

Un episodio en la lucha por la reglamentación del trabajo ferroviario en la Argentina: la huelga de maquinistas y fogoneros de 1912

An episode in the struggle for the regulation of railway work in Argentina: the 1912 strike of train drivers and stokers.

Florencia D'Uva
Universidad de Buenos Aires/CONICET

Resumen

Este trabajo indaga en la huelga de maquinistas y fogoneros de los ferrocarriles argentinos a comienzos de 1912. Este conflicto implicó un desafío para el gremio “La Fraternidad”, cuyos afiliados de todo el país abandonaron la labor en forma simultánea por primera vez en su historia. También las empresas y el gobierno debieron enfrentar las consecuencias de la paralización del tráfico ferroviario. Esta pesquisa reconstruye el desarrollo de la huelga, prestando atención a los reclamos, demandas y acciones desplegadas por los trabajadores durante el conflicto. Entiende que el análisis del mismo constituye un punto de mira privilegiado para examinar cómo los ferroviarios experimentaron sus condiciones de trabajo y de vida articulando demandas que interpelaban tanto a las empresas como al Estado. La investigación se nutre de un amplio corpus documental que incluye periódicos sindicales, partidarios y nacionales, documentación interna de La Fraternidad, historias oficiales del gremio ferroviario, memorias e informes elaborados por instituciones gubernamentales y las empresas.

Palabras clave: Huelga, trabajadores, ferrocarriles, sindicato

Códigos JEL: J52; J81; L92; N96

Abstract

This paper analyses the strike of train drivers and stokers of the Argentinian railroads at the beginning of 1912. This struggle implied a challenge for La Fraternidad union, whose members from all the country abandoned their job simultaneously for the first time in their job history. Both, companies and government, also had to face the consequences of the rail traffic paralisys. This research explores the development of the strike, paying attention to the complaints, demands and all action taken by the workers during the conflict. It is deemed that the analysis of the struggle constitutes a privileged framework to examine the way in which railroad workers experienced their job and life conditions and articulated demands addressed not only to the railway companies but also to the government. The research relies on a large documentary corpus that includes union, political and national newspapers, La Fraternidad's intern documents, official records of the union, reports and memories elaborated by government institutions and railways companies.

Keywords: Strike, workers, railways, trade union

JEL Codes: J52; J81; L92; N96

Un episodio en la lucha por la reglamentación del trabajo ferroviario en la Argentina: la huelga de maquinistas y fogoneros de 1912

[Fecha de recepción del original: 27/11/17; versión definitiva: 21/2/18]

Florencia D'Uva^Ψ
Universidad de Buenos Aires/CONICET

1. Introducción

“Un silbato agudo y prolongado de todas las locomotoras en servicio lanzado en todas las estaciones de la república, á las doce de la noche del 6 de Enero, anuncia á las empresas y al país entero el principio de la huelga. Ese coro de sonidos que vibra en el espacio es como el adiós lanzado por el gremio. Algunos se separan con pesar de la locomotora, esa fiel y querida compañera de las horas de lucha y de trabajo. Hay maquinistas que están identificados con sus máquinas. (...) La separación es en algunos por eso mismo triste y al saltar sobre el andén, parece como que algo que formara parte de su propio ser, se les quedara en el fondo de la máquina. Pero hay que dominarse y dejar á un lado todo sentimentalismo. La huelga está decretada y hay que cumplirla.”¹

Así describía el inicio de la huelga de maquinistas y fogoneros un conocido periodista que, con el seudónimo de Harold Smith, se dio a la tarea de reseñar, en tiempo real y a partir de distintas documentaciones, los antecedentes y desarrollo del conflicto iniciado en enero de 1912.² Sus palabras dan cuenta de la novedad y sentimientos encontrados que para la mayor parte de los trabajadores implicó abandonar el trabajo. Si bien no era la primera vez que el personal de locomotoras agremiado en La Fraternidad (en adelante, LF) paraba, nunca antes lo había hecho en forma general, es decir, con la adhesión de las más de noventa secciones con las que contaba tras veinticinco años de existencia.³ Aunque según la dirigencia del gremio la

^Ψ Contacto. Instituto Interdisciplinario de Estudios de Género, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires/CONICET Puán 480, Of. 417. C.A.B.A. +5411 4521-2091. florenciaduva87@gmail.com

¹ Smith (1912, p. 39).

² La Fraternidad (LF), Enero a Abril de 1912, p. 8.

³ A comienzos de 1912 La Fraternidad tenía aproximadamente 7500 socios y 90 secciones distribuidas entre los 30.000 km. de vías férreas que se extendían por Argentina (“Memoria y Cuentas Generales correspondientes al año 1911”, La Fraternidad, Buenos Aires, pp. 13-15).

huelga era un recurso extremo que podía adoptarse sólo cuando se agotaban las probabilidades de arreglo (Chitti y Agnelli, 2012, p. 115), lo cierto es que LF tenía una tradición de lucha en la que se incluían huelgas violentas (Suriano, 1991, p. 99). Aun así, el conflicto de 1912 sorprendió a un diario como *La Nación*, que reconocía la “cordura intachable” que siempre había mantenido el gremio.⁴

Hacia principios del siglo XX el joven Estado-nación que era Argentina experimentaba cambios notables como consecuencia de su vinculación dependiente al mercado mundial, el crecimiento exponencial de su población –producto de la llegada masiva de inmigrantes, fundamentalmente italianos y españoles–, el desarrollo urbano, con la expansión de la industria, la infraestructura y los servicios y la aparición de nuevas formas de organización entre los trabajadores. Estas transformaciones a nivel económico y social conllevaron profundas contradicciones en el sistema político, que comenzaba a introducir algunas modificaciones para integrar sectores que hasta entonces habían permanecido ajenos al sistema electoral y así hacer frente, entre otras cosas, a los desafíos que conllevaban las nuevas relaciones laborales y demandas obreras.

Dentro de éstas, las de los trabajadores ferroviarios y marítimos ocuparon un lugar destacado debido al rol central que el transporte desempeñaba en la economía agroexportadora de entonces. Particularmente, el conflicto ferroviario que estallaba en 1912 tenía sus orígenes en 1906, cuando los maquinistas y fogoneros agremiados en LF elaboraron un proyecto de escalafón que uniformara las condiciones de trabajo en todas las empresas.⁵ Hasta entonces, los reglamentos de trabajo variaban según cada compañía respecto a sueldos, horarios y otras condiciones, lo que daba lugar a abusos y arbitrariedades como recargos de servicio y cercenamiento de los descansos. Tras las huelgas y conflictos ocurridos en distintas líneas en 1907, la Dirección General de Ferrocarriles (DGFFCC), dependencia del Ministerio de Obras Públicas, se había comprometido a estudiar una reglamentación de trabajo para maquinistas y fogoneros que tuviera en cuenta las necesidades del personal. La Fraternidad celebraba que el gobierno hubiera solicitado su colaboración aunque advertía que la reglamentación debía ser clara, “sin cláusulas que se presten a doble interpretación”, justa y ecuánime.⁶

En los años que siguieron se avanzó en la redacción de un reglamento y en marzo de 1910 el gremio entregó un proyecto a la mencionada Dirección que en enero de 1911 fue devuelto, con algunas modificaciones, a la Comisión Directiva de LF para que formulara sus apreciaciones. Considerándolo aceptable, ésta se sorprendió al enterarse que el mismo también sería discutido por las empresas, quienes finalmente formularon

⁴ *La Nación* (en adelante LN), 06-01-1912, p. 10.

⁵ El proyecto contemplaba, entre otras cuestiones, la duración de los servicios y descansos, la clasificación y ascensos del personal, los sueldos y beneficios a acordarse en casos de enfermedades y accidentes (Chitti y Agnelli, 2012, p. 130).

⁶ LF, 01-11-1907, p. 1.

modificaciones en detrimento del personal. En abril de 1911 el periódico fraternal condenaba el proyecto oficial e informaba que todos los artículos de la reglamentación eran perjudiciales para el personal y el correcto desempeño del trabajo, al alargar el tiempo de trabajo y minimizar los descansos.⁷ Transcurridos cuatro meses sin novedades, la dirigencia gremial expresaba su descontento ante la inacción del gobierno y llamaba a los socios a unirse y discutir en asambleas los pasos a seguir.⁸ Así, los casi 7.500 maquinistas y foguistas asociados a LF iniciaron una intensa campaña de agitación y propaganda que entró en su faz decisiva en octubre, tras la discusión y aprobación de un Pliego de Condiciones que contenía las cláusulas y disposiciones de un reglamento general de trabajo.⁹ Se nombraron comisiones por ferrocarril, que el 15 de noviembre presentaron en forma simultánea el pliego a las compañías.¹⁰ Dos semanas más tarde, tras las reuniones en donde las comisiones expusieron y justificaron sus reclamos ante los superiores, las empresas rechazaron el pliego. Ante esta situación, el Ministro del Interior, Dr. Indalecio Gómez, convocó a una mediación aceptada por las partes. Las bases de su propuesta fueron rechazadas por la conducción gremial al considerar que no modificaban la situación. Frente a esta negativa, Gómez propuso un arbitraje para el 2 de enero que, tras consultar con las secciones, LF rechazó por considerar que las empresas se mostraban intransigentes aún ante la mediación oficial.¹¹ La huelga era inminente y así lo comunicó LF a las empresas: si antes del sábado 6 de enero a las doce de la noche no se producía una resolución favorable al petitorio gremial original (aquel presentado el 15 de noviembre), los maquinistas y foguistas de todo el país se retirarían del servicio.¹² En efecto, el día 7 de enero de 1912 amaneció con el personal de locomotoras de paro.

A grandes rasgos, estos fueron los hechos que desembocaron en la primera huelga general de maquinistas y fogoneros de los ferrocarriles argentinos. Con una duración de cincuenta y dos días, este conflicto implicó un desafío para los dirigentes y socios de La Fraternidad, y también para las empresas y el gobierno, quienes debieron enfrentar las consecuencias de la paralización del tráfico ferroviario en plena época de cosecha y en el contexto de otros conflictos obreros que afectaban la actividad portuaria. A pesar de su magnitud, de la variedad de intereses que afectó –pasajeros, comerciantes, agricultores, hacendados, industriales– y de tratarse de un sector laboral que ocupó una posición central al controlar una actividad fundamental de la economía

⁷ LF, 01-04-1911, p. 1. Se explicaba que los recargos se autorizaban en forma velada al establecer que las mismas empresas pondrían en conocimiento de la DGFFCC cada caso, sin que existiera ningún artículo conminatorio. También se criticaba que ante “casos especiales” la Dirección pudiera autorizar diagramas ajenos a las disposiciones de la reglamentación, denunciaba la sanción de penas para los maquinistas y foguistas que se rehusaran a un recargo y la falta de penalidades para las empresas que exigieran recargos o disminución de los descansos.

⁸ LF, 01-08-1911, p. 1.

⁹ LF, 01-11-1911, p. 1.

¹⁰ LF, 01-12-1911, p. 3.

¹¹ Acta C.D., 05/01/1912.

¹² La Prensa (en adelante LP), 04-01-1912, p. 12.

del período, este conflicto ha recibido escasa atención por parte de la historiografía sobre los trabajadores y el movimiento obrero. La principal excepción la constituye el estudio de Juan Suriano (1991) dedicado a examinar el rol del Estado, particularmente las actitudes contrapuestas de ciertos funcionarios del gobierno, en el conflicto. Por otra parte, existen investigaciones que han centrado su mirada en los trabajadores ferroviarios, sus organizaciones gremiales, luchas, tendencias político-ideológicas, papel desempeñado por las familias obreras en los conflictos, relación con las empresas y poderes públicos y formas de transmisión de saberes, entre otras cuestiones. Si bien la mayoría de estos estudios se ha concentrado en el período abierto con la llegada del radicalismo al poder en 1916 (Badaloni, 2011; Gordillo, 1988; Horowitz, 1985; Monserrat, 2011; Palermo, 2007 y 2013), otros han indagado, dentro de investigaciones más amplias, el conflicto desatado en 1912 (Thompson, 1978; Ayuso, 2016).

En este escrito me propongo analizar los reclamos, demandas y acciones desplegadas por los trabajadores durante el desarrollo de la huelga, intentando seguir los acontecimientos con la misma incertidumbre que experimentaron los contemporáneos. Procuero alejarme de una interpretación “desde arriba” en la que el sindicato como institución aparezca como el foco del análisis, para centrarme en los hombres –tanto dirigentes como socios- que lo integraban y que día a día llevaron adelante la protesta. Considero que el conflicto constituye un punto de mira privilegiado para examinar cómo los ferroviarios experimentaron sus condiciones de trabajo y de vida articulando demandas que interpelaban tanto a las empresas como al Estado y en las que se imbricaron nociones sobre lo justo y los derechos obreros que aquí pretendo rastrear. También, el análisis de la huelga permite iluminar ciertos aspectos de la relación entre La Fraternidad, las empresas y los poderes públicos, así como los vínculos establecidos entre los maquinistas y foguistas con otros trabajadores del ferrocarril –peones de los talleres, vías y obras, señaleros y personal de tráfico- que hacia 1912 comenzaban a nuclearse en la recién conformada Federación Obrera Ferrocarrilera.

Para cumplir sus objetivos, esta investigación se nutre de revistas, periódicos sindicales, partidarios y nacionales, documentación interna elaborada por La Fraternidad durante la huelga, historias oficiales del gremio, memorias e informes elaborados por instituciones gubernamentales y las empresas. En el primer apartado se analizan los reclamos implicados en el pedido de un reglamento de trabajo, prestando atención a las nociones sobre lo justo y los derechos obreros articuladas por los ferroviarios. La segunda sección indaga las acciones desplegadas por las empresas y gobierno para contrarrestar el paro y analiza las respuestas de los huelguistas, la prensa y el público durante el transcurso del conflicto. Por último, se examinan las estrategias de los trabajadores para hacer efectivo el paro, estrechar filas y reforzar la solidaridad, analiza algunas diferencias surgidas entre los huelguistas y el apoyo recibido de otros gremios y agrupaciones.

2. “Nuestras reivindicaciones son justas”

En la Argentina de comienzos de 1912, los maquinistas y fogoneros de los ferrocarriles tenían mucho de qué quejarse. Si bien al lado de otros trabajadores podían considerarse privilegiados, por sus salarios relativamente elevados, su estabilidad laboral, y la posibilidad de hacer carrera (Gordillo, 1988; Suriano, 1991; Palermo, 2016), lo cierto es que sus condiciones de trabajo y de vida distaban de ser idílicas. Muchos expresaban su malestar en el periódico gremial *La Fraternidad (LF)* que desde su aparición en 1907 publicaba las quejas que los socios remitían desde las distintas secciones del país denunciando las malas condiciones de trabajo y los abusos que sufrían. La sección “Lo que dice el personal” difundía las denuncias individuales o colectivas que llegaban a la Secretaría Central y que, entre otras cuestiones, evidenciaban las arbitrariedades existentes en torno al tiempo de trabajo y descanso del personal, los ascensos y salarios.¹³ Como cada empresa tenía su propia reglamentación, existían sustanciales diferencias en las condiciones de trabajo del personal de cada una de ellas. Así, a fines de 1911 el sueldo mensual de un maquinista de 1° clase oscilaba entre los 210 y 270 pesos, el de uno de 5° entre 150 y 220 pesos, mientras que un foguista de 1° podía percibir entre 110 y 155 y uno de 5° entre 70 y 110 pesos.¹⁴

Al examinar en detalle el pliego de condiciones elaborado por el gremio en octubre de 1911, y cuyo rechazo fuera el desencadenante inmediato de la huelga, se pueden advertir las principales demandas y reclamos que en ese entonces levantaban los trabajadores organizados. Básicamente estos apuntaban a establecer en forma clara los tiempos y condiciones de trabajo y descanso según los tipos de servicios (trenes de pasajeros, de carga, mixtos, etc.), fijaban las exigencias que podrían solicitarse al personal, estipulaban la escala de ascensos y salarios -incluyendo un aumento de estos últimos-¹⁵ y los deberes de maquinistas y foguistas. Asimismo, el pliego contemplaba la obligatoriedad de beneficios tales como un bono anual y licencias con goce de sueldo a partir del año de servicio, viáticos, indemnizaciones por enfermedades o accidentes, pases en los ferrocarriles para los trabajadores y sus familias y pase libre a los hijos de los maquinistas y foguistas para que concurrieran al colegio. También establecía las condiciones en que debían efectuarse los traslados y, en caso de disminución de trabajo, las rebajas del personal y fijaba la entrega de vestuario cada dos años.¹⁶

El pliego había sido elaborado en base a la reglamentación vigente en la empresa de capitales británicos Ferrocarril Central Argentino, lo que fue utilizado por el gremio

¹³ También se denunciaban castigos injustos y la economía de las empresas que exponía al personal y público a peligros y accidentes (D’Uva, 2017).

¹⁴ LF, 01-12-1911, p.5. Las clases eran determinadas por cada compañía de acuerdo a la antigüedad del trabajador, esto era el escalafón de ascensos.

¹⁵ Se pedía un sueldo de \$135 a \$180 para los foguistas y de \$200 a \$300 para los maquinistas, dependiendo de su clase (LF, 01-12-1911, p. 2).

¹⁶ LF, 01-12-1911, p. 2.

para fundamentar lo justo de sus reclamos. Así, en una nota aparecida en *LF* en diciembre de 1911 y titulada “Nuestras reivindicaciones son justas” se afirmaba que la Reglamentación propuesta se ajustaba a los límites de “lo equitativo” explicando que la misma “tenía su precedente ó en las disposiciones legales en vigor [Ley de Ferrocarriles] ó en el reglamento interno de algunas empresas”, habiéndose evitado exageraciones en pos de conciliar intereses y necesidades.¹⁷ Se apelaba también al hecho de que algunas compañías, cuyos dividendos aumentaban constantemente, no subían los salarios desde 1904 mientras que la carestía de vida había crecido en forma exagerada sobre todo en los últimos años. A su vez, se criticaba la diferencia de salarios entre los obreros de las distintas empresas a pesar de que éstas percibían dividendos semejantes y sus trabajadores realizaban las mismas tareas, con idénticas responsabilidades y peligros. Hacer desaparecer esas “odiosas diferencias” era considerado un acto necesario y de justicia. Igualmente sucedía con el escalafón, por cuya modificación se pretendía reparar otra injusticia, atacar el favoritismo, disminuir los conflictos y estimular a los obreros cumplidores de sus obligaciones: “A igualdad de merecimientos corresponde el ascenso al más antiguo”.¹⁸

Además de estas razones, y como han demostrado otros estudios sobre las huelgas llevadas a cabo por los trabajadores ferroviarios y petroleros en 1917 y 1932 respectivamente (Andújar, 2016; Palermo, 2016), al invocar la justicia de los reclamos los maquinistas y foguistas podían activar referencias al bienestar de la familia obrera, que se veía directamente afectada por los salarios estancados, los recargos de trabajo o el desamparo al que se veían sometidos los ferroviarios al enfermarse o accidentarse. Así, en abril de 1911, tras el rechazo al proyecto de reglamentación propuesto por la Dirección de Ferrocarriles en consonancia con las empresas, desde las páginas del periódico gremial “un grupo de ferroviarios” invitaba al Director General, Ingeniero Pablo Nogués, a subir a la locomotora, recorrer, examinar y escuchar la protesta y creciente irritación del personal. Lo instigaban a entrar en los hogares obreros donde sentiría la protesta de la esposa e hijos “que ven siempre llegar al esposo, al padre, cansado, con la cara hosca, doblegado por el recargo y el mal descanso, y lo ven con dolor partir para comenzar pocas horas después otra ruda jornada”. Lo convocaban a pensar en ese cansancio par así convencerse de lo injusto e inhumano del proyecto propuesto. Finalizaban con una afirmación contundente: “tenemos como Vd. derecho á vivir, á amar, á instruirnos, á disfrutar de la vida en compañía de nuestra esposa, de nuestros hijos”.¹⁹ Para estos ferroviarios, apelar al bienestar y derecho a disfrutar de la familia, nociones que se esperaba que el Director General compartiera, era una opción más en la construcción de argumentos que legitimaran sus reclamos. Asimismo, pedir tiempos claros de trabajo y descanso implicaba cuestionar la disciplina impuesta por las compañías –en gran parte a través del control del tiempo de los trabajadores– y demandar por la prerrogativa del tiempo libre que, entre otras cosas, podía ser dedicado

¹⁷ *LF*, 01-12-1911, p. 4.

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ *LF*, 01-04-1911, p. 5.

a compartir momentos con los miembros del hogar proletario. En este mismo sentido el dirigente sindical José Domenech,²⁰ al recordar en 1970 la huelga de 1912, afirmaba que ésta había tenido como fin conseguir las 8 horas de trabajo porque en aquel tiempo los maquinistas y fogoneros no sabían cuándo tenían descanso, llegando a durar la jornada 16, 18 horas. Y agregaba: “Se decía entre ellos, era común sentir, que tenían hijos que no conocían al padre, tanto tiempo pasaban los padres fuera de la casa, que se decía con fundamento, ¿no?”²¹ El pedido de pases para familiares también apuntaba a las necesidades de los miembros de la familia, ya fuera que los pases fueran utilizados para realizar visitas mientras el varón se encontraba trabajando lejos de los suyos o para que los menores asistieran a la escuela. Si bien todavía es poco lo que se sabe sobre las formas y dinámicas de la vida familiar entre los trabajadores, el hecho de que los ferroviarios apelaran al derecho a compartir tiempo con sus esposas e hijos no implica desconocer que en la práctica pudieron haber existido múltiples y variados arreglos familiares así como prácticas de sociabilidad masculina que se desarrollaban fuera del hogar, como pasar el tiempo en tabernas, fondas y lupanares, y que podían entrar en contradicción con el ideal de padre de familia sostenido al fundamentar los reclamos.²²

Al demandar una reglamentación general y única de trabajo, los maquinistas y fogoneros emprendieron una lucha por el control del tiempo y por quién y cómo establecía las condiciones de trabajo. En este sentido, su reclamo disputaba a las empresas un privilegio que ellas se habían arrogado y que ejercían en forma discrecional y parcial. Contar con un reglamento claro, que contemplara las necesidades e intereses de los trabajadores y fijara sus derechos y obligaciones, colocaba a éstos en una mejor posición a la hora de luchar por sus condiciones laborales. Un reglamento con fuerza de ley era una herramienta que los maquinistas y foguistas podían utilizar para enfrentar los abusos y arbitrariedades en que incurrían las empresas ante la falta de reglas claras y unificadas.

3. Comienza la huelga. Medidas para contrarrestar el conflicto

Desde que comenzaron los rumores de huelga hacia fines de 1911, el principal desafío para quienes dirigían las empresas ferroviarias consistió en conseguir, si es que el paro se convertía en realidad, personal que estuviera en condiciones de reemplazar a

²⁰ Domenech comenzó a trabajar en 1908 en los talleres del Ferrocarril Central Argentino, en Rosario. Participó de la fundación de la Federación Obrera Ferrocarrilera y militó en su sucesora, la Unión Ferroviaria, de la que fue presidente entre 1934 y 1941.

²¹ Entrevista a José Domenech por Luis Alberto Romero, 21-12-1970, Proyecto de Historia Oral del Instituto Torcuato Di Tella.

²² En consonancia con otros gremios de la época, en el periódico de LF eran frecuentes las noticias destinadas a concientizar a los obreros sobre los peligros de acudir a las tabernas y beber alcohol. A partir de ello se puede inferir la existencia de una sociabilidad masculina que se desarrollaba fuera del hogar y que en el caso de los maquinistas y foguistas podía estar fomentada por las propias condiciones de su trabajo que muchas veces implicaba pasar períodos de tiempo, más o menos largos, lejos de sus familias.

los maquinistas y foguistas. A diferencia de otros trabajadores, éstos constituían un personal calificado e instruido difícilmente reemplazable. Llegar a ser maquinista implicaba haberse formado antes como foguista y aspirante, y ser uno de 1° clase equivalía a, mínimo, doce años de experiencia y formación. Esta cuestión fue puesta en evidencia en reiteradas oportunidades por los trabajadores de La Fraternidad que, al demandar por una reglamentación con tiempos razonables de trabajo y descanso, apelaron -entre otras cosas- a la ardua responsabilidad y riesgos que conllevaba la tarea de maquinistas y foguistas. Afirmaban que debían gozar de excelentes condiciones para afrontar el peligro “con sangre fría” y que el reglamento debía contemplar las necesidades del servicio pero también las de la seguridad pública.²³

Ante la inminencia de la huelga los directivos de las compañías recurrieron a distintas medidas para mantener el servicio, planificando horarios provisionales e incitando al personal a no plegarse al movimiento mediante amenazas y ofertas. En un aviso del 15 de diciembre de 1911, el Ferrocarril del Oeste, por ejemplo, recomendaba a su personal mantenerse en sus puestos y cumplir sus obligaciones recordando que declararse en huelga anularía contratos y dejaría sin efectos toda disposición relativa a concesiones para el bienestar del personal.²⁴ En una circular del 3 de enero de 1912, por su parte, el Administrador General de los Ferrocarriles del Estado advertía a los trabajadores que procedería con “todo rigor” contra los que adhirieran a la huelga, quienes perderían los beneficios de la jubilación así como la antigüedad por los servicios prestados.²⁵ También varias empresas enviaron cartas a los trabajadores que habían recibido créditos hipotecarios para adquirir terrenos y edificar sus hogares, amenazándolos con subastar las casas.²⁶ Mientras tanto, ofrecían salarios extraordinarios para los que prestaran servicios durante la huelga, buscaban personal en el extranjero y convocaban a trabajadores de otras reparticiones para actuar como maquinistas.²⁷ Desde un primer momento LF advirtió sobre los peligros de que personal inexperto, sin certificado de idoneidad, condujera las máquinas.²⁸ Al tomar nota de que algunas empresas estaban tomando a trabajadores anteriormente eliminados para preparar el reemplazo de los huelguistas, maquinistas y foguistas denunciaron que éstos no conocían los tecnicismos del oficio o adolecían de defectos físicos que les impedían desempeñar la conducción correctamente.²⁹

²³ LF, 01-04-1911, p. 1 y p. 3.

²⁴ Boletín de LF, Enero de 1912, p. 2.

²⁵ Ferrocarriles del Estado, Circular n° 41, Documentos Huelga 1912.

²⁶ Boletín de LF, Enero de 1912, p. 2; Carta de la Gerencia del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, 09-01-1912, Documentos Huelga 1912.

²⁷ LF, 01-12-1912, p. 7.

²⁸ LN, 04-01-1912, p. 11.

²⁹ LP, 06-01-1912, p. 11.

Iniciada la huelga, los corresponsales de distintos diarios nacionales y locales dieron cuenta de la organización y masiva adhesión de los trabajadores a la medida.³⁰ A tan solo un día del paro y tras reunirse con sus ministros, el 8 de enero el Poder Ejecutivo sancionó un decreto mediante el cual suspendía las obligaciones del servicio ordinario en todos los ferrocarriles, autorizando a las compañías a brindar un servicio condicional, y derogaba las disposiciones vigentes sobre admisión de maquinistas, pudiendo las compañías contratarlos libremente. Si bien se afirmaba que éstos debían tener certificados de práctica y rendir examen de competencia ante la Dirección de Ferrocarriles, en el artículo 3° el Ministro de Obras Públicas Ezequiel Ramos Mejía autorizaba a las compañías a prescindir de dicho examen y pruebas de idoneidad durante el tiempo que durara la huelga.³¹ Envalentonadas por el decreto, al día siguiente las empresas lanzaron un ultimátum: si pasado el 12 de enero sus trabajadores no volvían a tomar servicio, serían destituidos.³² Al mismo tiempo continuaban la búsqueda de personal afirmando que ya habían pedido telegráficamente a los directorios de las compañías en Londres y París que contrataran y embarcaran el mayor número de maquinistas que pudieran conseguir (Chitti y Agnelli, 2012, p. 263). Ante el fracaso del ultimátum, desde el día 13 algunas comenzaron a publicar diariamente avisos en *La Nación* solicitando maquinistas y foguistas sin ningún requisito y otras repartieron hojas entre sus obreros ofreciéndose a enseñarles el oficio de la conducción y un salario especial.³³

La medida del Ejecutivo favorecía claramente a las empresas en detrimento de los huelguistas, algunos de los cuales, igualmente, se mostraron optimistas afirmando que la resolución sólo haría agravar el conflicto pues ellos estaban dispuestos a mantener el movimiento para lo que contaban con \$300.000 en el fondo gremial.³⁴ Desde LF señalaban que el principal afectado era el público, que quedaba expuesto a los peligros e inconvenientes que pudiera causar el personal incompetente.³⁵ Su reemplazo a cargo de “adventicios” permitió a los huelguistas articular ciertas nociones -ya presentes en la demanda de un reglamento- sobre la responsabilidad y peligros inherentes a la profesión, que sirvieron para reforzar la base de sus reclamos e inclinar buena parte de la opinión pública en su favor. Con el correr de los días y los constantes atrasos, accidentes, destrozos del material y otros inconvenientes causados por la impericia del nuevo personal, los huelguistas fueron legitimando sus demandas, contraponiendo a los adventicios su propia imagen de trabajadores experimentados, disciplinados y capacitados. Frente a las declaraciones lanzadas a pocos días de iniciado el conflicto por el Ministro Ramos Mejía acusando a los huelguistas de “piratas” que atentaban

³⁰ El número de huelguistas varía según la fuente. Mientras que LF aseguraba que a los casi 8000 asociados se sumaron los foguistas interinos, limpiamáquinas y pasaleñas, sumando un total de 12000 huelguistas (“Datos”, Documentos Huelga 1912), algunas empresas hablaban de 5000 (El Tiempo, 12-01-1912, p. 3).

³¹ LN, 09-01-1912, p. 11; Boletín DNT n° 19, p. 974.

³² Circular 11 B, 09-01-1912, Ferrocarril Central Argentino, Documentos Huelga 1912.

³³ La Vanguardia (en adelante LV), 13-01-1912, p. 1.

³⁴ Santa Fe (en adelante SF), 09-01-1912, p. 3.

³⁵ LN, 09-01-1912, p. 11.

contra el progreso y estabilidad económica del país y a la dirección de LF de estar constituida por elementos extraños a los trabajadores,³⁶ ésta difundió datos referentes a la trayectoria de los miembros de su Comisión Directiva (CD), todos maquinistas con 10, 15 y 30 años de servicio a costas.³⁷ También, la CD reunida en asamblea decidió lanzar un manifiesto dirigido al público en el que explicaba la situación de peligro a la que quedaban expuestos a partir del decreto del Ejecutivo y desmentía a las empresas que aseguraban tener regularizado su servicio.³⁸

Acorde a su organización centralista, ni bien estallado el conflicto LF designó una Comisión de Huelga (CH) encargada de la propaganda y dirección. Ésta mantenía una comunicación directa con las secciones por medio de manifiestos y circulares que reemplazaron al periódico gremial y recopilaba minuciosamente la información que hacían llegar los socios de todo el país. A partir de ello, elaboró partes diarios que distintos periódicos reproducían y que daban cuenta de diversas situaciones que se vivían en las localidades ferroviarias, denunciando atrasos, accidentes y destrozos del material ocasionados por los conductores improvisados. Entre otras cosas se acusaba a las empresas de hacer tomar servicio a maquinistas viejos, enfermos, con defectos visuales, que no conocían el idioma o que habían sido despedidos “por inútiles”. A una semana de la huelga, por ejemplo, los maquinistas y foguistas de la ciudad de Santa Fe, ante la visita que realizaron al local de LF los periodistas de un diario local, informaron que en distintas líneas de la provincia había en servicio un manco, un tuerto y un rengo.³⁹ Los huelguistas del Ferrocarril Oeste, por su parte, informaban que esta empresa hacía correr trenes a una persona incompetente que tenía orden de captura de la policía.⁴⁰ Las secciones también confeccionaron listas que luego enviaba a la CH - que recopilaba los datos en un “Diario de Informaciones” interno- con los nombres del personal “carnero” y adventicio, señalando en muchos casos el oficio al que se dedicaban antes de la huelga.⁴¹ En las listas figuran personas que nada tenían nada que ver con los ferrocarriles -entre ellos bomberos, dibujantes, albañiles, chacareros, y hasta un “ex músico en casas de prostitución”-, pero también ferroviarios de otras reparticiones como peones de talleres, cambistas, caldereros, ajustadores, inspectores y encargados.⁴² También en algunas secciones los huelguistas elaboraron panfletos denunciando a los “carneros”, difundiendo su nombre, dirección y algún que otro hecho

³⁶ LP, 10-01-1912, p. 14.

³⁷ LN, 11-01-1912, p. 13.

³⁸ LV, 12-01-1912, p. 1.

³⁹ SF, 13-01-1912, p. 6.

⁴⁰ LN, 14-01-1912, p. 11.

⁴¹ “Lista de los carneros, procedente de fuente insospechable”; “Lista de los socios que trabajaron en la huelga”, “Lista de Maquinistas, Foguistas, Limpiadores y Ajustadores que han trabajado para la huelga. Socios y no socios”, Documentos Huelga 1912.

⁴² Nota de la sección Junin, 28-02-1912; Nota de la Sección Talleres, 16-07-1912, Documentos Huelga 1912.

concreto. Estos circulaban entre el público y los trabajadores, algunos estaban escritos en versos y llevaban ilustraciones.⁴³

Además de La Fraternidad, muchos corresponsales de los periódicos nacionales se encargaron de difundir la incompetencia del nuevo personal. A una semana del paro, por ejemplo, el corresponsal de *La Nación* en Gálvez, Santa Fe, informaba que en esa sección habían tomado servicio dos maquinistas despedidos anteriormente por choques.⁴⁴ Un corresponsal del mismo diario en Temperley contaba que la inhabilidad de los conductores estaba agotando la paciencia de muchos pasajeros que preferían tomar el tranvía ante el temor de viajar en ferrocarril.⁴⁵ Además de los huelguistas y corresponsales, en reiteradas oportunidades los usuarios expresaron su malestar ante los continuos atrasos y accidentes quejándose ante las empresas, redacciones de los periódicos, locales de LF y estaciones. Una gran protesta ocurrió el 19 de enero en la línea del Sud en un tren que viajaba de la localidad suburbana de Burzaco a la estación central de Constitución con un atraso considerable. Luego de que la máquina se detuviera por quedarse sin presión y tras avistar a un tren que venía de Temperley y que no quiso detenerse para transbordarlos, ochocientos pasajeros comenzaron a arrojar piedras logrando finalmente que el tren parara, abalanzándose sobre él. Al llegar a Constitución, los viajeros rompieron los cristales de la ventana de la oficina del jefe de estación hasta que intervino la policía.⁴⁶ Al respecto, *La Prensa* manifestaba que ni las empresas ni la policía podían atender con prudencia estos hechos, consecuencia de la deficiencia de los horarios provisionales que afectaba a 125.000 pasajeros, mayormente empleados y obreros, que se trasladaban diariamente a la Capital. Aprovechaba para criticar la falta de tino del gobierno para encontrar una solución al conflicto y señalaba la necesidad de ejercer una estricta vigilancia sobre las empresas y sus horarios provisionales.⁴⁷ Los comerciantes de distintas localidades, perjudicados por la falta de artículos, también organizaron protestas y solicitaron a distintos funcionarios la pronta solución del conflicto. El 20 de enero, por ejemplo, un grupo de comerciantes de Tucumán dirigió un telegrama al Ministro del Interior en el que manifestaban su malestar, informaba la escasez y encarecimiento de artículos de primera necesidad y advertía del fracaso de recurrir a maquinistas extranjeros para el restablecimiento del servicio.⁴⁸

Algunos de los accidentes más graves dejaron varios heridos y muertos, concitando la atención de distintos medios, entre ellos las revistas semanales ilustradas como *Caras y Caretas* (CyC), *PBT* y *Sherlock Holmes*. Éstas siguieron el conflicto de

⁴³ “Al pueblo de Bolívar”; “Dedicado a un carnero”; “Ferias a beneficio y perjuicio de la Compañía General”; “Dios los guarde”; “Al Maquinista Eusebio Pérez y demás...”; “Los conductores del rápido n° 29”, Documentos Huelga 1912.

⁴⁴ LN, 15-01-1912, p. 9.

⁴⁵ LN, 16-01-1912, p. 11.

⁴⁶ LN, 20-01-1912, p. 10.

⁴⁷ LP, 20-01-1912, p. 11.

⁴⁸ LN, 21-01-1912, p. 10.

cerca, publicando breves crónicas de la huelga acompañadas de caricaturas y gran cantidad de fotografías. Apelando al humor y la sátira que las caracterizaba, estas publicaciones criticaban el accionar del gobierno frente al conflicto y señalaban la impericia de los adventicios. El 23 de enero, por ejemplo, el semanario *Sherlock Holmes* informaba que los continuos accidentes dejaban en evidencia la necesidad de que el presidente adoptara medidas urgentes y criticaba las condiciones favorables de las que gozaban las empresas para burlar los derechos del público.⁴⁹ Unos días más tarde, *CyC* publicó uno de los tantos relatos satíricos sobre los adventicios, esta vez como si fuera escrito por uno de ellos, un improvisado torpe e ignorante que narraba sus dificultades para detener un tren.⁵⁰ Mientras se sucedían los atrasos y accidentes que perjudicaban a pasajeros, comerciantes, industriales y hacendados, la opinión pública se inclinaba cada vez más hacia los huelguistas.⁵¹ Es que el conflicto afectaba a varios sectores y conllevaba consecuencias tales como el encarecimiento de los artículos de primera necesidad, la paralización de obras públicas y particulares debido a la falta de materiales, la carencia de reses para la faena diaria que sufrían los frigoríficos exportadores de carne, la falta de trenes para transportar las cosechas al puerto, por mencionar solo algunas.⁵² En la Cámara de Diputados de la nación también varios legisladores expresaron su descontento con los adventicios y con la actitud del Ejecutivo frente al conflicto, señalando la necesidad de que éste tomara medidas para dar fin a la huelga.⁵³

Ante la extendida opinión de que el conflicto no podía prolongarse por más tiempo, sobre todo al tener en cuenta que las cosechas –retrasadas por el mal clima– en cualquier momento estarían listas para ser trasladadas, hacia fines de enero se realizaron varios intentos de mediación. Éstos fracasaron debido a que las empresas se negaban a readmitir a todo el personal, aduciendo obligaciones con los adventicios y rechazando la reiterada propuesta del gremio de prorratear el trabajo entre todos los huelguistas, para que así no tuvieran que deshacerse de los nuevos conductores.⁵⁴ Es importante advertir que, para esta altura, los maquinistas y fogoneros ya no tenían como objetivo conseguir el reglamento de trabajo sino lograr la readmisión total, única condición exigida para levantar la huelga. Por su parte, las empresas declaraban que el recargo que les impondría la concesión de las mejoras no era lo más importante –los desembolsos hechos para contratar nuevo personal así lo comprobaban-⁵⁵ sino que su

⁴⁹ *Sherlock Holmes*, 23-01-1912, p. 3.

⁵⁰ *CyC*, 27-01-1912.

⁵¹ *LN*, 22-01-1912, p. 8.

⁵² *LP*, 22-01-1912, p. 10.

⁵³ *LP*, 23-01-1912, p. 8; *LV*, 20-02-1912, p. 2.

⁵⁴ *LP*, 22-01-1912, p. 10; *LN*, 16-02-1912, p. 10.

⁵⁵ En su reporte anual correspondiente al período 01-07-1911 a 30-06-1912, al señalar los gastos superiores a los del año anterior, el Directorio del Ferrocarril Sud informaba que como consecuencia de la huelga habían debido pagar salarios muy altos para obtener hombres capaces de conducir los trenes, a quienes además habían debido dar casa y comida. Reconocían, asimismo, que el consumo de carbón y aceite había sido muy pesado durante el conflicto y aún luego, hasta que los nuevos hombres se acostumbraron a las

prioridad era poner coto al avance de las tendencias huelguistas, para lo que necesitaban trabajadores fieles.⁵⁶ Tras el fracaso de las gestiones de arreglo llevadas a cabo por el Ministro del Interior el 21 de enero, el Ejecutivo se reunió con sus ministros y, mediante un decreto sancionado el 23, acordó a las empresas un plazo perentorio para restablecer el servicio ordinario de cargas y pasajeros. A partir del mismo se convenían ocho días para el restablecimiento total del servicio de cargas y ganado y la regularización del de pasajeros según los horarios a aprobar por la Dirección General de Ferrocarriles. Desde el 15 de febrero, asimismo, las empresas debían realizar el servicio ordinario de todo el tráfico de acuerdo con las leyes y reglamentaciones vigentes antes del conflicto.⁵⁷ Al respecto, los huelguistas manifestaron que más allá del tiempo excesivo que se concedía a las empresas, éstas no podrían regularizar los servicios debido a la falta de personal, desmintiendo las versiones sobre la inminente llegada de personal extranjero.⁵⁸

Mientras tanto, las quejas y mitines de protesta se sucedían en distintas localidades. Las empresas se apresuraban a conseguir personal, informando algunas que necesitaban maquinistas y foguistas y que darían preferencia a antiguos empleados, lo que evidenciaba un cambio de actitud de éstas, que anteriormente se habían manifestado contrarias a contratar personal antiguo que quisiera volver al servicio.⁵⁹ Desde LF se denunciaba la circulación de telegramas y manifiestos falsos y las visitas que realizaban algunos jefes a las casas de los huelguistas para convencerlos de volver al trabajo⁶⁰ y se informaba que muchos adventicios, agobiados por jornadas brutales, se iban plegando al movimiento. Numerosos corresponsales daban cuenta de las dificultades que encontraban las empresas para normalizar el servicio.⁶¹ Vencido el plazo para regularizar el tráfico, éste continuaba mostrándose deficiente, faltando personal para correr los trenes, lo que generó protestas por doquier. Las cosechas de cereales se abarrotaban en los galpones y estaciones, esperando para ser trasladadas a

locomotoras y trabajo en la línea (The Buenos Aires Great Southern Railway Company, Limited. Report of The Directors to the Proprietors, for the year ended 30th June, 1912, p. 29).

⁵⁶ LN, 23-01-1912, p. 10.

⁵⁷ LP, 24-01-1912, p. 9. Mientras que LP, CyC, PBT y Sherlock Holmes condenaron el decreto, LN lo elogió considerándolo satisfactorio.

⁵⁸ LP, 24-01-1912, p. 9. Durante el conflicto, hubo varios rumores de que arribaría personal de Argelia, Japón y China (LN, 09-01-1912, p. 11; LP, 12-01-1912, p. 9; PBT, 27-01-1912) aunque ninguna información dio cuenta de su llegada al país. Respecto al personal europeo solicitado para reemplazar a los huelguistas, LF aseguraba haberse puesto en contacto con sociedades similares del extranjero para evitar que llegaran trabajadores (LN, 08-02-1912, p. 8) y según el periódico del Partido Socialista, las asociaciones de maquinistas de Londres y de Montevideo recomendaron a sus socios no aceptar ofertas de contrata en Argentina (LV, 18-01-1912, p. 1). Igualmente, gracias a información publicada por LF con posterioridad al conflicto, es posible saber que las empresas pudieron “importar” maquinistas por no existir legislación alguna que lo impidiera (“Memoria y Cuentas Generales correspondientes al año 1913”, La Fraternidad, Buenos Aires, p. 8).

⁵⁹ LN, 26-01-1912, p. 5.

⁶⁰ LN, 26-01-1912, p. 10; LN, 28-01-1912, p. 11. “Diversas Informaciones”; “Telegramas”, El Norte, 03-02-1912, Documentos Huelga 1912.

⁶¹ LN, 07-02-1912, p. 10.

los puertos.⁶² Corresponsales y huelguistas denunciaban el creciente malestar, contradiciendo las versiones de las empresas que afirmaban la completa normalización.⁶³ Cuando ya no podían sostener más la versión de que el servicio había sido regularizado, las empresas comenzaron a acusar a los huelguistas de cometer atentados. Ni *La Nación*, medio que durante todo el conflicto se mostró favorable a las empresas y que hacia fines de febrero anunciaba que los atentados contra los adventicios se habían repetido en los últimos días, creía que esta fuera una excusa válida para justificar las deficiencias del tráfico ferroviario que ya hacía más de una semana debía funcionar con normalidad.⁶⁴ Por su parte, los ánimos entre los huelguistas estaban decayendo, muchos pedían terminar el conflicto, las defecciones aumentaban y el fondo social del gremio estaba agotándose (Chitti y Agnelli, 2012, p. 298).⁶⁵ Finalmente, tras aceptar la mediación presidencial, el 27 de febrero se llegó a un acuerdo suscrito por LF que establecía la “readmisión gradual del personal en huelga en su situación anterior al conflicto”.⁶⁶ Horas antes se producían dos grandes choques en Constitución y Moreno que *La Prensa* calificó como el “broche fúnebre” del conflicto y *Caras y Caretas* como una catástrofe necesaria para que las empresas aceptaran la fórmula de arreglo.⁶⁷

Durante todo el conflicto, los accidentes y destrozos del material causados por la impericia del nuevo personal dejaron en evidencia la idoneidad y capacitación que se necesitaba para desempeñar los oficios de maquinista y foguista. Los huelguistas supieron aprovechar esta circunstancia para desmentir a las empresas y justificar sus reclamos ante el gobierno y la opinión pública, pero también para legitimar su propia experiencia como trabajadores en la conducción de locomotoras. En un contexto de conflicto estos trabajadores expresaron y reforzaron ciertas nociones sobre las características de su oficio -tales como la capacitación e instrucción necesarias, la responsabilidad de su labor, los peligros y riesgos que debían enfrentar- jerarquizando sus propias experiencias de trabajo frente a la de otros trabajadores. Estas nociones resultaron cruciales para fundamentar la necesidad del reglamento de trabajo primero, y el retorno del personal idóneo al trabajo, después.

⁶² LN, 11-02-1912, p. 11.

⁶³ LN, 17-02-1912, p. 10; LN, 18-02-1912, p. 11; LN, 23-02-1912, p. 10.

⁶⁴ LN, 24-02-1912, p. 9.

⁶⁵ Mientras que al 31 de diciembre de 1911 LF contaba con un fondo social de \$153.153,31, a igual fecha de 1912 éste había disminuido a \$13.965,91 (Memorias y Cuentas Generales LF 1911 y 1913).

⁶⁶ LP, 27-02-1912, p. 15.

⁶⁷ LP, 27-02-1912, p. 14; CyC, 02-03-1912.

4. Estrategias y solidaridad huelguista

“1911 fue un año donde la situación económica se agravó con repercusiones en la clase obrera (...). Los obreros y sus organizaciones venían de ser golpeados duramente bajo la acusación de ser ‘agentes de ideas exóticas y extrañas’. Pero la paralización de la clase trabajadora duró poco. 1911 fue un año de gestación, de recomienzo de la lucha. Recuerdo que alrededor de la mesa de mi casa se reunían mis tíos que eran maquinistas y foguistas, llegaban también otros paisanos, mi padre colocaba la damajuana de vino en el centro y por la noche se hacían verdaderos debates.”⁶⁸

Con estas palabras el trabajador ferroviario Florindo Moretti recordaba el clima que se vivía entre los obreros –ferroviarios y otros– poco antes del estallido de la huelga. Probablemente en las charlas presenciadas por Florindo, quien aún no había entrado a trabajar en el ferrocarril, los varones intercambiaban opiniones, quejas e ideas sobre cómo mejorar las condiciones de trabajo y lograr que los patrones atendieran sus reclamos. Es que ir a la huelga no fue una decisión improvisada. Desde hacía varios años se venían realizando gestiones para lograr un reglamento de trabajo y seguramente cada intento por conseguirlo era discutido en las instancias gremiales pero también en las mesas de las casas ferroviarias, en las fondas y arriba de las locomotoras. En concordancia con el relato de Florindo, 1911 fue un año agitado para los ferroviarios. Tras redoblar las acciones para lograr la reglamentación, hacia fines de ese año los maquinistas y foguistas de todo el país se reunían en asambleas y recurrían a distintos medios –manifiestos, conferencias, carteles– para hacer oír sus reclamos.⁶⁹

Declarar y sostener un paro sin dudas resultó un desafío para los conductores de locomotoras, quienes debieron enfrentar las medidas que implementaron el gobierno y las empresas para contrarrestarlo. Para garantizar el orden y la disciplina entre los miles de socios dispersos por el país, desde unos días antes de comenzar la huelga, la Comisión Directiva de La Fraternidad hizo circular unas instrucciones entre los maquinistas y foguistas avisando que todo tren debía llegar a destino y no ser dejado en estaciones intermedias para impedir que se aplicara el artículo 48 de la Ley de Ferrocarriles que penaba con prisión variable al personal que abandonara su puesto. También sugería a los compañeros reunirse en los locales designados y no en negocios, evitar las aglomeraciones en calles, desestimar rumores –“siempre propagados por los adversarios”–, conservar la tranquilidad, no amenazar a los que trabajaran –para así evitar la aplicación de la ley social–, no oponer obstáculos a los trenes que pudieran circular y acatar las órdenes e instrucciones de la Comisión de Huelga.⁷⁰ Intentaba así mantener la cohesión entre los dispersos asociados y evitar hechos violentos que

⁶⁸ Lozza (1985, p. 116).

⁶⁹ LF, 01-10-1911, p. 1.

⁷⁰ LN, 05-01-1912, p. 11.

podieran dar lugar a la represión estatal que desde hacía unos años, como recordaba Florindo, había recrudecido en respuesta al avance de las luchas obreras.⁷¹

A juzgar por la información brindada por los corresponsales de los principales diarios nacionales, durante los primeros días la conducta de los huelguistas fue ordenada y pacífica. Igualmente, a pocas horas de iniciado el paro, en distintos lugares se detuvo a trabajadores que pretendían llevar a galpón las máquinas que conducían y a otros que repartían manifiestos gremiales entre el público.⁷² Los huelguistas Emilio Bazzano y Pedro Ríos, por ejemplo, fueron detenidos en una fonda en el barrio porteño de Barracas acusados de incitar a los peones a abandonar el trabajo. También, según las empresas y algunos corresponsales hubo intimidaciones y ataques violentos a peones y conductores que trabajaban.⁷³ Varios locales seccionales como los de las ciudades de Mendoza y Tucumán fueron cerrados por la policía, que prohibió las reuniones. Otros permanecieron abiertos recibiendo la visita de numerosos socios, inclusive la de aquellos que no solían frecuentarlos.⁷⁴ En algunos lugares el hostigamiento policial fue más lejos. Así, por ejemplo, el 10 de enero, los huelguistas de la localidad bonaerense de Haedo se reunieron en una panadería de la zona para almorzar —el local seccional de LF había sido clausurado— cuando un oficial de la policía intimó al dueño a que no les sirviera. Como éste se negó, alegando que él había querido reunirlos, el oficial le dio una hora para que finalizaran bajo amenaza de desalojarlos.⁷⁵

Durante el transcurso de la huelga circuló información sobre piedrazos, tiros y amenazas contra conductores y trenes, y la policía y el ejército fueron requeridos para custodiar los coches y estaciones. Se prohibieron reuniones en distintas localidades del país, algunos huelguistas fueron detenidos por violar el artículo 84 de la Ley Nacional de Ferrocarriles⁷⁶ y otros según la Ley de Defensa Social,⁷⁷ como sucedió con Ángel Luraghi, acusado de haber querido inducir a un maquinista a tomar parte de la huelga y finalmente liberado por considerar el juez federal de La Plata que no existían suficientes elementos de prueba.⁷⁸ Diferente suerte corrieron cuatro huelguistas detenidos en San Juan en enero de 1912, quienes fueron juzgados pasibles de las penalidades de la Ley Social por lo que permanecieron en prisión hasta mayo de 1913,

⁷¹ Éstas habían tenido su máxima expresión durante la Semana Roja de 1909 y los festejos del Centenario, en mayo de 1910.

⁷² LN, 08-01-1912, p. 8.

⁷³ LN, 09-01-1912, p. 11.

⁷⁴ LP, 10-01-1912, p. 14.

⁷⁵ LP, 11-01-1912, p. 14. El corresponsal de Haedo también informaba que existía el rumor de que el comercio de la zona cerraría sus puertas por todo un día para hacer causa común con LF.

⁷⁶ LN, 26-01-1912, p. 10.

⁷⁷ Sancionada en junio de 1910, entre otras cosas, esta ley prohibía la reunión y asociación de personas que tuviera por objeto la propagación del anarquismo o la preparación e instigación a cometer hechos ilegales y penaba al que “por medio de insultos, amenazas o violencias intentase inducir a una persona a tomar parte en una huelga o boicot”.

⁷⁸ LN, 20-01-1912, p. 10.

cuando fueron liberados por un indulto presidencial.⁷⁹ Las acusaciones más graves las realizaron las empresas tras cumplirse el 15 de febrero el plazo acordado por el gobierno para que éstas regularizaran sus servicios. Afirmaban que los huelguistas habían amenazado en forma constante -pero cauta, para evitar la intervención de la policía- a los que permanecieron en servicio e inclusive a sus esposas e hijos consiguiendo que muchos se plegaran al paro.⁸⁰ Como respuesta, la CH publicó un manifiesto en el que desmintió estos cargos destacando el orden mantenido. Afirmaban que jamás habían empleado medios vedados por la legalidad y que de esto podían dar fe las autoridades, no existiendo ningún caso de un ferroviario procesado por coacción o atentado criminal contra un adventicio. Señalaban, asimismo, que a diferencia de lo sucedido en las recientes huelgas ferroviarias en Francia e Inglaterra –que las empresas habían traído a colación en sus declaraciones– donde los trabajadores habían levantado rieles, cortado cambios, quemado casillas y roto señales, en Argentina los huelguistas habían procurado mantenerse lejos de las estaciones para evitar la intervención de las autoridades. Advertían también que, a diferencia de Francia e Inglaterra, donde las esposas e hijos de los ferroviarios habían tomado parte activa de la lucha colocándose en las vías, impidiendo la circulación de los trenes y apedreando a los que ocupaban los puestos abandonados por sus esposos y padres, en Argentina sus esposas habían permanecido en la casa “sufriendo pacientemente las consecuencias del paro”. Por último, destacaban la tendencia conciliadora de LF, que en más de veinte años de existencia había resuelto numerosos conflictos por medio de gestiones con las empresas o gobierno y aseguraban que las mentiras proferidas no lograrían arrojarlos al campo de la violencia y la revuelta.⁸¹

Más allá de la conducta general tranquila de los huelguistas –reconocida por diarios, revistas y hasta directivos de algunas empresas (Rogind, 1937, p. 483) –, lo cierto es que hacia mediados de febrero y con más de cuarenta días de paro a cuestas, la prensa daba cuenta del aumento de episodios de violencia, motivados quizá por el cansancio, desgaste, malestar e incertidumbre que pesaba sobre muchos. Dejando de lado las dudas que puedan surgir en torno a la veracidad de estas noticias,⁸² las mismas invitan a reflexionar acerca de las diferencias que pudieron haber surgido al interior del gremio, sobre todo entre dirigentes y asociados. De hecho, durante el conflicto, además de algunas manifestaciones de violencia huelguista, se alzaron voces disidentes dentro de las filas de LF, como la de ciertos socios de Tucumán que el 12 de febrero escribieron una carta al militante del Partido Socialista, José P. Baliño, manifestándole su desconfianza de los dirigentes de la huelga quienes, afirmaban, no les hacían saber

⁷⁹ LF, 01-06-1913, p. 3.

⁸⁰ LN, 16-02-1912, p. 10.

⁸¹ LN, 17-02-1912, p. 10.

⁸² Las Órdenes del Día de la Policía de la Capital de enero y febrero de 1912 dan cuenta de algunos episodios violentos, como disparos contra conductores [Orden del día, 26-01-1912, Art. 2º, 23º, Órdenes del día. Policía de la Capital. Volumen 31 (Tomo I) 2 Enero-28 de Junio 1912, Archivo General de la Nación]. Juan Suriano también menciona las denuncias que recibió el Ministerio del Interior sobre amenazas, atentados y ataques a esquiroleos en distintas compañías ferroviarias (Suriano, 1991, p. 104).

nada. Solicitaban que el Partido, con el cual simpatizaban y en el que confiaban, enviara unos delegados para que apreciaran la marcha del movimiento y así ellos quedarían más seguros.⁸³ Terminado el conflicto, también algunos socios y secciones manifestaron opiniones contrarias al arreglo convenido. Este fue el caso de Francisco, un foguista de Junín, que a poco más de un mes de finalizado el paro dirigió una nota a la Comisión de Huelga en la que criticaba el arreglo y afirmaba estar sorprendido porque durante el tiempo que había durado el paro no se había convocado una asamblea general de delegados, ni tampoco oradores gremiales habían viajado por las secciones explicando las obligaciones de los socios.⁸⁴ A diferencia de Francisco, que expresó sus diferencias en una carta en la que afirmaba querer dar su opinión sin malas intenciones, en otros casos, las discrepancias, desacuerdos, incertidumbre y malestar pudieron haber suscitado hechos violentos. Al finalizar el conflicto, por ejemplo, en Huinca Renancó (Pampa Central), un grupo de catorce huelguistas que esperaba la readmisión se enfrentó en una riña con un grupo de adventicios. Como consecuencia, resultó muerto de cuatro puñaladas el maquinista improvisado José Rodrigo, de nacionalidad chilena.⁸⁵

Para evitar los desmanes, reforzar la cohesión y estrechar filas hacia dentro, además de celebrar asambleas y pasar el tiempo en los locales sociales que no habían sido cerrados, muchas secciones celebraron reuniones para distenderse, pasar un momento de diversión y relajación, darse ánimos y convencer a los indecisos o menos entusiastas.⁸⁶ Se organizaron picnics, almuerzos campestres, banquetes, asados y otros festejos en los que, aprovechando el clima estival, los socios realizaron actividades variadas, demostrando también hacia el afuera su entusiasmo y fortaleza.⁸⁷ El primer día de paro, los huelguistas de Rosario celebraron la medida con un asado en el local de LF.⁸⁸ En los días subsiguientes otras secciones hicieron lo propio y el viernes 12 de enero, con motivo de cumplirse el ultimátum dictado por las empresas para el retorno al trabajo, los huelguistas celebraron su decisión de no volver al servicio con fiestas campestres en distintos puntos del país. Las revistas *CyC* y *PBT* realizaron extensas coberturas ilustradas de estos festejos, remarcando el entusiasmo reinante. Entre las fiestas se destacó la organizada por los huelguistas de la sección capitalina Caballito,

⁸³ Carta a José P. Baliño, Documentos Huelga 1912.

⁸⁴ "A Comisión de Huelga", Documentos Huelga 1912. Más allá de lo dijera este afiliado, en más de una oportunidad los diarios nacionales dieron cuenta de las visitas realizadas por delegados de LF a distintas secciones explicando el estado del conflicto y la importancia de mantenerse unidos (LP, 24-01-1912, p. 9 y LN, 27-01-1912, p. 11).

⁸⁵ Sherlock Holmes, 12-03-1912, p. 51.

⁸⁶ En lugares más alejados y aislados, al menos durante los primeros días, algunos socios de LF continuaron trabajando por miedo a perder ciertos beneficios (LN, 07-01-1912). En el caso de Güemes, Ferrocarril Central Norte, ni bien comenzado el paro casi todos los huelguistas volvieron al trabajo inducidos por los informes falsos de los directores locales, aunque finalmente se logró "rescatarlos" (Chitti y Agnelli, 2012, p. 306).

⁸⁷ Hacia 1912 LF contaba con una tradición de festejos varios, como el del aniversario gremial, que buscaban crear sentido de pertenencia e intensificar los lazos entre los afiliados (D'Uva, y Palermo, 2015).

⁸⁸ *CyC*, 13-01-1912.

del Ferrocarril Oeste, en una quinta en Floresta y que contó con la presencia de todo el “estado mayor” de LF. Por lo que se ve en las fotografías publicadas hubo juegos, se pronunciaron discursos y se preparó un asado para todos los concurrentes, entre los que había maquinistas de diversas empresas. Otro gran festejo tuvo lugar en la Playa de Pescadores, Isla Maciel, con los huelguistas de los galpones Brown, Ferrocarril Sud. Allí los concurrentes realizaron un picnic, pescaron, payaron y bailaron un tango en la orilla del río.⁸⁹ Otras secciones también organizaron festejos al cumplirse un mes de huelga y al finalizar el conflicto. Estas instancias de reunión y celebración fueron fundamentales para reforzar la solidaridad interna entre maquinistas, foguistas y limpiadores, todos compañeros de trabajo con distintas jerarquías, edades, nacionalidades y experiencias a cuestas. En los encuentros compartidos las diferencias quedaban a un lado y prevalecía lo que era común a estos trabajadores del ferrocarril que se encontraban juntos sosteniendo una huelga para conseguir las mejoras anheladas.

Respecto a la nacionalidad de los trabajadores, si bien según información interna de LF el 80% de los huelguistas eran argentinos,⁹⁰ lo que seguramente respondía al requisito de saber leer y escribir el idioma nacional para desempeñarse en la conducción de locomotoras, hubo extranjeros involucrados. Así, por ejemplo, en la comida campestre celebrada por los huelguistas de Bahía Blanca con motivo de cumplirse veinte días de paro, la crónica del festejo informaba que se habían pronunciado numerosos discursos y que los maquinistas ingleses presentes habían cantado en su idioma un himno a la fraternidad.⁹¹ Asimismo, a fines de enero el Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de España en Argentina, Pablo Soler, solicitó al Ministro de Relaciones Exteriores y Culto del país, Ernesto Bosch, información respecto al número de españoles que hubieran tomado parte en las huelgas ferroviarias y del puerto de la Capital. Pedía saber si había obreros detenidos e información relativa a su posible situación precaria por efecto de las huelgas. Luego de realizar gestiones con el Ministro del Interior, Dr. Gómez, éste informaba a Bosch que, según los datos recopilados por la Policía de la Capital, aunque no había números exactos sobre obreros españoles participantes en las huelgas, luego de consultar con distintos Centros Obreros y Patronales, se estimaba que estos habían sido aproximadamente 3500 y que 15 habían sido procesados por contravenciones policiales (desorden y portación de armas).⁹² Este dato da cuenta de la gran cantidad de migrantes españoles involucrados en las luchas del verano del 12, migrantes que desde las últimas décadas del siglo XIX arribaban a la Argentina buscando mejorar sus condiciones de

⁸⁹ CyC, 20-01-1912; PBT, 20-01-1912.

⁹⁰ “Datos”, Documentos Huelga 1912. Si bien falta información para cotejar esta cifra, a mediados de 1913 el periódico gremial afirmaba que, de los maquinistas, el 60 % eran argentinos (LF, 15-07-1913, p. 1). Basándose en los datos que brinda el Censo de 1914, Mónica Gordillo afirma que para ese año la mitad de maquinistas y foguistas eran extranjeros, aunque en algunos lugares como Córdoba la mayoría eran nativos (Gordillo, 1988, pp. 40-41).

⁹¹ LP, 30-01-1912, p. 13.

⁹² Carpeta n° 21. Año 1912. Caja n° 1326, 1912 –AMREC 1326 - División Europa y Asia – España-1912.

vida. La constante circulación de personas, ideas y noticias creaba redes de información por arriba, entre los funcionarios gubernamentales, y por abajo, entre los trabajadores que se desplazaban. Éstos estaban al tanto de las experiencias y oportunidades presentes en otros lugares del mundo y migrar en busca de un mejor pasar, era la opción de muchos. En este sentido, a diez días de iniciado el paro unos huelguistas de Entre Ríos manifestaron a un corresponsal de *La Nación* que antes de volver al trabajo en las condiciones anteriores preferían irse con sus familias a Brasil o Uruguay.⁹³

Además de haber sido una instancia para reforzar la solidaridad interna, el conflicto dio pie a muestras y manifestaciones de apoyo de distintos sectores. Muchos comerciantes locales dieron pruebas de solidaridad y así, por ejemplo, el 17 de enero LF informó que el comercio de Ingeniero White ayudaba a los huelguistas “con todo género de facilidades”.⁹⁴ Otros particulares también manifestaron su apoyo a la causa y a menos de una semana del conflicto, por ejemplo, un martillero y una institución bancaria ofrecieron dinero a los obreros de la colonia Talleres, del Ferrocarril Sud, para rescatar los préstamos por edificación que tenían con las empresas.⁹⁵ También algunos gremios manifestaron su solidaridad. Ni bien declarado el paro, por ejemplo, la Sociedad de Resistencia Obreros Sastres envió una nota a LF felicitándola por la medida adoptada.⁹⁶ Al picnic celebrado el 12 de enero en Rosario, además de los ferroviarios, asistieron obreros de otros gremios.⁹⁷ Asimismo, distintas organizaciones se solidarizaron y mantuvieron una comunicación con LF. El 15 de enero la Sociedad de Resistencia Obreros del Puerto de la Capital envió una nota advirtiendo sobre “el carnero” Felipe Heredia⁹⁸ y finalizado el conflicto el Centro de Maquinistas Navales informó a LF que habían resuelto expulsar a uno de sus asociados por haber conducido una locomotora durante la huelga.⁹⁹ Del otro lado del Río de La Plata, algunos gremios de Montevideo expresaron su apoyo a los ferroviarios, el Partido Socialista Uruguayo lanzó una proclama llamando a la solidaridad y la Federación Obrera Regional Uruguayana organizó varios mitines de apoyo en la ciudad capital.¹⁰⁰ Las notas recibidas por LF al finalizar la huelga también evidencian los vínculos, adhesión y simpatías de parte de otros sectores. Así, un grupo de estudiantes de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales al día siguiente de terminado el paro expresó su felicitación y admiración a

⁹³ LN, 19-01-1912, p. 11.

⁹⁴ LN, 18-01-1912, p. 12. Igualmente, así como hubo comerciantes que se solidarizaron con los huelguistas, otros lo hicieron con las empresas y esquiroleros, como fue el caso de un fondero de la calle Vieytes, en el barrio porteño de Barracas (Nota de la ‘Sociedad de Resistencia Conductores de Carros, 12-02-1912, Documentos Huelga 1912).

⁹⁵ LN, 13-01-1912, p. 10. Algunos huelguistas de la colonia Talleres, en Buenos Aires, llegaron a ser desalojados y en la ciudad de Rosario, trabajadores del Central Argentino enfrentaron el pedido de remate de las casas que habían construido con préstamos de la empresa (LN, 24-01-1912, p. 11; CyC, 03-02-1912; PBT, 24-02-1912).

⁹⁶ Nota al Compañero Secretario de LF, 09-01-1912, Documentos Huelga 1912.

⁹⁷ LN, 13-01-1912, p. 10.

⁹⁸ Nota a LF, 15-01-1912, Documentos Huelga 1912.

⁹⁹ “Sr. Presidente de LF”, 08-03-1912, Documentos huelga 1912.

¹⁰⁰ LV, 14-01-1912, p. 2; LN, 15-01-1912, p. 9; LN, 21-01-1912, p. 10; LN, 22-02-1912, p. 8.

los obreros ferroviarios, sus logros, solidaridad y “cultura probada durante el conflicto”.¹⁰¹ También la logia masónica Dantón envió su felicitación en la que destacaba la cordura desplegada por el “culto gremio”, informaba que en su seno había miembros de LF y manifestaba su satisfacción al comprobar que estos habían mantenido la disciplina recomendada.¹⁰²

Durante la huelga, asimismo, quedaron en evidencia los estrechos vínculos que La Fraternidad mantenía con el Partido Socialista (PS). A pocos días de comenzado el paro, el Comité Ejecutivo partidario dirigió un mensaje de adhesión al gremio en el que lo felicitaba por el movimiento y la conducta serena de maquinistas y foguistas, repudiaba al gobierno por el decreto del 8 de enero y la aplicación de leyes represivas e informaba que su periódico *La Vanguardia* y los abogados del Partido estaban a disposición de LF. Remitían asimismo la copia del telegrama enviado a un dirigente socialista uruguayo, solicitando su cooperación para que no hubiera “crumiros”.¹⁰³ Unas semanas más tarde, y ante la imposibilidad de una solución, el PS lanzó un manifiesto público condenando las acciones del gobierno y las empresas.¹⁰⁴ También el Centro Socialista del Norte,¹⁰⁵ el Rosarino¹⁰⁶ y el Centro Socialista Femenino expresaron su apoyo a la huelga. Este último lanzó un manifiesto dirigido a las esposas de los huelguistas, llamándolas a afirmar su condición de explotadas “en estos momentos en que vuestros esposos, hijos y hermanos luchan contra la prepotencia y avaricia de las ricas empresas”. Las convocaban a alentar a sus compañeros, demostrar ante la opinión pública que estaban dispuestas a luchar y las invitaban a unirse al Centro Socialista Femenino.¹⁰⁷ Como se vio más arriba, a juzgar por las declaraciones de LF respecto al accionar de las esposas de los huelguistas, el llamado parece no haber calado entre estas mujeres.

Respecto a los trabajadores ferroviarios que no formaban parte del personal de conducción, así como algunos reemplazaron a maquinistas y foguistas en huelga, otros decidieron solidarizarse, aunque desde La Fraternidad en ningún momento se realizó un pedido concreto o acercamiento a ellos, lo que más adelante conllevaría numerosos reproches y críticas por parte de la incipiente Federación Obrera Ferrocarrilera.¹⁰⁸ Los limpia máquinas se sumaron al paro desde el comienzo, aunque no formaban parte de LF que recién en 1917 aceptaría su ingreso a la Sociedad, y durante el transcurso de la huelga algunas noticias informaron sobre cambistas, ajustadores, personal de talleres y

¹⁰¹ Nota a Sr. Presidente de LF, 28-02-1912, Documentos Huelga 1912.

¹⁰² “Al Sr. Presidente de la respetable Asociación LF”, 27-02-1912, Documentos Huelga 1912.

¹⁰³ “A la Comisión Administrativa de LF”, 11-01-1912, Documentos Huelga 1912.

¹⁰⁴ LP, 30-01-1912, p. 13.

¹⁰⁵ “Nota al Presidente de LF”, 10-01-1912, Documentos Huelga 1912.

¹⁰⁶ LV, 18-01-1912, p. 1.

¹⁰⁷ LV, 19-01-1912, p. 1; LN, 03-02-1912, p. 10.

¹⁰⁸ Este gremio se conformó el 5 de enero de 1912 con el propósito de nuclear al personal de talleres, vías y obras, señaleros y personal de tráfico. Finalizada la huelga de maquinistas criticó duramente a LF por no haber fomentado la solidaridad y haberse aislado del resto de los ferroviarios.

encargados de depósito que se plegaron al movimiento.¹⁰⁹ Obreros de los talleres, como los toneleros, caldereros, fundidores y modelistas lanzaron manifiestos solidarizándose¹¹⁰ y a diez días del conflicto, aproximadamente, circuló un Boletín de “Hacia la Luz”¹¹¹ dirigido a los “mecánicos, interloquistas, engrasadores, carpinteros, pintores y demás personal de talleres y depósitos de los ferrocarriles” en el que se los convocaba a estar preparados ante el desenlace que la huelga pudiera tomar y prestar la debida solidaridad para lograr el triunfo de los maquinistas y foguistas. Advertía la necesidad de olvidar rencores, reconocer la “saludable evolución” de los compañeros de LF y pensar con qué petitorio se lanzarían a la huelga general llegado el caso.¹¹² Más allá de este llamado y de algunos manifiestos de solidaridad, la adhesión de estos ferroviarios no pasó de casos aislados.

La solidaridad interna y externa fue clave para mantener la huelga. La primera resultó crucial para sostener una medida de fuerza entre miles de trabajadores dispersos por el país y con diferentes oficios, edades y nacionalidades. Los límites de la segunda, sobre todo por parte de los obreros ferroviarios ajenos a la conducción, demostraría a LF la importancia de estrechar vínculos y actuar mancomunadamente con gremios afines que hasta el momento habían sido desestimados.

5. Palabras finales

A lo largo de este trabajo se buscó reconstruir la huelga de maquinistas y foguistas que tuvo lugar en Argentina a comienzos de 1912 desde la perspectiva de quienes la llevaron a cabo y le pusieron el cuerpo. Luego de trazar la génesis de los reclamos que desembocaron en el conflicto, prestando especial atención a cómo estos fueron gestados y fundamentados a partir de las propias nociones sobre lo justo, los derechos obreros y los roles de género que atravesaban a los ferroviarios, se examinaron las respuestas de las empresas y el gobierno para contrarrestar los efectos de la paralización ferroviaria, las reacciones del público y la prensa ante las medidas tomadas y las acciones y estrategias huelguistas para mantener la protesta e inclinar la opinión pública a su favor. Para ello, fue crucial que los huelguistas mantuvieran la cohesión. Por eso, el último apartado analiza de forma particular los modos y prácticas a través de las cuales los trabajadores en conflicto intentaron construir una solidaridad efectiva, aunque esto no siempre resultó posible y emergieran algunas diferencias que de todos modos no alcanzaron a frustrar la unidad huelguista.

¹⁰⁹ LN, 12-01-1912, p. 12; LN, 14-01-1912, p. 11; LN, 20-01-1912, p. 10; LN, 24-02-1912, p. 10.

¹¹⁰ LN, 16-01-1912, p. 11.

¹¹¹ Periódico aparecido por primera vez en abril de 1910 entre un grupo de trabajadores del Ferrocarril Oeste (Thompson, 1978, p. 72).

¹¹² Boletín “Hacia la Luz”, Órgano de los ferrocarrileros de la República Argentina, Documentos Huelga 1912.

El conflicto dejó enseñanzas a los hombres del gobierno, a quienes administraban las empresas y a los socios y dirigentes de La Fraternidad. Los primeros enfrentaron posiciones encontradas entre sus funcionarios y experimentaron los límites de su capacidad de mediación y arbitraje en los conflictos entre capital y trabajo. También, debieron enfrentar las críticas y presiones de distintos sectores que pedían su intervención. Las empresas ferroviarias, por su parte, estudiaron y ensayaron iniciativas y estrategias conjuntas para enfrentar la huelga y defender sus intereses poniendo en práctica, quizá como nunca antes, una solidaridad y corporativismo patronal forjados en las reuniones entre gerentes, representantes y directores celebradas diariamente durante todo el conflicto.

En relación a los trabajadores, una vez consumado el paro, la Comisión de Huelga de LF elaboró un boletín dirigido a los socios en el que realizaba un balance del conflicto y afirmaba que “un arreglo honroso” le había puesto fin. Aseguraba haber conseguido triunfos morales y materiales que servirían para el futuro engrandecimiento gremial. Explicaba que según la fórmula de arreglo se readmitiría primero a los trabajadores más antiguos y con familia, “por ser también los que mayores derechos adquiridos tienen”, y que la readmisión gradual no difería en esencia del “todos o ninguno” ya que todos serían admitidos con pocos días de diferencia.¹¹³ Si bien se mostraba optimista con el arreglo y confiada de que el reglamento pronto sería una realidad, como había prometido el Ejecutivo, enseguida las expectativas comenzarían a desaparecer. Desde el primer día posterior al acuerdo se denunció que las empresas interponían problemas para readmitir a los huelguistas, cometiendo arbitrariedades sin respetar la fórmula pactada. Así, a la lucha por la reglamentación, LF debió sumar el desafío de la reorganización interna y el reclamo por la reincorporación total.¹¹⁴ Se inició con esto una nueva etapa en la que por primera vez La Fraternidad se acercó a otro gremio ferroviario, afirmando haber comprendido que la unión era imprescindible para conseguir mejoras.¹¹⁵ Si bien desde la dirección gremial se pregonaba la idea del triunfo moral, ya que las empresas no habían logrado destruir la organización, la huelga de 1912 quedaría en la memoria de muchos ferroviarios como una derrota pero aprendizaje necesario a partir del cual pudieron conquistarse mejoras en el futuro.¹¹⁶

¹¹³ “Al gremio ferroviario”, Documentos Huelga 1912.

¹¹⁴ LF, 01-05-1912, p. 2.

¹¹⁵ LF, 15-09-1912, p. 1.

¹¹⁶ Lozza (1985, p. 121); Entrevista a Antonio Di Santo por Luis Alberto Romero, 18-12-1970, Proyecto de Historia Oral del Instituto Torcuato Di Tella.

Agradecimientos

Agradezco a la Asociación Universitaria Iberoamericana de Postgrado que me concedió una beca de movilidad que me permitió viajar al VII Congreso de Historia Ferroviaria en donde presenté una primera versión de este trabajo y en especial a Rafael Barquín, por su generosidad.

Fuentes consultadas

Fuentes secundarias:

- Chitti, Juan B. y Agnelli, Francisco, 2012 [1937]. *La Fraternidad 50° Aniversario*.
Fabro, Buenos Aires.
- Lozza, Arturo M., 1985. *Tiempo de huelgas*. Anteo, Buenos Aires.
- Rogind, William, 1937. *Historia del Ferrocarril del Sud. 1861-1936*. Establecimiento Gráfico Argentino.
- Smith, Harold R. 1912. *La Gran Huelga Ferroviaria Argentina de 1912*. Imprenta A. de Martino, Buenos Aires.

Fuentes primarias:

- Boletín *La Fraternidad*, Enero de 1912
- Documentos Huelga 1912
- Memoria y Cuentas Generales, *La Fraternidad*, 1911 y 1913
- Actas Comisión Directiva y Circulares, *La Fraternidad*, 1911-1912
- La Fraternidad*, Órgano Oficial de “La Fraternidad” Sociedad de Maquinistas y Foguistas de Locomotoras.
- La Nación*
- La Prensa*
- El Tiempo*
- Santa Fe*
- La Vanguardia*
- Caras y Caretas*
- PBT*
- Sherlock Holmes*
- Boletín del Departamento Nacional del Trabajo n° 19, 31-12-1911
- Órdenes del día. Policía de la Capital. Volumen 31 (Tomo I) 02/01 a 28/06 de 1912
- The Buenos Aires Great Southern Railway Company, Limited. Report of The Directors to the Proprietors, for the year ended 30th June, 1912
- Archivo Ministerio Relaciones Exteriores y Culto, División Europa y Asia – España 1326, n°21, 1912
- Entrevista a José Domenech, 21-12-1970 y a Antonio Di Santo, 18-12-1970; Proyecto de Historia Oral del Instituto Torcuato Di Tella

Bibliografía

- Andújar, Andrea, 2016. "La lucha por lo justo: un estudio sobre las huelgas petroleras de 1932 en Comodoro Rivadavia, Argentina", en Andújar et al. (coords.) *Vivir con lo justo. Estudios de historia social del trabajo en perspectiva de género. Argentina, siglos XIX y XX*. Prohistoria, Rosario, pp. 103-129.
- Ayuso, Luz, 2016. *Red de escuelas técnicas de autogestión obrera. "La Fraternidad" entre la política y la pedagogía. (1887-1927)*. Tesis doctoral, FFyL, UBA.
- Badaloni, Laura, 2011. "La familia ferroviaria a principios del siglo XX. Bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino", en Dicósimo, Daniel et al. (comp.) *Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social*. Prohistoria, Rosario, pp. 143-157.
- D'Uva, Florencia, 2017. "Los accidentes de trabajo en los ferrocarriles argentinos: denuncias, reclamos y nociones sobre el riesgo profesional. Un análisis a partir de las fotografías publicadas en *La Fraternidad* entre 1907 y 1915", *A Contracorriente* 14-2, pp. 62-94.
- D'Uva, Florencia y Palermo, Silvana, 2015. "Vida sindical y sociabilidades masculinas: los trabajadores ferroviarios en la Argentina de principios del siglo XX", *Archivos*, IV-7, pp. 37-58.
- Gordillo, Mónica, 1988. *El movimiento obrero ferroviario desde el interior del país (1916-1922)*. CEAL, Buenos Aires.
- Horowitz, Joel, 1985. "Los trabajadores ferroviarios en la Argentina, 1920-1943. La formación de una elite obrera", *Desarrollo Económico*, 25-99, pp. 421-446.
- Monserat, María Alejandra, 2011. "Los trabajadores ferroviarios: sus luchas y organizaciones sindicales en el contexto de la Argentina gobernada por el radicalismo (1916 – 1930)", *Cuadernos del Ciesal*, 8-10, pp. 97-118.
- Palermo, Silvana, 2007. "¿Trabajo masculino, protesta femenina? La participación de la mujer en la gran huelga ferroviaria de 1917", en Bravo, María Celia et al. (comps.), *Historias de luchas, resistencias y representaciones. Mujeres en la Argentina, siglos XIX y XX*. Editorial de la Universidad Nacional de Tucumán, Tucumán, pp. 91-121.
- _____, 2013. "En nombre del hogar proletario: Engendering the 1917 Great Railroad Strike in Argentina", *Hispanic American Historical Review*, 93-4, Duke University Press, pp. 585-620.
- _____, 2016. "El derecho a mantener el hogar: las demandas obreras en la gran huelga ferroviaria desde una perspectiva de género. Argentina, 1917", en Andújar et. al, *Op. Cit.*, pp. 81-101.
- Suriano, Juan, 1991. "Estado y conflicto social: el caso de la huelga de maquinistas ferroviarios de 1912", *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana*, Dr. E. Ravignani, 4, pp. 91-115.
- Thompson, Ruth, 1978. "Organized Labor in Argentina: The Railway Unions to 1922". D. Phil thesis, Oxford University.