

La Unión Ferroviaria y la prescindencia en la segunda mitad de la década infame (1935-1943)

*Diego Ceruso**

*Gabriel Piro Mittelman**

Cuadernos de Historia. Serie economía y sociedad, N°31, 2023, pp. 6 a 31.
RECIBIDO: 30/01/2023. EVALUADO: 09/06/2023. ACEPTADO: 14/06/2023.

Resumen

Este trabajo propone indagar la experiencia de la Unión Ferroviaria en la segunda mitad de los años treinta. Pese a tratarse de la estructura sindical más relevante de la época, la misma ha sido escasamente abordada en sus orientaciones políticas. Aquí indagamos su desempeño a la luz de su pretensión de prescindencia política. Para ello, analizaremos la relación de la dirección sindical con los trabajadores en vínculo con la identidad política del radicalismo; las relaciones con el Estado y los gobiernos; las valoraciones de la esfera política, social y económica de la realidad nacional e internacional; y, por último, las vinculaciones con las izquierdas.

Palabras clave: Unión Ferroviaria – Presidencia – Movimiento obrero

Summary

This work proposes to investigate the experience of the Unión Ferroviaria in the second half of the thirties. As the most relevant trade union structure of the time, it was barely addressed in its political orientations and here we investigate its performance in light of its claim of prescindencia. To do this, we will analyze the relationship of the union leadership with the workers in connection with the political identity of radicalism; relations with the State and governments; the assessments of the political, social and economic sphere of the national and international reality; and, finally, the links with the left.

Keywords: Unión Ferroviaria – Prescindencia – Labor movement

Introducción

En sintonía con la conformación del capitalismo en la Argentina, desde fines del siglo XIX los ferrocarriles ocuparon un lugar primordial en la estructura económica. Tempranamente, en 1887,

* Universidad de Buenos Aires. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. E mail: diegoceruso@gmail.com

* Universidad Nacional de Córdoba. E mail: gabrielpiro90@gmail.com

maquinistas y fogoneros se organizaron gremialmente en La Fraternidad, aunque el resto de los trabajadores ferroviarios iniciaron dicho recorrido de modo más sistemático a partir de 1912 con la creación de la Federación Obrera Ferrocarrilera (FOF) (Badaloni, 2022; Gordillo, 1988). Tras varios conflictos y ante la necesidad de una estructura de mayor centralización, en 1922 la FOF se fusionó con otro sindicato del riel y se conformó la Unión Ferroviaria (UF). En simultáneo, los ferroviarios se mantuvieron al margen de la naciente Unión Sindical Argentina (USA), hecho que le quitó un componente fundamental e hizo que exhibiera en los años siguientes una merma numérica significativa respecto de su antecesora, la FORA IX Congreso. Hizo falta poco tiempo para que de la escisión surgiera una nueva central: la Confederación Obrera Argentina (COA). Indudablemente, la columna vertebral de esta central la constituyeron los sindicatos ferroviarios que eran el gremio más influyente del movimiento obrero y que durante los años veinte habían concretado la unidad en la Confraternidad Ferroviaria la cual funcionó hasta 1930, siendo dirigida, aunque con gran presencia socialista, por el ferroviario Antonio Tramonti, más cercano a las prácticas *sindicalistas*.

El proceso de fusión de las centrales obreras se inició hacia fines de los años veinte. Las negociaciones se extendieron durante 1929 hasta que a comienzos de 1930 la USA y la COA concretaron la disolución de las centrales y la formación de la Confederación General del Trabajo (CGT) en la que también ingresaron importantes sindicatos autónomos. El peso de los ferroviarios en la central era indudable, aunque esto no implicaba necesariamente supremacía socialista pues el *sindicalismo* allí había ganado posiciones y el socialismo estructuraba una relación siempre compleja con las instancias gremiales (Ceruso, 2017; Tortti, 1989). En ese momento el gremio ferroviario contaba con más de 120.000 trabajadores, número que fue el más bajo de los años treinta, además de con una estructuración territorial en torno al eje exportador con fuerte presencia en la Capital Federal, Buenos Aires y Santa Fe. Las condiciones laborales variaban según los escalafones y tareas que comprendían el trabajo en talleres, tráfico, obras y vías, tracción, administración, almacenes y confiterías, siendo los dos primeros los más numerosos con alrededor del 60 % de la fuerza de trabajo (Fernández, 1947). Pero en general, aquellas eran superiores al resto de la clase trabajadora: el salario más elevado que el promedio, se encontraban englobados en contratos colectivos y contaban con beneficio jubilatorio a través de la denominada Caja de Jubilaciones la cual, en ocasiones, fue epicentro de conflictos (Horowitz, 2004, p. 78).

Los cruces entre dirigentes de extracción socialista y *sindicalista* se incrementaron en el primer quinquenio de los años treinta conforme la CGT extendía su ascendencia en la vida pública. La interna entre ambos bandos se explicitó en cada uno de los temas de política nacional e internacional que surgieron, pero la caja de resonancia fue la UF que conducían los *sindicalistas* con Tramonti. A mediados de 1934, los socialistas obtuvieron la conducción de la UF, tras el triunfo de José Domenech acompañado por el

influyente Camilo Almarza. Esto debilitó las posiciones en la CGT de los derrotados y los dejó con pocos argumentos para conducir la central, aunque la resolución del conflicto se produjo a fines de 1935 con el conocido golpe interno y el cambio de manos de la conducción cegetista (Matsushita, 1986). Las disputas entre ambos grupos se anclaban en múltiples elementos, pero las discusiones en torno a la prescindencia de la central obrera, como entonación y como práctica, ocuparon un lugar preponderante.

En el movimiento obrero argentino la prescindencia ha sido objeto de debate desde los comienzos del siglo XX, y quizá antes, ya sea en foros gremiales como políticos. Así, la naturaleza del vínculo entre las orientaciones políticas y las experiencias gremiales puede rastrearse, no sin modulaciones, a lo largo de medio siglo y en múltiples escenarios y coyunturas. En lo que a nosotros nos concierne, y para luego comenzar a entrecruzarla con la experiencia de la UF en la segunda mitad de la década infame, nos interesa señalar al menos dos niveles existentes, y estrechamente ligados, de dicha prescindencia. Un primer horizonte de sentido se vincula a la mentada, tanto como impracticable, separación de lo político y lo sindical. Por momentos referida como apolitiscismo, embanderamiento, injerencia extrañas y externas al ámbito gremial, buscada o denunciada, esta lectura no en pocas ocasiones articuló el debate y funcionó como acicate en las prácticas y discusiones en el movimiento obrero. Un segundo estrato existente, insistimos, entrelazado con el anterior, reposa en significarla en torno a los posicionamientos, caracterizaciones y planteos esbozados desde el mundo gremial acerca de las múltiples realidades y procesos de la vida pública, política, económica, social y cultural de la realidad de forma autónoma a los partidos y orientaciones ideológicas. De modo ineludible, este rígido esquema fue alterado, modificado y tensionado de modo permanente por diversos sujetos históricos y políticos, coyunturas específicas y realidades condicionantes.

Para el *sindicalismo*, desde su surgimiento como corriente en la primera década del siglo XX, la prescindencia o “neutralidad política” constituyó un elemento central de su cuerpo de ideas toda vez que con ello propugnaban salvaguardar su autonomía respecto de las instituciones burguesas. Contextos y variaciones mediante, el derrotero *sindicalista* conllevó que aquella distancia se ejerciera más con los partidos políticos que con el propio Estado. De modo muy general, las ideas programáticas ligadas a la autonomía de los partidos, la prescindencia de la política y la visión ensimismada sobre el proceder sindical hallaron un momento cúlmine en la conducción de la CGT entre 1930 y 1935. Sin proponernos analizar en concreto los matices en torno a ello, que son muchos y bien variados, aquel pronunciamiento prescindente funcionaba en aquel momento para los *sindicalistas* como una suerte de pilastra en su dinámica pública.

Para el socialismo, el panorama no era menos complejo. Desde sus orígenes, aunque con fuertes debates, la voluntad oficial, en gran medida impulsada por su máxima figura y referente Juan B. Justo, fue la de

escindir el plano político del gremial y aquella autonomía fue materializada en la ‘Declaración de Avellaneda’ del XIV Congreso Ordinario del PS en 1918. No obstante, durante la primera mitad de la década de 1930, el sector compuesto principalmente por cuadros gremiales y liderado por Francisco Pérez Leirós pareció tener una política más activa y mayor presencia en las publicaciones partidarias. Así, a partir de 1930, pero con marcado énfasis desde 1932, aquellos que propiciaban una relación más directa y fluida entre el Partido y los sindicatos fueron ganando peso en la Comisión Socialista de Información Gremial (CSIG), representación en los Congresos y visibilidad en los medios del PS. Ese escenario fue sufriendo variaciones, aunque para la segunda mitad de los años treinta podían identificarse, de modo esquemático y para facilitar la presentación del escenario, tres sectores: el primero, encabezado por Pérez Leirós, y en el que revistaban figuras relevantes como Ángel Borlengui, propensos a una dinámica gremial de mayor cercanía con las orientaciones políticas; el segundo, la dirección del PS que muy nítidamente se preocupó por reponer la idea de la preeminencia de lo político, denunciar el embanderamiento sindical y destacar la centralidad de la prescindencia; por último, un tercer grupo, encabezado por Domenech y Almarza, que en los hechos confluyó en su posicionamiento con la dirección del PS aunque no sin desavenencias, que colocaba en el centro de su discurso la construcción de una senda autónoma y anclada en reclamos económicos y meramente sindicales. Como veremos, esa percepción prescindente hundía su razón de sentido en el gremio ferroviario.

Ahora bien, si nos trasladamos a la UF, resulta imperioso señalar que aquella prescindencia, en opinión de los propios actores, no solo se encontraba presente en la dinámica del sindicato, sino que, además, formaba parte estructurante de la identidad y del *ethos* ferroviario. ¿Qué elementos formaban parte de esa prescindencia? ¿Cómo se desenvolvía en la práctica pública? ¿Con qué actores interactuaban los ferroviarios bajo aquella premisa? ¿Qué características poseía esa prescindencia ferroviaria? ¿Qué motivaciones configuraron sus rasgos constitutivos? Estas son solo algunas de las preguntas que orientan la indagación y que buscan profundizar los estudios sobre el gremio ferroviario, los cuales se han centrado más en su faz organizativa que en sus orientaciones y posicionamientos políticos.

Nuestra intención en este trabajo es reconstruir y analizar la experiencia de la UF en aquellos años treinta utilizando ese pretendido sustrato prescindente como hilo conductor a través de una serie de escenarios que iluminan una porción de la dinámica sindical y, a la vez, se corresponden con los apartados de nuestra investigación. Los mismos apuntan a construir una mirada relacional de la estructura gremial con otros actores políticos y sociales que, mediante redes y un complejo entramado institucional a nivel nacional e internacional, moldearon y trazaron los márgenes de su acción política: desde la identidad de los afiliados hasta la relación con el Estado, pasando por la presencia en la UF de las organizaciones de izquierda y del radicalismo.

En este sentido, la investigación supone abordar un tema poco trabajado para nuestro periodo. Pese a tratarse de la principal estructura sindical del país, la misma ha sido escasamente estudiada para los años treinta.¹ A su vez, vale destacar que, por su dimensión, su magnitud y los lazos con los actores con los que interactuó, su acción u omisión, transformaban su prescindencia en un hecho político de fuste. La misma, concreta o declamada, implicaba un posicionamiento sobre la realidad e impactó en la arena pública de modo determinante.

Nuestra hipótesis sostiene que la prescindencia, tal como fue postulada y entendida por gran parte de los actores ferroviarios, no solo no se verificó en el comportamiento gremial en concreto, sino que, además, parecería funcionar más como un significativo legitimador al momento de la dinámica gremial, que como un orientador de la práctica ferroviaria. En consecuencia, el objetivo central de nuestro trabajo se orienta a escudriñar y analizar el significado, el contenido, la utilización y la inherencia de la prescindencia ferroviaria en esa segunda mitad de la década de 1930. El cuerpo documental es nutrido y variado pues abordaremos múltiples fuentes de origen gremial y política (periódicos partidarios, publicaciones sindicales, actas, entrevistas, documentos oficiales), aunque vale aclarar que la publicación oficial de la UF, *El Obrero Ferroviario*, se destaca como preminente producto de los objetivos del trabajo.

El diálogo con la base gremial y el nexos con la identidad radical

La Unión Ferroviaria, estatutariamente, aceptaba la afiliación partidaria de sus miembros siempre y cuando esta no se interpusiera a la identidad sindical. Esto significaba que sus afiliados podían desarrollar una militancia política fuera del momento en que se desempeñaban como obreros ferroviarios. Sin embargo, más allá del ejercicio activo de esas filiaciones, resulta imposible escindir las simpatías e identidades políticas presentes entre los ferroviarios de la vida cotidiana del gremio. Esto es, fueran o no militantes partidarios, los trabajadores del riel eran votantes y simpatizantes de las distintas fuerzas políticas existentes en el país, lo cual constituía un elemento a considerar por parte de la conducción gremial y por el conjunto de actores sociales y políticos que rodeaban a la UF.

Si bien las fuentes otorgan poca información respecto a esas identidades políticas, existen indicios para establecer que no existió una correlación entre la militancia socialista de algunos de los cuadros y dirigentes de la Unión Ferroviaria y las simpatías partidarias de gran parte de sus afiliados. Un testimonio valioso es el del propio José Domenech, quien señalaba que gran parte de los ferroviarios que lo apoyaron, como delegado gremial y luego como dirigente de la UF, eran votantes del radicalismo y que ya desde sus

¹ Para los años veinte contamos con estudios como los de Gordillo (1988), Horowitz (1985) y más colateralmente Horowitz (2015), entre varios trabajos.

inicios en los talleres de Rosario los dirigentes de la UCR local le habían propuesto ser candidato en sus listas, considerando su capacidad de traccionar el voto obrero.² En el caso de la seccional Junín, a la que había pertenecido Camilo Almarza, este recordaba que de un total de 1800 trabajadores solo una pequeña minoría de unos 20 eran socialistas, la parte activa de la seccional, pero que el “grueso” de los trabajadores eran o conservadores o radicales “porque la Argentina de mi tiempo era radical y conservadora”, los cuales no veían una contradicción en apoyar a delegados afiliados al PS.³ Según ambos testimonios existió una cierta coexistencia entre ambas identidades debido a que el radicalismo nunca se había propuesto incidir directamente en la organización gremial ni conformar una corriente orgánica:

Los que hemos organizado la Unión Ferroviaria, es decir los que nos hemos puesto al frente de la organización, en todo momento; no solo en la Unión Ferroviaria, sino en la antigua Federación Obrera Ferrocarrilera (...) siempre hemos sido socialistas. Y los radicales, tuvieron el buen sentido, eso sí, de estar de acuerdo con nosotros. (...) siempre los radicales, estuvieron de acuerdo con los que no éramos radicales. Ellos admitían, bueno, que los que entendíamos de movimiento obrero éramos nosotros y esa era la verdad.⁴

Otras fuentes indican que existió en aquel periodo una Agrupación Ferroviaria Radical que incluso logró disputar algunas seccionales de manos de un cuadro radical de apellido Ameghino⁵, pero no parece haber sido la expresión política de las simpatías radicales en el gremio. De hecho, según recordaba Almarza, existían ciertos puntos de contacto entre las concepciones políticas e ideológicas que tenían los cuadros socialistas de la UF y los simpatizantes del radicalismo: “alguna vez yo se lo he dicho a mis amigos radicales. Uds. nos votan porque Uds. se sienten bien expresados por nosotros”.⁶ Esta identidad tenía que ver principalmente con lo desarrollado en el terreno gremial y la escisión que establecía la Unión Ferroviaria respecto de la actividad política partidaria: los votantes radicales podían apoyar fervientemente las conquistas gremiales del sindicato y que esto no fuese en detrimento del fortalecimiento de la UCR. Sin embargo, sería limitado suponer que esta coexistencia surgió naturalmente o se desarrolló por una mera afinidad electiva entre ambas identidades. ¿Podrían haber sostenido los dirigentes de la Unión Ferroviaria el apoyo de los obreros radicales de haber esbozado declaraciones o acciones que resultasen contradictorios con esa identidad política? Si bien no es posible formular una respuesta acabada a esta pregunta podría argumentarse que tanto las concepciones prescindentes como los posicionamientos

² Entrevista a José Domenech, Archivo de Historia Oral, Instituto Di Tella. Para mayor detalle de los inicios de Domenech en Rosario ver (Oliva y Menotti, 2015).

³ Entrevista a Camilo Almarza, Archivo de Historia Oral, Instituto Di Tella.

⁴ Entrevista a José Domenech, Archivo de Historia Oral, Instituto Di Tella.

⁵ *Orientación*, 2/7/1942; Entrevista a José Domenech, Archivo de Historia Oral, Instituto Di Tella.

⁶ Entrevista a Camilo Almarza, Archivo de Historia Oral, Instituto Di Tella.

políticos esgrimidos por el gremio ferroviario fueron en muchos casos, por lo menos, compatibles con el desenvolvimiento del radicalismo en aquel periodo.

Los pocos momentos en que el gremio ferroviario adoptó posicionamientos públicos explícitos o se movilizó junto con organizaciones y partidos políticos, estos no entraron en roces con las posturas de la UCR, particularmente con el sector encabezado por Marcelo T. de Alvear, el cual era recordado por Domenech como “la persona que más respetó la constitución”⁷ y por *El Obrero Ferroviario* como “una gran figura democrática”.⁸ El periódico gremial, tras la muerte de Alvear señalaba que la UF era una “entidad cuyo origen y propósitos se identifican plenamente con los ideales democráticos que honró el ilustre hombre público”.⁹ Entre las instancias más significativas de conjunción de los dirigentes ferroviarios con el radicalismo, más allá de las instancias parlamentarias referidas a proyectos de ley que afectaban a los ferroviarios¹⁰, se ha señalado el acto del 1º de mayo de 1936, que encontró en el mismo estrado a José Domenech con varios dirigentes del radicalismo amparados bajo la idea de que la defensa de la democracia era una condición indispensable para la conservación de los derechos obreros. Esta convocatoria conjunta fue reflejada detalladamente por *El Obrero Ferroviario*, dando cuenta de las intervenciones “políticas” en el acto.¹¹ A su vez, vale señalar que la Unión Ferroviaria contribuyó organizando la movilidad de sus afiliados y erigiendo una comisión organizadora para su realización.¹² Pero fueron varias las instancias en que estos cruces se replicaron, mayormente expresando una adhesión activa por parte de la UF a las resoluciones de la CGT, entre los que vale destacar las movilizaciones por el pedido de renuncia de Roberto Ortiz en 1941¹³, el apoyo a la formación de Acción Argentina (agrupación que contaba con el apoyo de varios dirigentes del radicalismo)¹⁴, los actos en apoyo a los Aliados en 1942¹⁵, pero sobre todo, el acompañamiento a la formación de la Unión Democrática como coalición electoral para 1943, en sintonía con lo dictado por la CGT, por considerarlo indispensable “para que las verdaderas fuerzas vivas de la República lleven a ésta a los grandes destinos que le corresponden”.¹⁶

No obstante, estas confluencias no tenían que ver exclusivamente con los apoyos o pronunciamientos explícitos (que tal vez podrían detectarse igualmente para el caso del Partido Socialista), sino con el ideal compartido respecto al rol de las organizaciones gremiales en el conjunto social, según el cual la escisión

⁷ Entrevista a José Domenech, Archivo de Historia Oral, Instituto Di Tella.

⁸ *El Obrero Ferroviario* (en adelante EOF), 1/4/1942.

⁹ EOF, 1/4/1942.

¹⁰ EOF, 16/9/1939, 1/6/1941, 1/8/1942; *Hechos e Ideas*, octubre de 1939.

¹¹ EOF, 16/5/1936. Una detallada reconstrucción de aquel acto unitario en Iñigo Carrera, 2012.

¹² EOF, 1/5/1936.

¹³ EOF, 1/9/1940, 16/9/1940.

¹⁴ EOF, 1/1/1941, 16/5/1941. (Bisso, 2005).

¹⁵ EOF, 16/7/1941, 16/8/1942.

¹⁶ EOF, 16/11/1942.

entre la actividad sindical y la política, la no injerencia directa de los partidos en los asuntos gremiales, resultaba un valor positivo, como esbozamos más arriba. Fueron varias las instancias en las que dirigentes radicales expresaron la importancia de contar con organizaciones como la Unión Ferroviaria por su contribución al “bienestar” general del país y como vehículos para abordar “la cuestión social”. En este sentido *El Obrero Ferroviario*, refiriéndose a una reunión del Comité Nacional de la UCR de marzo de 1942, en el cual algunos delegados hablaron de la necesidad de “recuperar” el apoyo del gremio ferroviario, señalaba que este nunca había existido pero recordaba que el radicalismo, mediante la figura de Alvear, había comprendido que era posible una coexistencia virtuosa respetando los distintos ámbitos de intervención: “Alvear nos declaró alguna vez que el mejor favor que podía hacerse a la organización de los trabajadores, era dejarla desenvolverse libremente, en absoluta independencia frente a los problemas y los partidos políticos”.¹⁷

Desde este punto de vista, el pragmatismo que embanderaba la Unión Ferroviaria respecto a la obtención de conquistas obreras luchando en el terreno gremial resultaba afín con algunas concepciones esbozadas por el radicalismo. Por ejemplo, la revista radical *Hechos e Ideas* sostenía que la posición “profundamente realista de la UCR”, respecto del movimiento obrero “se limita a actuar dentro del margen de posibilidades de su época, facilitando cualquier conquista obrera que pueda significar un paso decisivo hacia el reconocimiento de sus legítimos derechos”.¹⁸ Esta conjunción de perspectivas también fue señalada por algunos legisladores radicales quienes destacaron que la Unión Ferroviaria era una organización de “reconocida responsabilidad moral y material” que contribuía “al progreso de nuestra nación” solicitando sus mejoras económicas “dentro de un marco estricto de respeto y acatamiento a las leyes”.¹⁹ Es decir, la coexistencia entre los dirigentes de la Unión Ferroviaria y los afiliados ferroviarios simpatizantes o votantes del radicalismo debe ser comprendida, en parte, desde este significado específico que adopta el discurso de “prescindencia ferroviaria”, la cual, además, incluía una concepción sobre el respeto a la democracia, las leyes, la constitución nacional, la moderación en las acciones y el rol de los ferrocarriles en el “progreso nacional”.

Finalmente, vale señalar que esta confluencia puede ser vislumbrada, a su vez, desde la propia iniciativa del radicalismo para tender puentes con los afiliados ferroviarios. No se puede perder de vista el hecho de que, ya desde la presidencia de Hipólito Irigoyen, los dirigentes de la UCR vieron entre los obreros ferroviarios un caudal de votos significativo o, al menos, la necesidad de establecer relaciones cordiales con el gremio para que el descontento proletario no se canalizase hacia una fuerza opositora (Horowitz

¹⁷ EOF, 1/4/1942.

¹⁸ *Hechos e Ideas*, enero de 1936.

¹⁹ *Hechos e Ideas*, octubre de 1939.

2015). Siguiendo estos pasos, Alvear, en su campaña electoral de 1937, se dirigió directamente a los trabajadores ferroviarios en las seccionales de Villa Mercedes y Tafí Viejo, postulando un ideario de bienestar obrero que confluía con las aspiraciones del gremio (Ceruso & Piro Mittelman 2022): “economizar y guardar para los suyos o adquirir una casa o un pedazo de campo donde pueda ir a pasar sus últimos días. Éste es el ideal radical la justicia social” (Luna 2011). Del mismo modo, la dirigencia radical que se postulaba para encabezar las listas de la Unión Democrática de 1943 buscó el apoyo de los ferroviarios, traccionado en parte por el apoyo oficial de la CGT.

Así, podría pensarse que la “prescindencia” postulada por el gremio ferroviario no puede comprenderse sin abordar los vasos comunicantes entre sus premisas y la identidad política de los obreros ferroviarios. La mera formulación de una escisión entre la militancia gremial y política de los afiliados, no impidió que la conducción ferroviaria advirtiese nítidamente la fuerte presencia del radicalismo en el gremio, ya sea entablando un diálogo directo con aquella organización o, al menos, evitando fricciones con sus postulados. A su vez, las ideas de “prescindencia” formuladas por la Unión Ferroviaria no resultaron incompatibles con los idearios del radicalismo respecto a cuál debía ser el rol del movimiento sindical en el conjunto social. Si bien esta confluencia pudo deberse a las especulaciones electorales de los dirigentes radicales, lo cierto es que la misma también fue subrayada por la conducción ferroviaria. No obstante, estos puntos de contacto iluminan solo una fracción de la fisonomía que adoptaba la “prescindencia” ferroviaria. Para una mejor comprensión entendemos necesario incorporar las influencias de otros actores sociales y políticos.

La relación con el gobierno y el Estado

La historiografía ha coincidido en señalar que hacia la década del treinta, producto de la crisis internacional y de la propia dinámica política local, se incrementó la presencia del Estado en los conflictos vinculados al movimiento obrero (Gaudio y Pilone, 1984; Korzeniewicz, 1993; Suriano y Lobato, 2014). Si bien existían indicios previos, en aquellos años la regulación sobre las organizaciones proletarias y los conflictos entre trabajadores y empresarios vieron emerger a organismos estatales como el Departamento Nacional del Trabajo, aunque también al propio Poder Ejecutivo, como actores que cobraron cada vez mayor relevancia en el mundo del trabajo.

En el caso ferroviario, los vínculos con el Estado y con los gobiernos, producto de su posición estratégica en la economía nacional, adoptaron aristas específicas ya advertibles durante la década del veinte²⁰. La creación de la Caja Ferroviaria, con miembros designados por el gobierno, el conflicto vinculado al laudo ferroviario y las leyes regulatorias de la actividad, implicaron una permanente circulación de los dirigentes de la Unión Ferroviaria entre los organismos estatales y un estrecho contacto con funcionarios, legisladores y ministros (Horowitz, 1985). A su vez, la relevancia del gremio en la política nacional supuso que su capacidad de negociación se tradujera en un diálogo directo con los funcionarios de más alto rango gubernamental, incluido el presidente. Ya en 1947 la memoria del sindicato se vanagloriaba de que “tres presidentes de la República han visitado la sede central de la Unión Ferroviaria” (Fernández, 1947). Esta incidencia era reconocida por funcionarios y dirigentes políticos, e incluso por otros sindicatos²¹, que distinguieron la capacidad organizativa de los ferroviarios sobre el resto de las organizaciones. En este sentido, el diputado nacional por la UCR Julián Sancerini Giménez, señalaba, en relación al aporte del sindicato para abordar el problema del laudo que:

*El gremio ferroviario, con la intervención de ambas asociaciones (...) han prestado un gran servicio al país, porque han encuadrado siempre su actuación dentro de la ley, porque mantienen relaciones oficiales con los poderes del Estado desde hace muchos años, porque han estudiado debidamente y a conciencia todos y cada uno de los problemas ferroviarios, porque han colaborado con el Poder Ejecutivo y con la Dirección de Ferrocarriles en las mil y una cuestiones de detalle que afectan a ese servicio público y porque en todo momento han demostrado su capacidad de organización, las dos entidades, la Asociación Ferroviaria y la Fraternidad, dieron muestras de su poder de influencia sobre el gremio ferroviario y obtuvieron el consentimiento de todos los obreros del riel para evitar la cesantía de esas 6000 personas...*²²

Esta capacidad de incidencia en el ámbito nacional implicó que la Unión Ferroviaria adoptase una postura ambigua respecto a su “responsabilidad” en el funcionamiento institucional. Por un lado, su discurso de “prescindencia” y de no injerencia en los asuntos políticos adoptó la semántica de un compromiso mayor por parte de los ferroviarios, respecto a otros gremios, en el normal funcionamiento de la economía nacional, lo cual presuponía una moderación en las acciones de lucha y una mesura en las declaraciones públicas. Por otro, aquella “responsabilidad” fue una poderosa herramienta de negociación y presión, bajo la idea de que los ferroviarios debían ser retribuidos en proporción a su posición en el

²⁰ Desde los inicios mismos de la constitución de los gremios ferroviarios, a fines del siglo XIX, se evidenció una gimnasia negociadora tanto con las empresas como con los organismos estatales, que fue moldeando la identidad del sindicalismo del riel y anticipó algunas de las características que vemos desplegadas en este periodo.

²¹ *El Obrero Gráfico*, febrero de 1936.

²² *Hechos e Ideas*, octubre de 1939.

funcionamiento social²³, lo cual por momentos se tradujo en abiertos posicionamientos sobre el rumbo del gobierno y en roces directos con los organismos estatales.

Un ejemplo de estas ambigüedades lo constituyó la relación de la Unión Ferroviaria con el gobierno de Ortiz. El vínculo entre el presidente y el sindicato comenzó de forma turbulenta cuando el primero apostó a la creación de una nueva organización representativa de los ferroviarios (la Federación de Obreros y Empleados Ferroviarios –FOEF-), más afín a los objetivos del gobierno, y con un mayor énfasis en la no injerencia del gremio en asuntos políticos (Di Tella, 2003).²⁴ A esta ofensiva, Ortiz añadió la designación de Tramonti como presidente de la Caja Ferroviaria, en claro signo de oposición a Domenech. Ante esto, los dirigentes de la Unión Ferroviaria respondieron cuidadosamente a las acusaciones respecto a sus vínculos con el PS, argumentando que “no se podría señalar un solo caso de intervención política de la Unión Ferroviaria. Así lo ha demostrado la Inspección de Justicia en el informe que produjo oportunamente ante las acusaciones infundadas de los hombres de ese grupo”.²⁵ Sin embargo, ese mismo año, en el contexto de las disputas con el gobierno que pretendía una unidad entre ambas organizaciones (favorable a la FOEF), Domenech envió un mensaje político a Ortiz demostrando su capacidad de movilización y presión. Tras un acto organizado por la CGT en el Luna Park contra el fascismo, y con la participación de varios embajadores y representantes diplomáticos de los países Aliados, el entonces dirigente de la UF, recordaba tiempo después, aprovechó la ocasión para dirigirse a los trabajadores y pedirles que “se desconcentren con todo orden y si les parece bien, vayan a saludar al presidente Ortiz, que está enfermo en su casa, en la calle número tal, lo hice con toda premeditación; pero yo no fui. Me contaron que el Presidente, se emocionó mucho”.²⁶

No obstante el tenso escenario, *El Obrero Ferroviario* no escatimó señales de apoyo a algunas medidas del gobierno vinculadas al control de precios producto de la especulación en torno a los vaivenes de la Segunda Guerra Mundial, que comenzaron a impactar en la economía nacional y en el poder de compra de los trabajadores (Ceruso, López Cantera y Piro Mittelman 2022). En septiembre de 1939, allí se señalaba que en el orden nacional “aplaudimos sin reservas las medidas de gobierno adoptadas contra la especulación de los productos, especialmente de aquellos de primera necesidad, que empezaron a encarecer aun antes de la primera acción de guerra”.²⁷ En otro artículo añadía que “la acción gubernativa merece el aplauso y el apoyo de toda la opinión pública, que le prestará decidida colaboración” y que

²³ EOF, 1/4/1939.

²⁴ “Actitud del diario ‘La Vanguardia’, Comunicado de Prensa Nro. 42 de la Federación de Obreros y Empleados Ferroviarios”, 21/4/1939, Archivo General de la Nación; “El Partido Socialista impuso su criterio de la Unión Ferroviaria. Comunicado de Prensa Nro. 44 de la Federación de Obreros y Empleados Ferroviarios”, 14/4/1939, Archivo General de la Nación. *La Vanguardia*, 28/6/1938.

²⁵ EOF, 16/4/1939.

²⁶ Entrevista a José Domenech, Archivo de Historia Oral, Instituto Di Tella.

²⁷ EOF, 16/9/1939.

desde el gremio se daría un apoyo “sin reparos, a esa buena obra de gobierno que tiende a defender nuestra economía y nuestros salarios”.²⁸ Es decir, pese al enfrentamiento directo con Ortiz, que amenazaba abiertamente la continuidad de la conducción del gremio, la Unión Ferroviaria priorizó una actitud pragmática en lo referido a la legislación obrera y las cuestiones que afectaron a la base del sindicato, dando un apoyo sin condicionamientos a las medidas gubernamentales.

Ya hacia mediados de 1940 la disputa por el control del gremio se resolvió en favor de la Unión Ferroviaria, pues los intentos de la FOEF por agrupar a los ferroviarios chocaron con una serie de acciones mal planificadas que recibieron el repudio mediático, lo cual se combinó con la creciente debilidad del gobierno envuelto en el escándalo de las tierras de El Palomar (Fernández, 1947; Horowitz, 1985). En ese marco, habiendo derrotado el intento de Ortiz, la UF extendió sus declaraciones de apoyo al gobierno más allá del ámbito estrictamente gremial. En julio de 1940 la XVII Asamblea General Ordinaria de Delegados de la Unión Ferroviaria, en miras de “la gravedad del momento”, en relación a los acontecimientos internacionales, definió la necesidad de alentar la “unidad de pensamiento y acción de todos los grupos sociales para la defensa de los intereses vitales del país”. En este sentido, y teniendo en cuenta la fuerte disputa en el terreno político nacional respecto de los posicionamientos ante la guerra, la asamblea ferroviaria resolvió que estando “en manos del Poder Ejecutivo Nacional la política exterior, la clase trabajadora ferroviaria (...) confía en los resultados de la misma y estará atenta a los acontecimientos para adoptar las actitudes inmediatas y más convenientes a los intereses generales de la Nación y en particular, de la clase trabajadora”.²⁹

Este tipo de pronunciamientos, a su vez, se combinó con una ubicación en la cual la Unión Ferroviaria asumía una visión sobre el conjunto de la dinámica social y se presentaba a sí misma como un actor más del tejido político nacional. En las páginas de *El Obrero Ferroviario* fueron recurrentes las menciones al impacto de las tendencias europeas en la economía y la política argentinas, lo cual se combinó con reflexiones sobre el intervencionismo estatal, la realidad latinoamericana y las características del fascismo en la región. Uno de los puntos más relevantes que ejemplifican esta ubicación fue la intervención directa del sindicato ante el pedido de renuncia de Ortiz en 1940, frente al cual, en conjunto con La Fraternidad, envió una carta formal al presidente de la asamblea legislativa, “para solicitarse respetuosamente que no sea aceptada la renuncia” de Ortiz “a fin de que continúe desempeñando su alta magistratura en esta hora grave para la normalidad de nuestras instituciones democráticas”.³⁰ Ya habiendo asumido Ramón Castillo, esta ubicación se sostuvo, entablando reuniones directas con el presidente para tratar asuntos como el de

²⁸ EOF, 16/9/1939.

²⁹ EOF, 16/7/1940.

³⁰ EOF, 1/9/1940.

las retenciones ferroviarias.³¹ Vale señalar, finalmente, que la flexibilidad y el pragmatismo para sostener estos diálogos con las autoridades estatales se evidenció a poco tiempo de asumido el gobierno del 4 de junio de 1943, al cual la UF dio la bienvenida apoyándose en sus declaraciones respecto de la importancia que tendría la clase trabajadora para el nuevo régimen.³²

Es decir, como ha señalado Joel Horowitz, desde el punto de vista de su relación con los gobiernos, la Unión Ferroviaria se había constituido en “una parte del sistema político” (Horowitz, 2004, p. 209). Tanto el Poder Legislativo como el Poder Ejecutivo e incluso el Poder Judicial, consideraron a la Unión Ferroviaria como un interlocutor privilegiado, no sólo por su influencia en el conjunto del movimiento obrero sino por su posición estratégica en el funcionamiento de la economía nacional. En este sentido, los dirigentes ferroviarios enarbolaron una retórica que se recostaba sobre la idea de “responsabilidad”, moderación y colaboración con los poderes estatales, anclada en un fuerte pragmatismo, que se combinó con un uso político de esa posición privilegiada. El apoyo u oposición del gremio ferroviario se había constituido en un asunto de primer orden en la política local, como lo evidenció el frustrado intento de Ortiz por incidir directamente en los asuntos del sindicato. De este modo, y en sintonía con lo sostenido hasta aquí, entendemos que la “prescindencia” esgrimida por los ferroviarios debe ser analizada en este entramado complejo que hacía del gremio, por su peso específico, un actor político en la escena nacional. A su vez, como veremos en el próximo apartado, esta ubicación se hacía extensiva a los asuntos vinculados a la política exterior y a las redes internacionales que impactaban en la política argentina.

Los posicionamientos frente a la política internacional

El análisis de la politización en el ámbito gremial argentino durante las décadas del treinta y cuarenta no puede escindirse del impacto que generó en él “la tormenta del mundo” (Halperin Donghi, 2013). Los años de entreguerras estuvieron atravesados por la aparición de nuevos fenómenos que configuraron los debates y las identidades políticas del periodo. La emergencia del nazismo, la Guerra Civil Española y la Segunda Guerra Mundial fueron temas que dividieron a la opinión pública y que tuvieron su reflejo en las disputas desplegadas por las distintas corrientes que intervenían en el movimiento obrero (Matsushita, 1986). A su vez, los conflictos geopolíticos entre Estados Unidos e Inglaterra por la influencia en el continente americano tuvieron su correlato en el alineamiento de los actores locales con estas potencias. Este escenario resulta significativo pues la Unión Ferroviaria intervino públicamente en torno a estos ejes de debate en distintos niveles. Por un lado, lo hizo en tanto organización sindical en cuyo seno se

³¹ EOF, 16/3/1942.

³² EOF, 1/7/1943.

debatieron los posicionamientos públicos respecto a los acontecimientos internacionales. Por otro, sus representantes y dirigentes fueron parte de delegaciones y engranajes institucionales con organizaciones o instancias transnacionales que implicaron una toma de posición. En este sentido, la Unión Ferroviaria se alineó en torno a los bloques políticos configurados hacia comienzos de la década del cuarenta, colocando una particular atención a la coyuntura política americana.

Respeto del primer nivel vale destacar que *El Obrero Ferroviario*, en muchos casos siguiendo los cables de noticias de la Federación Sindical Internacional, pero en otros con columnistas propios, realizó una permanente cobertura sobre los acontecimientos mundiales. En sus páginas se encontraban análisis y opiniones de temas tales como la conformación del Frente Popular francés, las condiciones de trabajo en la Rusia soviética, la conformación de la línea Maginot o la vida en los países fascistas. A su vez, se realizó un seguimiento minucioso del desenvolvimiento de las organizaciones sindicales ferroviarias en otras partes del mundo, particularmente en Europa y Estados Unidos.

Pero la Unión Ferroviaria no sólo se limitó a seguir los acontecimientos en su órgano de prensa, sino que emitió pronunciamientos y definió campañas desde sus organismos directivos. Así, en el transcurso de su Segundo Congreso Extraordinario, coincidente con el estallido de la Guerra Civil en España, los delegados realizaron un homenaje “a los caídos en las luchas españolas en defensa de la República”, expresando “la solidaridad del gremio ferroviario en defensa de las libertades democráticas”.³³ Tras esa instancia, la Comisión Directiva emitió una circular a todas las seccionales para confeccionar listas de suscriptores que colaborasen con donaciones para el proletariado español. Según sus propios datos, el aporte de 1936 fue de \$33.656, mientras que al año siguiente se redujo a un total de \$29.300 (Fernández, 1947), cifras significativas si consideramos que la CGT para julio de 1937 había reunido aportes por el total de \$220.860³⁴ y si se pondera el hecho de que la Unión Ferroviaria no solía hacer contribuciones solidarias significativas a otros gremios. Años más tarde, los posicionamientos públicos del sindicato se centraron en la cuestión del nazismo y de la guerra. Por ejemplo, en junio de 1939, la XVI Asamblea General Ordinaria de Delegados de la Unión Ferroviaria emitió una declaración en la que afirmaba que “el nazi fascismo está en pugna con la Constitución Nacional y con nuestra tradición democrática y liberal” a lo cual añadió una felicitación al decreto del Poder Ejecutivo que restringía las demostraciones de apoyo al nazismo en el país por considerar que representaba un paso en la defensa de “nuestras tradiciones democráticas, la Constitución Nacional y la independencia del país”.³⁵ A su vez, el sindicato

³³ EOF, 16/8/1936.

³⁴ CGT, *Periódico semanal de la Confederación General del Trabajo* (en adelante CGT), 23/7/1937, 30/7/1937.

³⁵ EOF, 1 y 16/6/1939.

fue parte de los actos y concentraciones convocados por la CGT en apoyo a los Aliados durante la Segunda Guerra Mundial.³⁶

De conjunto, y a diferencia de su moderación respecto a los pronunciamientos políticos referidos a los asuntos locales, la UF declaró abiertamente sus alineamientos en la contienda internacional, adoptando un discurso con una fuerte carga ideológica:

*La Unión Ferroviaria es un organismo de la democracia. La defiende y la sostiene por la simple razón de su existencia. (...) Hemos unido nuestra voz a la voz de los hombres responsables y de los gobiernos verdaderamente democráticos, de los gobiernos que ayudaron abiertamente a la República Española cuando fue atacada por el nazifascismo como primer paso hacia la guerra actual, para denunciar que aquello era el principio de lo que el mundo soporta actualmente, y hemos dicho también que los primeros en sentir los efectos de su ceguera serían los que se negaban a ver y los que se tapaban los oídos cuando la voz de España hacía temblar los cimientos de la sede ginebrina (...) Ganaremos la guerra al fascismo. Pero después, tendremos que ganar la paz al capitalismo, que sigue ciego y sordo a toda exteriorización de justicia.*³⁷

Más allá de estas declaraciones, que en general fueron compartidas por la CGT y otros gremios influidos por socialistas y comunistas, vale destacar que la Unión Ferroviaria tuvo una intervención directa en instancias transnacionales, tejiendo relaciones continentales que lo ubicaron como un actor en los organismos americanos. Durante aquel periodo el sindicato no ocultó sus simpatías por Estados Unidos y particularmente por el presidente Franklin D. Roosevelt, lo cual tuvo su correlato en las estrechas relaciones que la Unión Ferroviaria entabló con representantes sindicales del país del norte como Alexander Whitney, dirigente obrero ferroviario, que fue parte de la delegación norteamericana en la Conferencia Interamericana de Paz, o con los delegados de la Unión Nacional Martina de Estados Unidos que visitaron la sede ferroviaria en 1941 (Fernández, 1947). *El Obrero Ferroviario* consideraba que la legislación aplicada durante el mandato de Roosevelt era un ejemplo a seguir pues “ha beneficiado grandemente a los productores” y “promete aún mayores ventajas y avances en el progreso social del pueblo norteamericano”.³⁸ De ahí que haya visto con buenos ojos el panamericanismo impulsado por Estados Unidos en las conferencias de Panamá y de La Habana que buscaban incrementar la influencia norteamericana del continente de cara a la Guerra. Para el sindicato ferroviario las cuestiones que incumbían a los trabajadores también se definían en aquellas instancias pues los obreros argentinos no podían “permanecer alejados de los problemas económicos y sociales que la propia crisis guerrera está

³⁶ CGT, 15/8/1941, 22/8/1941. *El Obrero Municipal*, 1/9/1941.

³⁷ EOF, 16/8/1942.

³⁸ EOF, 16/11/1940.

produciendo”. A lo cual añadía que “ningún país americano está en contra de otro país americano y las formas democráticas de América forman un block irrompible para el propio fascismo”.³⁹

De ahí que la prensa ferroviaria haya saludado las participaciones de José Domenech en instancias como la II Conferencia Panamericana del Trabajo (a propuesta del Poder Ejecutivo de la Nación⁴⁰) o la Conferencia Internacional del Trabajo que se desarrolló en Nueva York y Washington.⁴¹ En este mismo sentido, *El Obrero Ferroviario* consideró auspicioso el acercamiento y las “relaciones fraternales” entabladas entre la Federación Americana del Trabajo y la CGT.⁴² Si bien en varias de estas instancias los ferroviarios se limitaron a acompañar las orientaciones de la CGT vale destacar que, en su concepción, los trabajadores del gremio se encontraban a la cabeza de estos vínculos transnacionales: “los ferroviarios en manera especial, aquí y en todas partes del mundo (...) los trabajadores de América, los trabajadores organizados, constituimos la vanguardia del ejército antifascista”.⁴³ A su vez, aunque Domenech haya participado en nombre de la CGT, también lo hizo hablando desde lo conquistado por el gremio ferroviario, como un ejemplo a seguir respecto al modo en que el sindicalismo argentino podía adaptarse a las tendencias continentales:

*Hemos superado las épocas primarias de la gimnasia revolucionaria para emprender otros caminos más en consonancia con la tranquilidad social. En nuestro país hubo entendimiento entre patrones y obreros con intervención del Estado, en lo relacionado con grandes gremios; pero es justo que yo diga aquel, que ese entendimiento debe ser más amplio y generoso y extenderse a otros gremios.*⁴⁴

A su vez, en sintonía con lo observado respecto a la ubicación de la Unión Ferroviaria en la contienda internacional, Domenech señalaba que los trabajadores argentinos, “a pesar de que estamos alejados del terreno de la contienda, ya hemos expresado con energía y claridad nuestro pensamiento en favor, entera e incondicionalmente, de los que defienden la democracia y la libertad”.⁴⁵

Es decir, si en el plano local la Unión Ferroviaria sostuvo un discurso de “prescindencia” e intentó reflejar una postura alejada de la intervención coyuntural, en lo referido a los asuntos internacionales evidenció más abiertamente sus alineamientos políticos. En el marco de una mayor injerencia norteamericana en la región la Unión Ferroviaria explicitó una admiración por el modelo norteamericano encarnado por

³⁹ EOF, 16/9/1940.

⁴⁰ EOF, 16/11/1939, 16/2/1940.

⁴¹ EOF, 1/1/1942; Entrevista a José Domenech, Archivo de Historia Oral, Instituto Di Tella; *Conferencia de la Organización Internacional del Trabajo*, 1941, Nueva York y Washington, D. C. Actas de las sesiones, Oficina Internacional del Trabajo, Montreal, 1942.

⁴² EOF, 1/8/1941.

⁴³ EOF, 1/12/1941.

⁴⁴ *Conferencia de la Organización Internacional del Trabajo*, 1941, Nueva York y Washington, D. C. Actas de las sesiones, Oficina Internacional del Trabajo, Montreal, 1942.

⁴⁵ Ídem.

Roosevelt y su política panamericana, lo cual en parte pudo haber estado vinculado a sus roces con las empresas inglesas de ferrocarriles, aunque también resultó coherente con las posiciones de las organizaciones políticas que intervenían en el gremio: tanto socialistas como comunistas y e incluso el radicalismo (en sintonía con lo señalado en el primer apartado sobre su asidero entre las bases proletarias) habían adoptado posiciones similares en este sentido. Teniendo en cuenta este último señalamiento, resulta deseable adentrarnos en el último apartado de este trabajo en el análisis de la injerencia específica de las organizaciones de izquierda en la Unión Ferroviaria desde el punto de vista de su actividad política.

Las izquierdas en el gremio ferroviario

Hacia comienzos de la década del treinta las disputas dentro del gremio ferroviario parecían centrarse entre *sindicalistas* y socialistas, aunque el panorama estaba dotado de una mayor complejidad por la heterogeneidad en el seno de cada sector. En ambos, identificados con la conducción de Tramonti y Domenech respectivamente, hubo afiliados al Partido Socialista, e incluso en el primero participaron afiliados radicales. La cuestión de la “injerencia” partidaria en los asuntos gremiales se volvió un tópico frecuente de las acusaciones entre ambas facciones, pero la disputa se desarrolló en un terreno más signado por las influencias gremiales en las distintas seccionales del gremio que por una querrela de tipo ideológica. Lo cierto es que hacia fines de 1934 el sector socialista logró imponerse en la conducción del gremio, y al año siguiente en la CGT, siendo gran parte de los cuadros dirigentes de la Unión Ferroviaria afiliados o cercanos al Partido Socialista.

No obstante, esta afiliación no debe ser entendida linealmente, estableciendo una correspondencia entre las orientaciones del PS y la acción de sus afiliados. Los principios de “prescindencia” y autonomía de la acción gremial respecto de los asuntos partidarios, reivindicados públicamente por la conducción ferroviaria, no estaban dirigidos solamente a conservar aquella tradición dentro del gremio (cuestión muy conveniente para obtener el apoyo de sectores *sindicalistas*, aunque también de trabajadores radicales, como hemos visto) sino a tomar distancia de los organismos partidarios del PS, sobre todo de la CSIG. Esta comisión buscó, por momentos y no sin modulaciones, incrementar su influencia entre los afiliados socialistas que intervenían en el mundo gremial, encontrándose frecuentemente con resistencias, particularmente en el gremio ferroviario. Por su parte, este siguió sosteniendo la idea según la cual los ferroviarios podían actuar en política siempre y cuando dejasen “de invocar el oficio que desempeñan para hacerlo simplemente como ciudadanos”.⁴⁶ Esta visión se complementaba con la perspectiva de que

⁴⁶ EOF, 1/2/1935.

la propia acción gremial tenía fines compartidos con la acción política “desde su terreno”, en tanto “las fuerzas o conjuntos que actúan y desenvuelven sus actividades en el juego de una democracia, contribuyen, cada uno en su medio y en la medida de su poder, al acrecentamiento del progreso y la cultura generales del país”, mediante el acatamiento de las normas constitucionales y las leyes vigentes referidas al ámbito laboral.⁴⁷ De este modo, la escisión entre ambas esferas no negaba las simpatías partidarias de sus miembros pero privilegiaba la identidad ferroviaria sobre la socialista. Esto explica, por ejemplo, que José Domenech haya rechazado las propuestas realizadas por el Partido Socialista para que fuese como candidato en sus listas, bajo la idea de que ambas responsabilidades resultaban incompatibles: “les he dicho -no, mientras yo sea dirigente gremial, no voy a aceptar ningún cargo”.⁴⁸

Según recordaba Almarza, esa identidad socialista, había ganado terreno entre los ferroviarios por la concepción moderna, adaptada a la gran industria (en oposición al trabajo artesanal), que habían logrado instalar los militantes de aquel partido.⁴⁹ Sin embargo, tanto Almarza como Domenech recordaban que los afiliados socialistas representaban una minoría de activistas, cuadros y dirigentes gremiales, cuyas ideas no eran compartidas por el grueso de los afiliados. A su vez, esta identidad socialista adoptó ribetes particularmente moderados, vinculados a concepciones generales sobre la evolución y el progreso cultural y ciudadano de los trabajadores, las cuales debían ser tajantemente diferenciadas del comunismo o de ideas más radicalizadas: “Yo no era afiliado socialista. Yo fui toda mi vida socialista y sigo siéndolo. Pero socialista de verdad, yo no quiero que se confunda socialista con comunismo”.⁵⁰ Esta diferenciación se extendió incluso a los afiliados socialistas de otros gremios, como fue el caso de Francisco Pérez Leirós, cuestión que desencadenó en la ruptura de la CGT en 1942 (Matsushita 1986). Al referirse al dirigente de la Unión Obrera Municipal, Domenech recordaba que su injerencia se diferenciaba de las formas en que los dirigentes ferroviarios actuaban, a pesar de ser ambos afiliados socialistas: “Yo diría que fue la primera persona que hizo penetrar en los gremios, en la CGT y en la Unión Ferroviaria, la política”.⁵¹

Sin embargo, este distanciamiento por parte de los dirigentes ferroviarios de la acción política socialista no debe obnubilar el hecho de que los mismos participaron abiertamente, y por momentos fusionaron su acción, con iniciativas partidarias. La prensa ferroviaria, por ejemplo, adoptó muchos de los principios del cooperativismo socialista implementándolos en su propia organización mediante El Hogar Ferroviario, además de impulsando cooperativas crediticias (Ceruso & Mittelman, 2022). A su vez, el gremio estimuló la actividad educativa y cultural de sus afiliados en correspondencia con la voluntad

⁴⁷ EOF, 1/3/1939.

⁴⁸ Entrevista a José Domenech, Archivo de Historia Oral, Instituto Di Tella.

⁴⁹ Entrevista a Camilo Almarza, Archivo de Historia Oral, Instituto Di Tella.

⁵⁰ Entrevista a José Domenech, Archivo de Historia Oral, Instituto Di Tella.

⁵¹ Ídem.

pedagógica y evolucionista del socialismo, fundando bibliotecas y promoviendo el acceso a la cultura universal y al conocimiento científico (Barrancos 1991). Pero más allá de estas referencias generales, lo cierto es que, como hemos señalado, Domenech participó de demostraciones políticas junto con dirigentes socialistas y hasta acompañó la fundación de una iniciativa muy ligada al partido como fue Acción Argentina, destinada a brindar apoyo a los Aliados en la Guerra. En uno de los actos de esta organización el dirigente ferroviario habló en tanto representante obrero, retomando el tópico de la solidaridad americana y tomando distancia del comunismo y su propuesta de conformar un Frente Popular:

De la solidaridad americana a la solidaridad que nos liga en Acción Argentina, no hay más diferencia que la órbita. (...) Nosotros no formamos en Acción Argentina la amalgama que se concreta en un frente popular más o menos oportunista. Formamos el movimiento libre nacional que liga a todos hombres que habitan este suelo para oponerlos como un solo bloque contra la amenaza totalitaria que juega su última carta recurriendo a todos los medios, por viles y repugnantes que sean, para someter a los pueblos a la esclavitud más abyecta.⁵²

Desde este punto de vista, y teniendo en cuenta la tradición de Acción Argentina en este aspecto (Bisso, 2005) podría postularse que uno de los elementos constitutivos de esta identidad “socialista ferroviaria” fue el anticomunismo. Dentro de la UF, ya desde su fundación, parte de las declaraciones de oposición a la actividad política se dirigieron a los “agitadores”, “provocadores” e “infiltrados” comunistas, y en ocasiones al declinante y escasamente presente anarquismo. Si bien el Partido Comunista no había conquistado una incidencia gravitante en el gremio desde el punto de vista de poder disputar espacios de conducción, contó con presencia entre los trabajadores de diversas seccionales que militaron las orientaciones comunistas en los lugares de trabajo. De ahí que la dirección de la Unión Ferroviaria haya alertado, en el contexto de fuertes disputas entre socialistas y comunistas respecto a la posición a adoptar ante la Guerra, que “ni en los locales de la Unión Ferroviaria, ni en los lugares de trabajo, talleres, playatas, oficinas, golpones, etc. los socios de la misma deben promover cuestión alguna que no esté relacionada específicamente con el trabajo que se realice”.⁵³ Para la UF el principal peligro que traía aparejado el comunismo era la subordinación del sindicato al partido y el avance entre los ferroviarios de “marionetas” de Moscú⁵⁴ que respondiesen a los dictados del Kremlin. A su vez, esta actividad era doblemente peligrosa por permanecer oculta y solapada bajo otras identidades políticas más amplias, como el antifascismo o la de la lucha contra el monopolio en los transportes.⁵⁵

⁵² EOF, 1/1/1941.

⁵³ EOF, 16/7/1940.

⁵⁴ Entrevista a Camilo Almarza, Archivo de Historia Oral, Instituto Di Tella.

⁵⁵ EOF, 15/4/1935, 1/4/1941, 1/5/1941.

Un ejemplo de esta concepción refractaria ante el comunismo lo constituye el recuerdo de Domenech sobre su encuentro con Vicente Lombardo Toledano, el dirigente sindical mexicano, en el marco de la constitución de la Confederación de Trabajadores de América Latina (CTAL) (Herrera González, 2022), de la que el mexicano era secretario general. Según relataba el dirigente ferroviario, ambos tuvieron un extenso diálogo mientras viajaban en tren hacia una conferencia, en el cual este aprovechó para dar sus impresiones a su par mexicano sobre lo vivido allí. Tras comentar elogiosamente los avances en la organización de los ferroviarios mexicanos, Domenech añadió: “lo único que no me gusta, y se lo digo a Uds. para que no lo tome de sorpresa, es que Ud. procede como un verdadero comunista”.⁵⁶ Consultado sobre su participación allí, el líder ferroviario recordaba su estadía como un error: “Si, habíamos mandado delegados, porque no pensábamos que era comunista, pero era comunista”. Ya en el plano de la política interna, también Almarza recuerda que la convivencia con los militantes en el seno de la CGT constituyó un error histórico: “eso fue el peor pecado que hemos cometido. No se puede trabajar con los comunistas en el plano sindical. Ellos están en sus cosas”.⁵⁷

Para tomar dimensión de la relevancia de la disputa con el comunismo al interior de la Unión Ferroviaria vale señalar que durante los años 1940 a 1942 prácticamente no existen números de *El Obrero Ferroviario* en que no se aparezcan artículos dedicados a polemizar con la acción de los comunistas en el gremio o directamente con los postulados de *La Hora*, órgano de prensa diario del PC, sobre el sindicato. En estos artículos, el periódico de la Unión Ferroviaria evidenciaba un detallado seguimiento de las posiciones políticas del comunismo, y lejos de escudarse en la prescindencia gremial recurría al debate abierto con sus posiciones. Por ejemplo, tras la firma del pacto Molotov-Ribbentrop, que derivó en una posición de neutralidad de los comunistas hacia la Guerra (Piro Mittelman, 2019), *El Obrero Ferroviario*, insinuando que esta posición implicaba un alineamiento con el nazismo, se preguntaba: “¿En qué cajón de su archivo tienen [los comunistas] arrumbadas las consignas contra el fascismo y el nazismo con que nos ensordecían hasta el 1º de agosto de 1939?”.⁵⁸ En oposición se presentaba la posición del sindicato como consecuentemente antifascista: “Nosotros hemos mantenido inflexiblemente nuestra recia oposición al fascismo y a su derivado inmediato, el nazismo de Munich”.⁵⁹ En otros casos, se atacó directamente la posición neutralista: “Hay dos maneras de servir al totalitarismo: una es aceptarlo y difundirlo, ya sea conscientemente o inconscientemente, y la otra es permanecer indiferente, es decir, ser eso que se llama absolutamente neutral”.⁶⁰

⁵⁶ Entrevista a José Domenech, Archivo de Historia Oral, Instituto Di Tella.

⁵⁷ Entrevista a Camilo Almarza, Archivo de Historia Oral, Instituto Di Tella.

⁵⁸ EOF, 1/3/1941.

⁵⁹ EOF, 1/4/1941.

⁶⁰ EOF, 1/5/1941.

Incluso cuando los comunistas adoptaron una posición favorable a los Aliados en la Guerra, y pese a la moderación en muchas de sus críticas a la conducción ferroviaria⁶¹, estas disputas se mantuvieron, con acusaciones cruzadas entre *Orientación*, *La Hora* y *El Obrero Ferroviario*, el cual en muchos casos reprodujo declaraciones de seccionales repudiando y desmintiendo a la prensa comunista. Particularmente durante el año 1942, las discusiones se centraron ya no en la cuestión de la Guerra sino en el propio funcionamiento de la Unión Ferroviaria, en sintonía con las disputas que sostenía el comunismo con Domenech en el seno de la CGT, acusándolo de manejos discrecionales, particularmente en las elecciones gremiales.⁶² No obstante, el tono político de estos debates se sostuvo incluso una vez dividida la CGT. A comienzos de 1943 *El Obrero Ferroviario* describía críticamente los giros del comunismo y se ubicaba en defensa de Alfredo Palacios:

*Ocurrido el ataque a Rusia en junio de 1941, luego de bailar unos días entre cielo y tierra, porque no sabían para dónde tirar, todo el tiempo les pareció poco para reparar sus errores. Y entonces ocurrió que los "belicistas" de quince días antes, eran agentes del nazi fascismo. (...) Hace un mes, una figura de gran significación pública, rector de la Universidad de La Plata, senador nacional y demócrata de los más sinceros y convencidos, fue objeto también en el Luna Park, durante el homenaje rendido a un ex presidente argentino y gran demócrata, el Dr. Marcelo T. de Alvear, de un vergonzoso agravio por parte de esa turba de sujetos, que olvidaron que fue la voz del Dr. Palacios una de las que se elevaron pidiendo amplia libertad para todas las ideas.*⁶³

A modo de síntesis se puede señalar que la presencia de socialistas y comunistas en el gremio ferroviario moldeó y configuró los contornos de la politización que atravesó al sindicato. Pese al discurso prescindente que establecía una tajante línea divisoria entre la actividad gremial y la política partidaria, los dirigentes y la prensa de la Unión Ferroviaria estuvieron permanentemente permeados por los debates que atravesaron a la izquierda partidaria, ya sea porque incorporaron algunos de sus discursos, valores y prácticas, o porque los rechazaron abiertamente como en el caso del comunismo. Los vasos comunicantes y los poros por los cuales permeó esta influencia fueron múltiples, desde la propia afiliación de los dirigentes y cuadros ferroviarios, hasta la presencia de militantes en los lugares de trabajo e incluso "desde afuera" mediante la prensa partidaria. De este modo, se ha observado que existieron discordancias y contradicciones entre el discurso "prescindente" de los ferroviarios y una práctica más abiertamente

⁶¹ Particularmente los artículos de *Orientación* sobre los ferroviarios, si bien por momentos recurren a duras acusaciones a la conducción ferroviaria, sostienen un tono menos confrontativo desde el punto de vista político que el utilizado para otros gremios, lo cual puede estar relacionado con la necesidad de sostener un diálogo con los trabajadores ferroviarios influidos por las concepciones prescindentes que hemos venido marcando. *Orientación*, 31/40/1940, 22/2/1940, 26/6/1941, 26/2/1942.

⁶² *Orientación*, 1/10/1942, 19/11/1942.

⁶³ EOF, 16/4/1943.

politicada vinculada a la disputa por los espacios de influencia dentro del gremio, que en muchos casos reflejaban las luchas fraccionales desplegadas en la CGT.

Conclusión

La voluntad de este trabajo reposaba en profundizar sobre el conocimiento de la estructura sindical más importante de la época. Por su dimensión, volumen, influencia en la vida gremial, extensión nacional, influjo en la central obrera, incidencia en la escena política pública, entre diversos motivos, la Unión Ferroviaria constituyó la máxima experiencia gremial de aquellos años. Aquel objetivo buscaba impactar en un doble plano. En primer término, abreviar a los escasos estudios que abordaron a la UF en los años treinta, reponer información, profundizar el conocimiento sobre sus acciones, cartografiar sus redes de funcionamiento e interlocutores, entre otras motivaciones. En segundo lugar, analizar el contenido, alcances e implicancias de la prescindencia esgrimida por los ferroviarios como cierto principio rector de sus prácticas. Así, buscamos reconstruir y escrutar el modo en el que esa pretendida fibra y vector del proceder de los trabajadores del riel moldeó, por acción u omisión, su faena en diversos ámbitos.

El primero de los interrogantes que iniciaron el trabajo refería a los elementos constitutivos de la prescindencia ferroviaria. Como hemos visto, la misma no puede analizarse desde una mirada centrada unilateralmente en la estructura gremial pues, a nuestro juicio, se requiere de una perspectiva relacional con otros actores políticos y sociales en simultáneo al ejercicio metodológico de pendular críticamente entre la discursividad de la prensa sindical (y la de sus dirigentes) y su práctica efectiva. Tanto las filiaciones políticas de los obreros ferroviarios, como la incidencia de las tendencias sindicales y la relación siempre tensionada con los organismos oficiales, configuraron una semántica compleja de la prescindencia ferroviaria, que en muchos casos expuso desplazamientos de sentido con los principios declamados.

Esto nos conduce al interrogante sobre la *praxis* de esta prescindencia pues, como hemos analizado, la Unión Ferroviaria terció activamente en variados temas de la realidad nacional e internacional, a través de posicionamientos y posturas públicas que no dejaban lugar a dudas respecto a su voluntad de participación. Asimismo, hemos observado que la propia ubicación del sindicato como un elemento constitutivo del paisaje político local, aquella idea según la cual los ferroviarios contaban con una “responsabilidad” en el funcionamiento de la economía nacional y en la estabilidad institucional, implicó que sus gestos hacia los gobiernos, sus posturas sobre el “deber ser” de una organización sindical y acerca del rol del movimiento obrero en el tejido social, constituyesen en sí mismos posicionamientos políticos. En ocasiones, esta ubicación estuvo vinculada al logro de objetivos corporativos coyunturales, mientras

que en otros se pudo vincular a una apuesta más estratégica por colocar a la Unión Ferroviaria en un (siempre inestable) equilibrio con aquellas fuerzas políticas y sociales que directa o indirectamente tenían influjo sobre el desenvolvimiento gremial.

En este sentido, y vinculado a la pregunta sobre las motivaciones que fueron encuadrando aquellas características, hemos observado que algunas de las orientaciones trazadas por la Unión Ferroviaria parecieron limitarse a evitar que se ligase el funcionamiento del sindicato a una determinada lógica partidaria, privilegiando la reproducción de sus condiciones de existencia, lo cual implicaba la preservación de cierto *status quo* institucional. La prescindencia allí equivalía a evitar el “embanderamiento”, la “intromisión de agentes externos al gremialismo”, que pudiesen alterar la “vida ferroviaria”. Ahora bien, ese horizonte de funcionamiento, puede complejizarse si tomamos, nuevamente, distancia de la observación ensimismada de la estructura sindical. Nos referimos a que, en simultáneo, la conducción gremial enlazaba su propia práctica a estructuras o ideas políticas “externas” que de uno u otro modo impactaban en la vida sindical. Como observamos más nítidamente en el primero y en el cuarto apartado, ese universo de relacionamientos con la base trabajadora y las estructuras políticas se encontraba fuertemente caracterizado por un principio de codeterminación. En ello ciertamente influían una multiplicidad de factores entre los que se encontraban la presencia radical como identidad política entre los trabajadores, el influjo vigente de la figura de Antonio Tramonti y del *sindicalismo* (o de gran parte de su cuerpo de ideas), la mutua pretensión equidistante con la dirección del socialismo e incluso la interacción con el comunismo, basada en la denuncia y la reyerta, pese a que difícilmente la Unión Ferroviaria advirtiera en ese actor político un riesgo ni mucho menos un interlocutor simétrico. Esa red se complementaba con la constatación de una Unión Ferroviaria absolutamente inserta en el sistema político de la época como un actor de relieve. En sus vínculos con el Estado y con los gobiernos de turno se hacía presente no solo su magnitud y organización sino además la valoración propia y ajena en la arena pública. Como vimos más detenidamente en el segundo y tercer apartado, ese delicado y a la vez potente ecosistema de relaciones, vínculos, pronunciamientos, volumen organizativo y legitimación con la base de trabajadores, es el que paralelamente estructuró y fue determinado por la lógica de la autorreproducción y persistencia de la estructura gremial (y por ende de la conducción) como rasgo rector. Así, en algún sentido, podría pensarse que la prescindencia, proclamada en los discursos o utilizada en la práctica según el interlocutor, contenía una buena dosis de pragmatismo en tanto estaba guiada por la necesidad de autopreservarse como institución, y como estructura dirigente.

En la misma dirección, pero avanzando un paso más, cabría preguntarse por la posibilidad misma de materializar el principio de prescindencia tal cual se lo postulaba o si resulta inevitable que se produjeran aquellos desplazamientos de sentidos, distorsiones y alteraciones del concepto pretendido y original. Nos

referimos a la posibilidad concreta de que esa neutralidad política resultase alcanzable en el ámbito en el cual se ensayaba. En todo caso, lo dicho durante estas páginas, entendemos, habilita a plantear la existencia de una “prescindencia ferroviaria” con características específicas y disímiles de los postulados observados bajo la misma premisa por el Partido Socialista y el *sindicalismo*. Nuestra intención recayó precisamente en esa voluntad de analizar cada uno de los hilos que componían esa malla compleja de la experiencia discursiva, práctica y de sentido de la Unión Ferroviaria en aquellos años.

Hacia adelante el estudio permite, también, dotar de mayor conocimiento a una estructura gremial que sería relevante con posterioridad al golpe de Estado de 1943 y en donde innegablemente el impacto del proceso posterior no fue análogo al resto de las organizaciones del mundo gremial. ¿De qué manera luego del golpe militar, en particular desde fines de 1943 con la creación de la Secretaría de Trabajo y Previsión, afectó a la UF el armado de una serie de leyes, regulaciones y normativas que, por un lado, mejoraron la vida de los trabajadores y, por el otro, otorgaron al Estado un nivel de intervención, a veces obligatorio, hasta ese momento nunca practicado en el mundo sindical? ¿Fue posible poner en valor la gimnasia negociadora que había practicado el gremio desde sus orígenes? ¿Se observaron mutaciones en aquella prescindencia tras la irrupción, en el sentido más vertiginoso y potente del término, del peronismo como fuerza política? ¿Fue dislocado aquel rol preeminente de la UF en el sindicalismo? Estos son solo algunos de los interrogantes factibles dentro de un terreno visitado, pero en el que aún resta mucho por escrutar. Por lo señalado hasta aquí, el trabajo encarado, entendemos, representa un aporte a explorar la correlación entre la dinámica política y la dimensión social de un actor fundamental en la trayectoria del movimiento obrero local en un momento de clivaje de la historia argentina en la primera mitad del siglo XX.

FUENTES

Éditas

CGT, Periódico semanal de la Confederación General del Trabajo.

Comunicados de Prensa la Federación de Obreros y Empleados Ferroviarios. Archivo General de la Nación.

Conferencia de la Organización Internacional del Trabajo, 1941, Nueva York y Washington, D. C. Actas de las sesiones, Oficina Internacional del Trabajo, Montreal, 1942.

El Obrero Ferroviario (Órgano de prensa de la Unión Ferroviaria).

El Obrero Gráfico (Órgano oficial de la Federación Gráfica Bonaerense).

El Obrero Municipal. Periódico quincenal de la Unión Obreros Municipales.

Hechos e Ideas. Revista Radical.

La Vanguardia (Diario del Partido Socialista).

Orientación (Órgano de prensa semanal del Partido Comunista de Argentina).

Inéditas

Entrevista a Camilo Almaraz, Archivo de Historia Oral, Instituto Di Tella.

Entrevista a José Domenech, Archivo de Historia Oral, Instituto Di Tella.

BIBLIOGRAFÍA

Badaloni, Laura, 2022, *Ferrovianos del Central Argentino: la conformación de un colectivo de trabajadores (1902-1933)*, Ediciones CEHTI y Ediciones Imago Mundi, Buenos Aires.

Barrancos, Dora, 1991, *Educación, cultura y trabajadores (1890-1930)*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires.

Bisso, Andrés, 2005, *Acción Argentina: un antifascismo nacional en tiempos de guerra mundial: Acción Argentina y las estrategias de movilización del antifascismo liberal-socialista en torno a la Segunda Guerra Mundial, 1940-1946*, Prometeo Libros, Buenos Aires.

Ceruso, Diego, 2017, “El Partido Socialista y la cuestión gremial. Debates internos durante la primera mitad de la década infame” en *Archivos de Historia del Movimiento Obrero y la Izquierda*, n° 10, pp. 119 a 139. doi: 10.46688/ahmoi.n10.23.

Ceruso, Diego, Mercedes López Cantera, y Gabriel Piro Mittelman, 2022, “La izquierda frente a la desigualdad y las condiciones de vida de la clase obrera a comienzos de los años 40” en *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, Vol. 15, n° 20, pp. 3 a 33.

Ceruso, Diego y Gabriel Piro Mittelman, 2022, “Las organizaciones sindicales frente al problema de los hogares proletarios (1930-1943)” en

Anuario del Centro de Estudios Históricos Profesor Carlos S. A. Segreti, Vol. 2, n° 22, pp. 64 a 84.

Del Campo, Hugo, 2005, *Sindicalismo y peronismo. Los comienzos de un vínculo perdurable*, Siglo Veintiuno Editores, Buenos Aires.

Di Tella, Torcuato, 2003, *Perón y los sindicatos. El inicio de una relación conflictiva*, Ariel, Buenos Aires.

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

Gaudio, Ricardo, y Jorge Pilone, 1984, “Estado y relaciones laborales en el período previo al surgimiento del peronismo, 1935-1943” en *Desarrollo Económico*, Vol. 24, n° 94, 235 a 273. doi: 10.2307/3466740.

Gordillo, Mónica, 1988, *El movimiento obrero ferroviario desde el interior del país, 1916-1922*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires.

Halperin Donghi, Tulio, 2013, *La Argentina y la tormenta del mundo: Ideas e ideologías entre 1930 y 1945*. 2a ed., Siglo veintiuno, Buenos Aires.

Herrera González, Patricio, 2022, *En favor de una patria de los trabajadores: historia transnacional de la Confederación de Trabajadores de América Latina (1938-1953)*, Ediciones CEHTI y Ediciones Imago Mundi, Buenos Aires.

Horowitz, Joel, 1985, “Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una elite obrera” en *Desarrollo Económico*, Vol. 25, n° 99, pp. 421 a 446.

Horowitz, Joel, 2004, *Los sindicatos, el Estado y el surgimiento de Perón, 1930-1946*, Eduntref. Buenos Aires.

Horowitz, Joel, 2015, *El Radicalismo y el movimiento popular: 1916-1930*, Edhasa. Buenos Aires.

Iñigo Carrera, Nicolás, 2012, *La estrategia de la clase obrera*, 1936. 3a. ed. Corregida y aumentada, Imago Mundi, Buenos Aires.

Korzeniewicz, Roberto P., 1993, “Las vísperas del peronismo. Los conflictos laborales entre 1930 y 1943” en *Desarrollo Económico*, Vol. 33, n° 131, pp. 323 a 354. doi:10.2307/3467085.

Luna, Félix, 2011, *Alvear*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires.

Matsushita, Hiroshi, 1986, *Movimiento obrero argentino, 1930-1945: sus proyecciones en los orígenes del peronismo*, Hyspamerica, Buenos Aires.

Oliva, Antonio, y Paulo Menotti, 2015, “El poder de la turba. La lucha de los ferroviarios del Central Argentino y las contiendas del poder gremial en el seno del movimiento obrero (1917-1918)” en *Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda*, n° 6, pp. 117 a 137. doi: 10.46688/ahmoi.n6.127.

Piro Mittelman, Gabriel, 2019, “El giro neutralista del Partido Comunista argentino y los efectos sobre su alianza con el Partido Socialista (1939-1941)” en *Archivos de historia del movimiento*

obrero y la izquierda, n° 14, pp. 41 a 61. doi:
10.46688/ahmoi.n14.70.

Suriano, Juan, y Mirta Zaida Lobato (eds.), 2014,
La sociedad del trabajo: las instituciones laborales en la
Argentina, 1900-1955, Edhasa, Buenos Aires.

Torti, María Cristina, 1989, *Clase obrera, partido y*
sindicatos: Estrategia socialista en los años 30, Biblos,
Buenos Aires.