



**“LA UNIÓN FERROVIARIA EN TUCUMÁN:
SECCIONALES CAPITAL Y TAFÍ VIEJO, DURANTE EL PRIMER
PERONISMO (1946-1955)”**

Gabriela Fátima Olea
Facultad Filosofía y Letras (UNT)
Año: 2012

Introducción

La Unión Ferroviaria fue fundada el 6 de octubre de 1922 y constituyó el sindicato más poderoso de la etapa preperonista. Logró consolidar una red de seccionales a lo largo del país organizado a través de una rígida estructura centralizada entre la dirección nacional y las distintas comisiones locales. En la provincia de Tucumán, la fuerza del gremio radicaba en la presencia de los Talleres Ferroviarios en la ciudad de Tafi Viejo, que aglutinaba en su predio más de 3.000 obreros.

Con la llegada de Perón al poder, el gremio se identificó tempranamente con su programa, sin embargo, en ese apoyo inicial al peronismo coexistían diversos sectores políticos que pertenecían a diversas vertientes ideológicas. Esto demostraba una alta capacidad de disenso y tolerancia, que sólo podían ser explicadas a partir de un componente pragmático que se encontraba presente en los cimientos sobre los cuales se edificó el sindicato ferroviario.

Durante los primeros años de la década peronista la Unión Ferroviaria quedaría relegada a un segundo plano en la estructura sindical provincial producto del protagonismo excluyente que tuvo la FOTIA, la Federación que nucleaba a los obreros de la industria azucarera. Sin embargo, a partir de 1950, los sindicatos ferroviarios locales lograron no sólo avanzar en el reconocimiento estrictamente gremial sino generar una articulación con el gobierno peronista que le permitió apropiarse de lugares claves en la trama política del gobierno provincial. De esa manera, dos dirigentes provenientes de los sindicatos ferroviarios conformaron la



fórmula del partido peronista como candidatos a gobernador y vicegobernador de la provincia.

Por ello, podríamos suponer que el ascenso de la Unión Ferroviaria en Tucumán puede ser leído como la reincorporación de la variable obrera como eje estructurante del gobierno provincial. Asimismo, a partir de un periodo de transición y reacomodamiento de las fuerzas partidarias generado a fines del año 1949, después de la huelga de obreros y empleados de la industria azucarera que motivó su intervención, se puede hablar del inicio de una nueva etapa en el proceso de consolidación del peronismo tucumano.

Los Talleres Ferroviarios de Tafi Viejo

En nuestro país la actividad ferroviaria no generó una industria destinada a cubrir los requerimientos del mercado interno de materiales ferroviarios hasta mediados del siglo XX, los que se compraban en Europa y Estados Unidos. De este modo los ingenieros tuvieron un campo profesional acotado a los estudios de nuevas obras, a la gestión y operación ferroviaria. Con el levantamiento de diversos talleres ferroviarios en distintos puntos del país, comenzó la demanda de ingenieros, técnicos y mano de obra especializada. Estos talleres eran considerados como industrias que contaban con los planteles más numerosos de la época y surgieron como una respuesta ante la urgente necesidad de encontrar un lugar dedicado a la reparación y la conservación de locomotoras y vagones.

La provincia de Tucumán no disponía de terrenos para la realización de un complejo industrial que atendiera las necesidades anteriormente citadas y los terrenos pertenecientes al Ferrocarril Central Norte (FCCN) no tenían la dimensión requerida para instalar allí el nuevo material; de ahí



que el lugar elegido fue Tafi Viejo¹ a 17 kilómetros de San Miguel de Tucumán.

Con la creación de los Talleres Ferroviarios en la ciudad de Tafi Viejo, el 12 de marzo de 1902, se dio un vuelco positivo al desarrollo ferroviario del país.

Adyacente al predio de los talleres, la empresa constructora “Luis Stremiz y Compañía” realizó unidades habitacionales destinadas al personal y su familia: en aquella época las empresas promocionaban estos programas de construcción de viviendas como uno de los mejores beneficios sociales para los trabajadores. Los ferroviarios podían comprar la propiedad por cuotas mensuales, en vez de pagar alquiler.

En el año 1912, el Gobierno de la Nación contrató a la empresa Dubor y Fischer para construir el nuevo Pueblo Obrero destinado a los empleados y obreros del establecimiento; dicho proyecto concluyó en 1913.

El nuevo pueblo aparecía con vida más organizada, con más población y más silueta de villa que la misma Villa Mitre. No es arriesgado afirmar que el Pueblo Obrero revestía mayor importancia que Villa Mitre y así los grandes acontecimientos y efemérides eran celebrados en el escenario de aquel pueblo.

Cabe añadir que la empresa constructora Stremiz también participó en la construcción de edificios para escuelas primarias: en el año 1906 un grupo de damas y caballeros de la villa conformó una sociedad a fin de construir una escuela en honor al Gral. Mitre. La Comisión Pro Casa-Escuela realizaba festivales y solicitaba donaciones para reunir los fondos suficientes que demandaba dicho emprendimiento. La empresa Stremiz participó en el proyecto poniendo a disposición de la comisión un tren nocturno para movilizar a las personas que asistieran al festival y donando materiales para la obra².

¹ En aquella época Tafi Viejo era reconocido en la prensa local como Villa Mitre.

² El Orden. 9/2/1906.



La fundación de los Talleres se realizó durante la presidencia del Gral. Julio Argentino Roca, concluyéndose a mediados de 1910, entre el final de la presidencia del Dr. Figueroa Alcorta y el comienzo de la del Dr. Roque Sáenz Peña. La inauguración de este importante establecimiento industrial fue presidida por el Ministro de Obras Públicas de la Nación Emilio Civit, y por el Gobernador de Tucumán, Dr. Próspero Mena. En la construcción de los edificios se invirtió la suma de cinco millones de pesos, sin tener en cuenta lo invertido en las maquinarias.

A fines del año 1910, comenzó el traslado de las maquinarias y del personal, operación que dada su magnitud, se hizo en forma paulatina para no afectar el desenvolvimiento del servicio, quedando normalizada con la radicación definitiva para su funcionamiento total en el año 1912. A mediados de 1911, a pesar de que la mayor parte de los talleres del F.C. Central Norte aún funcionaban en los llamados Centrales, Tafi Viejo atendía en forma parcial las necesidades del servicio. El primer jefe que dirigió este taller fue el ingeniero Elía Thomas.

La mayoría de los obreros vivía en la capital de la provincia, es por ello, que una dificultad que surgió fue la concurrencia diaria de los operarios a sus tareas habituales. La misma, tuvo inmediata solución mediante la implantación de un tren para obreros, el cual a la fecha todavía subsiste y que en aquel entonces circulaba entre las estaciones de San Miguel de Tucumán y Tafi Viejo. El tren local, como usualmente era llamado, no siempre se ajustaba a las necesidades del pasaje y los horarios no guardaban relación con los del comercio. Con una sola vía, es de imaginar los retrasos, es por esto que los pasajeros se quejaban constantemente por su lentitud. El Dr. Francisco Roldán, ex empleado de los talleres recordaba:



“Que llegara o saliera atrasado era la regla; en horario, la excepción. Se hablaba de agilizar el servicio, sincronizar con el de larga distancia, automatizar, hacer doble vía, para evitar el retraso en Muñecas. En fin, ilusiones”³

De ahí que el personal no quería trasladarse, entorpeciendo así la instalación y el funcionamiento de los Talleres. Entre los motivos para no trasladarse figuraban el tiempo usado en el traslado que era de una hora de ida y otra de vuelta. Salían en el tren a las 6.45 de la mañana y regresaban a su domicilio entre las 19:00 o 19:30 de la tarde; y al no poder retornar a sus hogares para el almuerzo, se veían obligados a pagar \$30 de media pensión al mes, gasto que para aquellos que recibían un salario de \$100 les significaba la reducción del 30%. Esta situación fue motivo de numerosas protestas y medidas de fuerza en reiteradas oportunidades.

Pasando a otro orden de cosas la falta de agua en Tafi Viejo, también era un problema recurrente. La villa siempre pereció esa molestia la cual había sido solucionada con la construcción de pozos que abastecían la ciudad. Sin embargo, tras la construcción de los Talleres el problema volvía a resurgir. Es así que el Gobierno de la provincia recibió 30,000 pesos oro que el gobierno nacional había presupuestado con tal fin. Con ese dinero se vio favorecido tanto los Talleres como la provincia, ya que se ampliaron las obras que proveían de agua corriente en la provincia de Tucumán⁴.

El Ingeniero Aníbal Pasquini inició una sana reorganización en los Talleres imprimiéndole una moderna orientación que lógicamente logró buenos resultados. La nueva concepción de trabajo y disciplina industrial se regían bajo los principios difundidos por F. Taylor. El Taylorismo era un paradigma nacido de la propia experiencia de la fábrica, fruto de la labor de ingenieros interesados en monopolizar los conocimientos de los procesos del trabajo para incrementar la eficiencia.

³ Roldan, Fancisco, *“Tafi Viejo y su taller”*, Gráfico Biblos. Tafi Viejo, Tucumán. 1984

⁴ El Orden 14/12/1906



De esta manera, Pasquini implantó el sistema Halsey de remuneración que brindó excelentes resultados. Por medio de él, la dirección evaluaba el tiempo que el obrero debía emplear para ejecutar un trabajo específico (el tiempo base) y si el obrero utilizaba menos tiempo en realizar la tarea encomendada, recibía una prima equivalente al 50% del importe de la economía realizada.

Este nuevo sistema, más equitativo, logró calmar los ánimos en los talleres de Tafi y las huelgas prácticamente desaparecieron. Además se introdujeron de a poco mejoras que facilitaban la vida de los trabajadores. Una de ellas fue la creación de un comedor en donde por cuarenta centavos podían acceder a un menú sano y abundante, el pago se hacía a través de vales que la Administración descontaba del sueldo.

Además comenzó a funcionar una Escuela Técnica, en la cual se formaba el personal especializado, con preparación teórica y práctica, que luego era incorporado a las secciones correspondientes de los Talleres. Dicho establecimiento fue creado por la Ley de Presupuesto de 1923 y reglamentado su creación por el Superior Decreto del 28 de marzo de 1924, con la denominación de Escuela Nacional de Artes y Oficios de Tafi Viejo, con domicilio en la calle Prof. Rafael Marino N° 71 de la Villa Obrera.

En 1925, los ferroviarios que habitaban en la Villa Obrera contaban con un cine-teatro, una biblioteca y un estadio de deportes, todos estos pertenecientes al Club Talleres. Además la Escuela Técnica tenía la inscripción de 500 alumnos y dos turnos para atender el crecido número de estudiante.

La Escuela Mecánica, Técnica, Práctica que funcionaba como anexo de la Escuela N°40 “Bernardino Rivadavia”, tenía un cuerpo de profesores compuesto por ingenieros y capataces técnicos de los mismo Talleres. Actualmente la misma es conocida como Enet N° 1.

Por otro lado, los Talleres Ferroviarios de Tafi Viejo, que hasta el año 1940 experimentaron una constante expansión y renovación de sus



maquinarias, fueron un polo de atracción de las corrientes migratorias europeas, principalmente de españoles e italianos y luego de franceses, alemanes, polacos y eslavos. Estos inmigrantes habían llegado, en su mayoría poco antes de la Primera Guerra Mundial, aunque había algunos que vinieron después y que participaron en ella.

En lo que respecta a las funciones y categorías que desempeñaban los inmigrantes en los Talleres, las mismas correspondían a operarios, técnicos y funcionarios jerarquizados. Estos últimos formaban parte del grupo tanto técnico como administrativo. Además muchos de ellos actuaron como “maestros” en la formación prácticas de los alumnos de la Escuela Técnica, puesto que en los Talleres se impartía la enseñanza de tipo manual, en la condición de aprendices.

Los inmigrantes, no sólo representaban, por su actividad técnica, una mentalidad progresista, sino también traían de Europa una inquietud cultural. Las dos instituciones más importantes que se crearon en Tafi Viejo fueron la Sociedad Española y la Sociedad Italiana, cuyas sedes contaban con un salón de actos, en donde conjuntos locales presentaban habitualmente zarzuelas, óperas y obras de teatro. Asimismo, estos salones recibían grupos artísticos que recorrían el país y que poseían tendencias anarquistas. Este tipo de teatro encontraba bastante acogida, ya fuera como actividad cultural o por sus contenidos ideológicos, puesto que muchos inmigrantes tenían una mentalidad anarco-sindicalista que repudiaba las formas tradicionales de la actividad social y sus elementos jerárquicos. El Partido Socialista ejercía una gran influencia tanto en los obreros inmigrantes como en los nativos de Tafi Viejo. El mismo realizaba grandes manifestaciones en conmemoración del 1° de mayo en la villa.⁵

En los Talleres se realizaban construcciones de material rodante tanto de carga como de pasajeros que merecieron la más amplia

⁵ El Orden 30/04/1914.



aprobación por su perfección y comodidad, colocándolo en el más importante centro de reparación y fabricación ferroviaria de Sudamérica. Durante los años 1929 y 1930, con motivo de la segunda Guerra Mundial, el mismo construyó diversos repuestos que no podían ingresar al país, logrando merced a ingenio y capacidad productiva el autoabastecimiento que posibilitaba la continuidad del servicio de las unidades que repara.

Como dato de sumo interés se detalla a continuación sus obras más renombradas: El Tren Presidencial construido en 1913, utilizado por el Excmo Señor Presidente de la República en sus diversas giras por el interior. Estaba compuesto por cuatro coches que representaban una verdadera obra de arte por su construcción en sí como así también por su decorado y ornamentación interna. Posteriormente, en el año 1930 los Talleres construyeron un Vagón Laboratorio a pedido del rector Ricardo Rojas, para ser entregado al Doctor Mazza. Contaba con un laboratorio equipado y las comodidades necesarias para vivir durante el tiempo que duraban las expediciones de investigación.

Por último, en dichos talleres se realizó también el primer tren con aire acondicionado que circuló por el país brindando confort comparable al ofrecido por los países de avanzada en materia ferroviaria.

Podemos concluir diciendo que la capacidad productiva de estos Talleres se ajustaba a la técnica moderna como así también a la preparación sólida del personal que trabajaba en ellos. Los mismos no sólo dieron ocupación a los criollos y a un gran número de inmigrantes, sino que transformaron un antiguo y pequeño asentamiento agrícola en un poderoso centro industrial al servicio de la región, la cual se transformó en un polo de atracción e influencia, y de la nación, por cuanto se construían y reparaban trenes para todo el país.

La ciudad de Tafi Viejo creció en íntima relación con los Talleres y estos constituyeron su principal fuente de recursos, de tal manera que



cualquier conflicto suscitado en ellos incidía negativamente en la comunidad taficeña.

La Unión Ferroviaria

La fundación de la Unión Ferroviaria (UF) fue el 6 de octubre de 1922 y agrupaba al personal de trenes, estaciones, playas, señales, telégrafos, serenos, almacenes, imprenta, confitería y afines y vía y obras. De acuerdo con los estatutos reformados en el primer congreso mixto de la Confraternidad Ferroviaria, ésta quedaba integrada por La Fraternidad y la UF.

La UF tenía una organización sindical centralizada y eficiente: una Comisión Directiva Central, elegida por voto secreto, de la que dependían casi 70 funcionarios y más de 200 comisiones seccionales, en todo el país.

Según Joel Horowitz⁶ la organización se benefició con la protección del gobierno del presidente Alvear, quien gestionó ante las empresas no sólo el reconocimiento de este sindicato –una reivindicación básica de cualquier organización gremial- sino una serie de acuerdos laborales luego formalizados en convenios colectivos. Las empresas también apreciaron la ventaja de negociar con un sindicato bien organizado, ya que lograron disciplinar a los múltiples sectores de una actividad compleja y reducir al mínimo los paros espontáneos. En esta autoridad y en la reticencia a apelar a la huelga, estaba la clave del respeto a la UF por el Estado y las empresas.

Si bien la UF tenía afiliados en todos los sectores de la actividad, la proporción era menor en los Ferrocarriles del Estado. El mayor número de obreros afiliados provenían de empresas privadas y había un gran porcentaje de extranjeros. Según el Instituto de Estudios Económicos, del total de 90.972 obreros y empleados de los F.C. Central Córdoba, Oeste,

⁶ Horowitz, Joel. “*El movimiento obrero*”, en Nueva Historia Argentina, Tomo VII, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 2001. P. 244.



Central Argentino, del Sud y Pacifico 49.519 eran argentinos y 41.273 extranjeros. Esta proporción se aproximaba mucho a la población de varones adultos en todo el país: de 2.900.000, entre 20 y 60 años, 1.700.000 eran nativos, (59%) y 1.200.000 eran extranjeros (41%). Asimismo, de los 41.273 extranjeros del personal de las cinco empresas mencionadas, 1.650 eran ingleses a continuación se encontraban obreros de origen italianos y españoles⁷.

La UF fue el sindicato más poderoso de la etapa preperonista. Su fuerza política provenía principalmente de los operarios de los talleres, pero el apoyo abarcaba mucho más, ya que era el personal de tráfico, encargado del movimiento de trenes y capaz de detener el servicio, el más temido por el gobierno.

El convencimiento por parte de los ferroviarios de que constituían una elite dentro de la clase trabajadora, era un aspecto importante de la idea que tenían de sí mismos. La actitud de superioridad hacia otros trabajadores, que si bien era expresada por los dirigentes, fue haber sido compartida por los afiliados comunes. Para los dirigentes de otros sindicatos, el de los ferroviarios era una entidad distante y poco cordial; la causa de esta superioridad residía en que la Unión Ferroviaria manejaba la CGT.

La naturaleza del sistema ferroviario y su posición vital dentro de la economía argentina, al permitir la exportación barata de los productos de la región pampeana, eran factores determinantes en la situación de estos trabajadores. Las principales empresas privadas eran propiedad británica y atendían a las zonas más productivas del país. En otras zonas de menor atractivo económico el servicio era prestado por los Ferrocarriles del Estado. El hecho de que las principales compañías estuvieran en manos extranjeras era importantísimo para los trabajadores del riel, ya que a

⁷ La Gaceta 2/12/1936.



veces los gobiernos se mostraban dispuestos a presionar sobre estas compañías impopulares. Las condiciones laborales y los sueldos eran en ellas mucho mejores que en los ferrocarriles del Estado.

Es posible afirmar que este sindicato obtuvo y mantuvo las mejores condiciones de vida para los obreros del riel por dos razones: por un lado su carácter estratégico, económico y políticamente vital para el país, ya que ningún gobierno argentino habría sido capaz de soportar una interrupción de la corriente de exportaciones; y por otro lado, la existencia de una comunidad ocupacional, que lo elevó por encima de los demás sindicatos.

La CGT (Confederación General del Trabajo) era la agrupación dominante en el mundo del trabajo: a la ella pertenecía el 75% de los miembros de sindicatos y la Unión Ferroviaria la dominaba desde 1930.

Tal predominio, a inicios de 1940, no se correspondía ya con el tamaño del sindicato, y molestaba profundamente al resto de sus miembros, contribuyendo a alimentar una fuerte acción de oposición dentro de la Confederación, cuya conducción no reconocía las transformaciones ocurridas. La dirigencia de la Unión Ferroviaria aún creía que habría de controlar la Confederación, rehusándose a admitir que su sindicato ya no era mucho más grande y poderoso que otras organizaciones obreras. En consecuencia, fue necesario que se unieran dirigentes que buscaban ejercer una mayor influencia en la central obrera. Las figuras claves fueron Francisco Pérez Leirós, jefe de los trabajadores municipales, y Ángel Borlenghi, empleado de comercio. Ambos cuestionaron el control de los ferroviarios en la CGT.

En la CGT el conflicto era muy fuerte, ambas facciones no podían convivir, por ello cuando el Comité Central se reunió para elegir cargos en marzo de 1943, ocurrió lo inevitable: los que tenían el control presentaron la lista número 1 y los disidentes la lista número 2. La Unión Ferroviaria había expurgado a aquellos que no se comprometían con ellos, no obstante



por un voto venció la lista número 2. Ante la victoria la reunión fue suspendida y en una nueva votación los ferroviarios obtuvieron el triunfo. Los perdedores se rehusaron aceptar la legalidad de la votación, y quedaron organizadas dos versiones de la CGT. La CGT 1 tenía el apoyo de la Unión Ferroviaria, los tranviarios y algunos sindicatos más pequeños y la CGT 2 incluía organizaciones obreras con direcciones comunistas: empleados municipales, de comercio y La Fraternidad.

En la provincia de Tucumán, la UF poseía una gran fuerza al igual que en el resto del país. Como ya mencionamos anteriormente los obreros ferroviarios tenían el poder de detener las comunicaciones y la movilidad de las personas, ya que el tren era el medio de transporte más efectivo de la época. En la ciudad capital la sede del gremio se hallaba ubicado en la calle General Paz 980 y en la localidad de Tafi Viejo en la calle Bartolomé Mitre 57.

Según nuestras investigaciones, los movimientos nacionales más importantes que repercutieron en los obreros ferroviarios tucumanos, durante la etapa preperonista, comenzaron en 1928 con la lucha por obtener el Trabajo a Reglamento.

En el mes de diciembre del año 1928 los guardas de primera y segunda categoría del FCCC protestaron porque la empresa no cumplió con el aumento progresivo del sueldo que debía arreglarse hasta el mes junio. Además exigieron a la empresa adoptar el Trabajo a Reglamento, que según los informes del diario El Orden no estaba en condiciones de responder. Se trataba de imponer el acondicionamiento de los coches que habían de contar con todos los elementos estipulados, desde el botiquín médico, hasta el personal de carácter estable⁸.

⁸ El Trabajo a Reglamento determinado por la Ley Nacional de Ferrocarriles, por diversos decretos del Poder Ejecutivo de la Nación y por reglamentaciones de la Dirección General de Ferrocarriles exigía que las empresas estén obligadas a adoptar una serie de disposiciones tendientes a la seguridad de los pasajeros y el personal encargado de los trenes. Esas disposiciones eran violadas constantemente, recayendo las



Días más tarde la empresa concedió a los ferroviarios el escalafón solicitado, el paro que había afectado a todas las líneas del noroeste se detuvo y se normalizó el servicio de transporte; sin embargo no se cumplieron todos los pedidos del trabajo a reglamento. Dos años más tarde, el gremio continuó con su lucha. El 12 de marzo se efectuó un paro de 15:00 a 16:00 horas en donde se resolvió ajustar a todos los trenes según las disposiciones del Trabajo a Reglamento.

Esa actitud respondía al deseo de exteriorizar a las empresas que el gremio estaba enteramente dispuesto a conseguir las mejoras solicitadas. Éstas habían sido sintetizadas en petitorio que contaba con cinco puntos⁹ sancionados en el Congreso de la UF realizado en mayo del 1929, tres de los cuales, el de revisión total de escalafones, el escalafonamiento del personal administrativo y el reconocimiento al personal de Talleres y Almacenes y licencias anuales pagas, debían ser aceptados por las empresas y puesto en vigencia en enero del año 1930 mediante un decreto del Poder Ejecutivo de la Nación¹⁰.

Como consecuencia de diversos paros¹¹, los representantes de las empresas accedieron a conceder las licencias anuales pagas para todo el personal de Talleres y Almacenes, produciéndose de inmediato el decreto del Poder Ejecutivo de la Nación. No obstante, la UF aún continuaba insistiendo en la revisión y mejoras del escalafón y convenios en vigencia, el escalafón del personal administrativo –que beneficiaba a los jefes de estaciones quienes estaban en aquella época en peores condiciones- y el cumplimiento del Trabajo a Reglamento.

responsabilidades sobre el personal que aceptaba trabajar sin que tengan los trenes las condiciones reglamentadas.

⁹ Los cinco puntos que el petitorio ferroviario solicitaba eran: 1) aumento general de sueldos; 2) escalafón para el personal de vías y obras; 3) escalafón para el personal de galpones de máquinas; 4) licencia anual para el personal de talleres y 5) revisión de todo el escalafón existente. El Orden 14/3/1930.

¹⁰ La Gaceta 13/3/1930.

¹¹ Los paros más importantes fueron en octubre de 1929 en la ciudad Capital y en Rosario.



En la provincia de Tucumán el pueblo, en un primer momento respondió con simpatía a la protesta de los obreros ferroviarios, ya que la misma bregaba por su seguridad; empero, con el tiempo, los paros comenzaron a ocasionar disgustos a los pasajeros.

Además, los empleados tucumanos del FCCC se habían negado a recibir cargas, encomiendas y equipajes en su estación principal como en la Provincial. Esta situación era grave y podía ocasionar más de un enojoso asunto a la empresa, dado que por el Código de Comercio y la Ley Nacional de Ferrocarriles, en ningún momento ni en ninguna circunstancia las empresas portadoras podían negarse a recibir cargas.

El Consejo Directivo de la seccional Tucumán, se reunió en forma permanente atendiendo la organización del movimiento, recibiendo datos y transmitiendo novedades de la Comisión Directiva en Buenos Aires. Ésta última había nombrado en las diversas capitales de provincia a delegados con el objeto de que aconsejaran a las comisiones locales. El delegado de Tucumán fue Pedro Velando.

Años más tardes, en el mes de junio del año 1937, la UF seccional Tucumán participó en otra protesta. La huelga “Brazos Cruzados” fue programada para el 15 de junio durante el lapso de dos horas. Los motivos eran los descuentos que hacían desde el año 1930 en los salarios.

La comisión local recibió diversas comunicaciones telegráficas en las cuales las seccionales de Buenos Aires, Córdoba, Recreo, La Madrid y Concepción hacían saber su resolución de intervención en el movimiento. De esta manera, la huelga se extendió a todas las líneas del FCCC, desde Buenos Aires hasta Tucumán.

Este conflicto continuó hasta el año 1942. Las empresas ferroviarias siguieron practicando las retenciones de sueldo del personal ferroviario, de acuerdo con los convenios del año 1931 y del laudo presidencial de 1934.

En el año 1942 la Unión Ferroviaria se propuso una nueva meta: desde el 10 de abril inició las gestiones frente a la Administración General



de Ferrocarriles del Estado por un aumento general de sueldos. En aquella época en los Talleres de Tafi Viejo se registraron nuevos conflictos que básicamente respondían a dos temáticas: por un lado, se encontraba la lucha por la disminución del pago de sus jornales, el trabajo a destajo y la prepotencia de los capataces que trabajaban en las secciones; este reclamo se materializó en una serie de paros se llevaron a cabo los días 7 y 8 de mayo.

Por otro lado, iniciaron un movimiento de protesta en señal de la Ley de Jubilaciones y Pensiones N° 10.650 considerada atentatoria a los intereses del gremio, ya que la misma no contemplaba los casos de invalidez y retiro voluntario de los obreros. El paro fue el 26 de septiembre por el lapso de una hora. Comprendió más de 3.000 trabajadores, fue unánime, y se cumplió dentro del mayor orden. Esta seccional esperaba las órdenes de la Comisión Directiva en Capital Federal.

En la mayoría de los casos, los trabajadores ferroviarios taficeños, para solicitar beneficios o denunciar injusticias cometidas en los Talleres no sólo operaban a través de su gremio, la UF; sino que además formaban comisiones independientes que se encargaban de recurrir a la prensa como el medio más eficaz para su difusión. Los principales temas denunciados en los periódicos de la época eran: abuso de poder por parte de los capataces, aumento de sueldo y la solicitud de la creación de un nuevo Pueblo Obrero para aquellos trabajadores que todos los días debían llegar por medio del Tren Obrero.

La Unión Ferroviaria y Perón

Producido el golpe de estado, las direcciones de la CGT 1, la CGT 2 y la USA anunciaron, a fines de junio, cada una por su lado, su apoyo a las metas oficiales. Sin embargo, tiempo más tarde la CGT 2 es disuelta.



La presencia de la UF en la CGT 1 aseguró, por sus contactos con los funcionarios un destino diferente. Los ferroviarios habían puesto siempre la supervivencia de la organización por sobre las solicitudes de la política, y esta vez creían que era posible llegar a un armisticio con los militares, como lo habían hecho con los gobiernos precedentes.

No obstante, a fines de agosto la UF y LF fueron puestas bajo la tutela de oficiales del ejército. Agreguemos ahora que la acción contra los ferroviarios tuvo la apariencia de una medida forzada, impuestas por las circunstancias: la dirección del sindicato fue advertida, e incluso recibió la promesa de un tratamiento benevolente.

Juan Carlos Torre sugiere que la razón que justificó dicha intervención residió en la inesperada amenaza que percibida dentro del gobierno en la agitación obrera que contemporáneamente tenía por epicentro los suburbios de Buenos Aires.¹²

Varias fueron las medidas tomadas por el gobierno para conjurar la amenaza de la movilización obrera. El tutelaje impuesto a la UF y LF fue una de ellas. Además es comprensible que haya prevalecido la decisión de neutralizar a las dos organizaciones que disponían de los medios suficientes para alterar el orden público.

La UF es el principal sindicato en que se basa las teorías “revisionistas” acerca del rol de la adhesión al peronismo por parte del movimiento obrero argentino, conducido de manera autónoma por su preexistente dirigencia.

Dos de sus principales dirigentes, el presidente, José Domenech, y su estrecho colaborador Camilo Almarza, secretario adjunto de esa central, se mantuvieron en clara posición opositora.

Con respecto a los demás dirigentes de la UF, el mismo Domenech dice que “todos se hicieron peronistas”, lo que es más una expresión de

¹² Torres, Juan Carlos; *“La Vieja Guardia Sindical y Perón. Sobre los orígenes del peronismo.”* EDUNTREF. 2006. Pp 54.



despecho por no haber recibido suficiente apoyo, que una descripción correcta de la realidad. Así, por ejemplo, de los 20 nombres dirigentes significativo del gremio mencionados por Joel Horowitz, ocho fueron peronistas, y diez claramente antiperonistas, y otro más del grupo de Tramonti, de orientación más dudosa, pero casi seguramente no se involucró con el peronismo.¹³

A mediados de 1943 el nombre Perón todavía no había trascendido a la opinión pública: tocará a los dirigentes del movimiento obrero ser los primeros en identificarlo, dentro del conjunto de oficiales del ejército que expondrán, cohibidos por el escenario y por la extraña audiencia que los escucha atenta, las demandas postergadas del trabajo. Las entrevistas se realizaban en el Ministerio de Guerra y en una atmósfera del mayor sigilo; algunas de ellas tenían lugar en altas horas de la noche, y a todas concurren siguiendo misteriosas contraseñas dadas por emisarios aun más misteriosos.

Perón era percibido, sobre todo, como una figura del régimen militar y, dentro de éste, formando parte de la fracción de los coroneles pro nazis. Estos no eran los títulos apropiados para ganarse la simpatía de los dirigentes obreros; esa desconfianza hubo de ser, por un largo tiempo, un obstáculo a su política de captación.

El director del Departamento Nacional del Trabajo, Perón, se propuso a crear un nuevo clima, con gestos destinados a debilitar la incredulidad y la sospecha que reinaban en el movimiento sindical. Es así que buscó emplear una política dual, de beneficios amplios para los dirigentes menos militantes y coerción para los que optaron por enrolarse en la oposición.

No hubo de extrañar que entre los primeros se hallaran los dirigentes de la UF y LF. Perón los recibió y luego de escuchar sus quejas

¹³ Di Tella, Torcuato S., *“Perón y los sindicatos. El inicio de una relación conflictiva”*. Ariel Historia. 2003. Pp 209.



contra la administradores militares a cargo de las organizaciones, interviene para que sea sustituidos por el coronel Mercante, su hombre de confianza, hijo de un ex ferroviario. Este inició su gestión reponiendo al antiguo personal, designando en calidad de consultores a miembros de las ex comisiones directivas, acelerando el otorgamiento de un grueso subsidio destinado a la construcción de un hospital para ferroviarios y autorizando a los dirigentes incorporarse a la CGT 1.

La dirección del Departamento de Trabajo procuró persuadir acerca de la existencia de ese contexto diferente tratando de infundir dinamismo a una institución justamente despreciada en los medios sindicales.

Tiempo más tarde, en el 23 de noviembre, es aprobado el decreto por el que se crea la Secretaria de Trabajo y Previsión. En la elaboración del mismo intervinieron Juan A. Bramuglia, abogado de la UF y José Ma. Figuerola, antiguo funcionario del Departamento Nacional de Trabajo.

Según las nuevas normas los convenios entre sindicatos y empresas tenían validez si eran previamente aprobados por la Secretaría de Trabajo, esto facilitó la sindicalización de los obreros. La Ley de Asociaciones Profesionales estableció un sistema en donde el Estado supervisaba vasta áreas de la actividad sindical y, de esta forma, aseguraba grandes ventajas a los sindicatos: derechos de negociación, protección de los funcionarios sindicales contra la adopción de medidas punitivas que lo afectaran, deducción automática de sueldos y salarios de las cuotas sindicales y aplicación de estas a varios planes de bienestar social. En consecuencia, la clase trabajadora fue reconocida como fuerza social en la esfera de la producción.

Las ambiciones personales y una distinta concepción sobre los rumbos de la revolución enfrentaron a Perón y al sector de los oficiales integristas y doctrinarios, que apreciaban muy poco su política obrerista, mal vista por quienes sólo pesaban en un Estado autoritario y austero,



volcado a la restauración de los valores idealizados de una Argentina tradicional.

Por otro lado, Perón buscaba el apoyo de sectores del Partido Radical, en particular, los contactos se establecieron con Amadeo Sabattini, quien era un defensor solitario, en los medios políticos, del neutralismo ante la guerra. Sin embargo, la reticencia de Sabattini a acompañarlo en su empresa política forzó a Perón a concentrar la búsqueda de adhesiones populares sobre el apoyo que podían proporcionarles los dirigentes obreros.

La combinación por la dependencia frente a la ayuda del gobierno y el mantenimiento de una cierta autonomía es la que mejor describe la situación de las fuerzas sindicales en esa coyuntura. Perón se esfuerza por comprometer a quienes reciben su apoyo, sin embargo los frutos de ese intento son limitados. Si bien, es posible identificar algunas figuras como A. Borlenghi, L. Monsalvo, J. Bramuglia, que abandonando sus condiciones de intermediarios se incorporaron al séquito de Perón, la posición del grueso de la “vieja guardia sindical”¹⁴ se caracterizó, más bien, por el oportunismo. Tiempo más tarde, la ofensiva de las clases patronales y de la oposición democrática, que culminó en la crisis de octubre de 1945, llevó a la vieja guardia sindical a abandonar sus reticencias y a comprometerse con Perón.

En aquella oportunidad la oposición encontró eco entre las filas militares: Perón fue obligado a renunciar sus cargos políticos y detenido por sus propios camaradas del ejército. En tales circunstancias, los dirigentes obreros estaban divididos en dos facciones: entre los que urgían el lanzamiento de una huelga general por la libertad de Perón y la defensa de las mejoras obtenidas y los que sostenían que, antes de tomar una

¹⁴ Torre, Juan Carlo caracteriza la Vieja Guardia Sindical como aquellos trabajadores ya adaptados a la vida urbana y con años de experiencia en la lucha social y política. Son los dirigentes del viejo sindicalismo consolidado entre los años veinte y treinta, integrados por los gremios de servicios como los ferroviarios, los telefónicos, los empleados de comercio y transporte.



medida de fuerza, era necesario esclarecer con el general Ávalos y el presidente Farrell lo que estaba sucediendo. Ésta última era la postura del secretario de la CGT y contaba con el respaldo de la UF, el sindicato con mayor representación entre los cuerpo orgánicos. Tiempo más tarde la Comisión Administrativa de la CGT difundió una circular en la cual solicitaba a los sindicatos serenidad y subordinación a las resoluciones que emanaran de ella. Este llamado a la prudencia tuvo escaso éxito, pues era conocido por todos que en Tucumán, en Rosario y en el Gran Buenos Aires, varios sindicatos se habían anticipado y declarado la huelga por su cuenta. Con esa presión de fondo la CGT aprobó la huelga general y salió en defensa de Perón y sus políticas. Fue entonces que tuvo lugar la movilización popular del 17 de octubre, que rescató a Perón de su derrota temporaria y reabrió el juego político con vistas a las elecciones presidenciales de febrero de 1946.

El 17 de octubre, en San Miguel de Tucumán los ferroviarios se reunieron en el local de Buenos Aires 867 y resolvieron declarar la huelga a partir de las 12:00 horas. Se envió comunicaciones a las seccionales de Metán, Güemes, Embarcación, Salta, Jujuy y demás filiales de esta provincia y del norte del país. Asimismo iniciaron contacto con otros gremios a fin de solicitar la libertad del ex Secretario de Trabajo y Previsión y de sus colaboradores detenidos.

A las 11:40 horas llegó una manifestación de obreros del ingenio La Florida, coincidiendo con el arribo del tren obrero procedente de Tañi Viejo en el cual se transportaba numerosos empleados de los ferrocarriles del Estado; ambos portaban banderas y letreros. Posteriormente en la Plazoleta Mitre habló Ernesto Augier, en representación de los ferroviarios taficeños, quien manifestó que el vicepresidente había sido “(...) *privado de la libertad por turba de usurpadores* (...)” y que su caso era el de un hombre que mediante el sacrificio abnegado había logrado su posición.



La Unión Ferroviaria durante el primer peronismo

La política social desarrollada en beneficio de la clase obrera desde la Secretaría de Trabajo y Previsión Social, la incorporación del sindicalismo entre los factores de poder capaces de contribuir a legitimar el sistema político y desde un punto de vista exclusivamente gremial, el fortalecimiento del poder centralizador de los sindicatos como entidades de alcance nacional, proporcionaron a trabajadores la oportunidad de desempeñar un papel fundamental en la nueva estructuración del país. Es así que la gravitación creciente del movimiento sindical, junto con la crisis de los partidos políticos tradicionales y la oposición organizada en contra de la política social desarrollada, hicieron que la clase obrera organizada comprendiera la necesidad de convertirse en eje de un nucleamiento político nacional para la defensa de sus intereses de clase. El Partido Laborista daría a estos trabajadores la oportunidad y la plataforma que necesitan para que afronten por sí mismos la lucha en defensa de sus intereses.

Los candidatos de este partido debían surgir como consecuencia del pronunciamiento democrático de la convención metropolitana y de las catorce convenciones provinciales.

El Partido Laborista no concurrió solo a las elecciones de febrero de 1946, sino en coalición con un sector escindido del Partido Unión Cívica Radical del Pueblo, llamado Junta Renovadora dirigido por Hortensio Quijano y un partido llamado Independiente. El objetivo de esta alianza era sumar votos frente a la Unión Democrática que se presentaba como una oposición poderosa. El primer congreso partidario del laborismo proclamó para candidato a presidente y vicepresidente a la fórmula Perón- Quijano.

El armado de las listas de candidatos para los comicios de 1946 reveló el juego de intereses al interior del peronismo local. En Tucumán es imposible abordar un análisis político provincial sin hacer referencia al



protagonismo de la Federación Obrera Tucumana de la Industria Azucarera (FOTIA), organización sindical que nucleó a los obreros de fábrica y surco de las distintas zonas agroindustriales del país desde mayo de 1944.

La FOTIA fue el gremio que representó a la provincia en la movilización obrera desencadenada en octubre de 1945, además tuvo una significativa injerencia en el armado del Partido Laborista. En vísperas de la coyuntura electoral, la Federación se opuso a la elección del mayor Carlos Domínguez como candidato a gobernador, y a las candidaturas de Luis Cruz, ex obrero ferroviario, y Fernando Lázaro como senadores nacionales, a quienes señalaron como *“desconocedores de los problemas de la industria azucarera y de la economía tucumana en la que nunca actuaron.”*¹⁵. Finalmente la Federación no pudo concretar sus aspiraciones y dichos candidatos vencieron en la contienda electoral.

El senador Luis Cruz era oriundo de la provincia de Jujuy y, hasta aquel entonces, había cumplido activas funciones de dirigente en La Fraternidad. Al concurrir la revolución de 1943, era secretario de la comisión cooperadora de la CGT en Tucumán y tuvo un activo papel en la organización del Partido Laborista en las provincias del noroeste. Cruz, se orgulleció de haber organizado, en Tucumán, en febrero de 1945, el primer acto sindical de homenaje al entonces coronel Perón.

Después del triunfo de Perón, Tucumán, se caracterizó como la provincia más peronista del país y fue calificada como la “llave del norte”. El control partidario por parte del sindicalismo azucarero, puesto en evidencia en las contiendas electorales de 1946 y 1948 mostró la asimetría el reparto de los espacios partidarios y ofreció la certidumbre de que si en otros territorios el peronismo describía su carácter poliformo, en Tucumán, mostraba un perfil predominantemente obrero.

¹⁵ Rubinstein, Gustavo; *“La “llave del norte”. El partido peronista: hegemonía política y conflictos internos, 1946-1955”*.



A medida que la formación del partido se fue desplegando a nivel nacional, se percibió una actuación diferenciada de los principales dirigentes del peronismo. Según María Moria Mackinnon¹⁶ Luis Cruz, pertenecía a aquellos hombres del Laborismo o la Junta Renovadora que compartían el proyecto político de Perón y que generalmente contaban con ciertas condiciones para los cargos que desempeñaban: Cruz era un dirigente talentoso para los actos multitudinarios como para intervenir en difíciles negociaciones entre el Consejo Superior y las Juntas Provinciales.

Tras la huelga de 1949, la FOTIA obtuvo los límites a su autonomía política. En tal circunstancia el gobierno nacional delineó una orientación disciplinadora que tuvo importantes consecuencias en el universo político provincial. La resolución del conflicto se materializó mediante el retiro de la personería jurídica a la entidad y un significativo incremento salarial para los obreros azucareros, lo que dejaba entrever el doble mensaje enviado por Perón.

Años más tarde, a fines de 1951, la postulación de Luis Cruz y Vicente Míguez, referentes del sindicalismo ferroviario y de los trabajadores estatales, revelaron una apertura a la inclusión en el peronismo local. El peronismo triunfó con 201.036 votos a favor de Cruz-Míguez.

A modo de conclusión podríamos afirmar que el vacío gremial y político que había dejado la FOTIA en Tucumán a partir de 1949, sólo podía ser reemplazado por otra importante fuerza sindical: los ferroviarios. Los trabajadores del riel tucumanos no sólo tenían una gran experiencia en materia política y gremial, sino que también fueron una fuerza muy numerosa por la presencia de los Talleres Ferroviarios en Tafi Viejo.

¹⁶ Mackinnon, Moira; *"Sobre los orígenes del partido peronista. Notas introductorias"*. En: *"Sobre los Orígenes del Partido Peronistas. Notas Introductorias"*, en *Representaciones Inconclusas, Clases, los Actores y los Discursos sobre la Memoria, 1912-1946*, Waldo Ansaldo, Alfredo Pucciarelli, José Villarroel, Editores. Editorial Biblos, Buenos Aires, (1995). Disponible en historiapolitica.com/datos/biblioteca/mackinnon1.pdf.



Es por ello que la figura de Luis Cruz, en calidad de ex obrero ferroviario y de líder gremial peronista del NOA, representó tanto la significativa importancia de los gremios ferroviarios, como el definitivo proceso de subordinación a Perón, tras la intervención de la FOTIA, en la provincia.

Bibliografía:

- Blanco, María Beatriz. *“Los talleres de Tañ Viejo del ferrocarril Central Norte en Tucumán. Los orígenes de su construcción 1900-1910”*. Disponible en:
<http://xxijhe.fahce.unlp.edu.ar/programa/descargables/Blanco.pdf>.
- Contreras, Gustavo Nicolás; *“Ferroviarios. Un capítulo de sus luchas: las huelgas ferroviarias de fines de 1950 y principios de 1951”*. Trabajo presentado en el Congreso de Historia Ferroviaria. Palma, año 2009
- Di Stefano, Roberto, Sabato Hilda, Romero Luis Alberto, Moreno José Luis; *“De las Cofradías a las Organizaciones de la Sociedad Civil. Historia de la Iniciativa Asociativa en argentina 1776-1990”*. Ed. Edilab. 2002
- Doyon, Louise; *La formación del sindicalismo peronista*, en Nueva Historia Argentina, Tomo VIII, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 2001.
- Fernandez Ullivarri, María: *“Entre la negociación y la huelga. Sectores obreros y Estado en Tucumán, 1936-1943”, Tucumán*”, Tesis de Licenciatura (inérita), 2003.
- Horowitz, Joel; *“Los trabajadores ferroviarios en la Argentina 1920-1943. La formación de una elite obrera”*, en Desarrollo Económico número 99, octubre-diciembre 1985.



- Horowitz, Joel; “El movimiento obrero”, en Nueva Historia Argentina, Tomo VII, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 2001.
- Mackinnon, Moira; “*Sobre los orígenes del partido peronista. Notas introductorias*”. En: “Sobre los Orígenes del Partido Peronistas. Notas Introductorias”, en *Representaciones Inconclusas, Clases, los Actores y los Discursos sobre la Memoria, 1912-1946*, Waldo Ansaldi, Alfredo Pucciarelli, José Villarroel, Editores. Editorial Biblos, Buenos Aires, (1995). Disponible en [historiapolitica.com](http://historiapolitica.com/datos/biblioteca/mackinnon1.pdf), <http://historiapolitica.com/datos/biblioteca/mackinnon1.pdf>.
- Mengascini, Hugo; *Conflictos y huelgas ferroviarias durante el período peronista. El caso de los trabajadores ferroviarios de Tandil (1946-1955)*. www.historiapolitica.com
- Rubinstein, Gustavo; “*La “llave del norte”. El partido peronista: hegemonía política y conflictos internos, 1946-1955*”.
- Torre Juan Carlos; “*La Vieja Guardia Sindical y Perón. Sobre los Orígenes del Peronismo*”, Buenos aires, Ed. Sudamericana, 1990.
- Salerno Elena “*Los Ferrocarriles del Estado en Argentina y su contribución a la ciencia*”, 2008.
- Tobar, Anacleto. “*Los Talleres Ferroviarios de Tafi Viejo*”. Revista Argentina de cultura “Norte”. N° 5. Noviembre de 1953.

Fuente primaria:

- Archivo diario “El Orden”
- Archivo diario “La Gaceta”