento Interno Técnico Operativo) que reemplazó a los reglamentos que aún estaban vigentes. Se continuó con la política de dieselización que había comenzado hacía unos años. Se remodelaron estaciones, se modernizaron algunas líneas, se incorporaron nuevos coches eléctricos japoneses y se instalaron sistemas de señalización automática en parte de las líneas, pero todo fue muy oneroso al momento de pagar. Por otra parte la creación de EFEA monopolizó los servicios y después de algunos años el ente se convirtió en algo tan burocrático que distaba mucho de ser una empresa en sentido moderno, además para satisfacer la

demanda de pasajeros, se descuidó el transporte de carga. Cuando asume a la presidencia Frondizi se comienza a plantear el crecimiento de la economía y entre las actividades básicas consideradas estratégicas se encontraban la industria petrolera y la automotriz, a las que se le dieron importancia pero produjeron un impacto negativo en la actividad ferroviaria. Era casi una obsesión del gobierno y se llevó adelante la llamada “batalla del transporte” y en 1959 se conoció el informe elaborado por la CEPAL: que acusaba “falta de modernización y poca participación del ferrocarril en el mercado del transporte”. Primero el secretario de Transportes Dr López Abuín fijó la idea de modernización a largo plazo, luego fue la etapa liderada el Ministro de Hacienda el ingeniero Álvaro Alsogaray, el que con la política de pasar a manos privadas la mayoría de las actividades ferroviarias, desató gran tensión entre los gremios ferroviarios<sup>6</sup>. La tercera etapa en la política ferroviaria de Frondizi, comenzó en los primeros meses de 1961 con el Ministro de Hacienda Roberto Alemann, el que al aplicar drásticas medidas generó una gran crisis sindical ferroviaria siendo una de las causas del fin del gobierno de Frondizi, al año siguiente. La huelga duró 42 días y fue violenta, con sabotajes y hechos de fuerza en varios lugares. El Dr. Illia, como presidente, poco pudo modificar, en el gremio y a nivel país. Habrá que esperar la llegada de Juan Carlos Onganía, cuando el Ejército desembarcó de lleno en la empresa ferroviaria. El hombre fuerte que se colocó al frente de Ferrocarriles Argentinos fue el general de división Juan Carlos De Marchi, el que implementó políticas contradictorias y no hubo verdaderos avances en materia de ferrocarriles. Todos los planes implementados: el de largo Alcance (1962), el Plan CONADE (1965) y el de mediano Alcance (1970) fracasaron ante los elevados costos a los que se debían enfrentar.

En lo referente al *Obrero Ferroviario*, fueron consultados 75 números en la Biblioteca de la Unión Ferroviaria y se puede decir que desde su aparición el periódico sufrió modificaciones internas, no sólo por la cantidad de páginas, sino también por su formato: el tamaño tabloide, más práctico, reemplazó al doble formato de antaño.

No siempre fueron los mismos sus directores, sino que fueron cambiando aunque algunos permanecieron por dos períodos como el caso de Antonio Scipione.

---

<sup>6</sup> El Plan Larkin fue un plan de racionalización de la [red ferroviaria argentina](#), puesto en marcha durante la presidencia de [Arturo Frondizi](#), cuyo objetivo central era acabar con el déficit existente, ya que el sistema ferroviario se encontraba deteriorado. El plan, con nombre del General Thomas Larkin, no se completó por diversos motivos, aunque provocó el desmantelamiento de varios kilómetros de vías y ramales, así como el despido de empleados. En contraparte, fue adquirida una cierta cantidad de [material rodante](#) proveniente del exterior. El plan era ambicioso y de largo alcance (10 años), se eliminarían todas las locomotoras a vapor, reemplazándose las por diesel y se trabajaría con vehículos metálicos. Nunca hubo una puesta en marcha de dicho plan.

Si bien en esta oportunidad nuestro trabajo se centró en los momentos de paro, de huelga con las repercusiones consabidas, el momento de intervención y luego la recuperación por parte del gremio, debemos destacar que el *O. F* contó siempre con la colaboración de sus afiliados y sus representaciones en todo el país. Desde sus páginas se pueden leer notas referidas a mejoras en el campo social: turismo, colonia de vacaciones, planes de vivienda, obra social con medicamentos y construcción de hospitales, educación y construcción de escuelas y bibliotecas, becas para los hijos de los afiliados. Y a partir del año 1962 contó con un Suplemento mensual que ilustraba a las familias ferroviarias. El periódico fue la fiel voz de sus afiliados.

### **Bibliografía**

- ALSOGARAY Álvaro (1993), *Experiencias de 50 años de política y economía en la Argentina*, Buenos Aires, Planeta
- BASCHETTI Roberto (2013) *La violencia oligárquica antiperonista entre 1951 y 1964. Su consecuencia directa*. Buenos Aires, Corregidor
- CAVAROZZI Marcelo (1989) *Autoritarismo y democracia 1955-1983*, Buenos Aires, CEAL
- FERNÁNDEZ María Inés y ROSSI (2009) Alejandro “Integración y desarrollo”, en Horacio Gaggero, *Argentina en busca de una nueva estabilidad*, Buenos Aires, Proyecto Editorial
- GALASSO Norberto (2004) *La Traición de la Burguesía Industrial. De Frondizi a Guido*. Buenos Aires, Cuadernos para la Otra Historia.25
- JAURETCHE Arturo (1969) *Mano a mano entre nosotros*. Buenos Aires, Juárez Editor.
- MENOTTI Emilia (1998) *Arturo Frondizi. Biografía*. Buenos Aires, Planeta.
- SCHNEIDER Alejandro (2006): *Los compañeros. Trabajadores, izquierda y peronismo 1955-1973*, Buenos Aires, Imago Mundi
- SENÉN GONZÁLEZ Santiago y BOSOER Fabián (2009) *Saludos a Vandor*, Buenos Aires, Vergara.
- WADDELL Jorge Eduardo (2007) *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*, Buenos Aires, Lumiere. Cap.V

