



## II Jornadas de Historia Reciente del Conurbano Bonaerense

Sanchez, Matias (UNLU)

mati\_historia@yahoo.com.ar

1

### **Los comunistas en la UF (1955-1968): El caso de los Talleres Ferroviarios de Libertad del Ferrocarril Midland**

Desde el surgimiento del Partido Comunista Argentino en 1920, dicho partido comenzaría una paulatina inserción en el mundo obrero argentino. A pesar de que en sus comienzos la mayoría de sus miembros tenía una fuerte presencia de sectores provenientes de la clase media, es a partir de 1925 en donde el partido obtiene una mayor presencia entre los trabajadores. Esta mayor participación en el movimiento obrero en el período de entreguerras estaría marcada por la creación de sindicatos, el encabezamiento de numerosos conflictos, y la organización y propaganda sobre miles de obreros, lo cual llevaría al PC en este período a convertirse en el partido de mayor influencia en el proletariado industrial. Sin embargo, la llegada del peronismo marcaría el fin de esta importante influencia en el gremialismo argentino. La convergencia entre factores internos y externos que afectarían al PC, tendrían como resultado, la pérdida del control sobre numerosos sindicatos y su desplazamiento total por el sindicalismo peronista. De esta manera, podríamos decir que entre 1943 y 1955 asistimos a una etapa de pérdida del poder gremial de los comunistas en la Argentina.

A pesar de este desplazamiento, es con la caída del peronismo en septiembre de 1955, donde se produce el surgimiento de nuevas posibilidades de desarrollo del comunismo en los sindicatos argentinos. Si bien el movimiento obrero mostraría en este período una clara identificación de la mayoría de los trabajadores con el peronismo, numerosas ideologías (comunistas, trotskistas, radicales, socialistas) recobrarían su influencia en los gremios, demostrando una pluralidad que contradecía a la imagen de homogeneidad obrera en torno



## II Jornadas de Historia Reciente del Conurbano Bonaerense

al justicialismo que puede verse en gran parte de la bibliografía sobre esta etapa. Sucesos tales como la persecución y el desplazamiento de los dirigentes gremiales peronistas, la intervención de los sindicatos, la modificación de la Ley de Asociaciones Profesionales y la conflictividad obrera, sumados a un crecimiento de la influencia comunista en los ámbitos culturales, políticos y sindicales, permitirían un nuevo florecimiento sindical del PC, que sin embargo, aunque no tendría las dimensiones e importancia del período de entreguerras, tomaría el control de numerosos sindicatos, crearía nuevas células y agrupaciones sindicales demostrando su expansión en el sindicalismo argentino y obligando a los diferentes gobiernos y grupos de dirigentes sindicales contrarios al marxismo a iniciar persecuciones y depuraciones contra los militantes comunistas en los gremios, debido a la peligrosidad de su presencia en el marco de la guerra fría.

Teniendo en cuenta los sucesos anteriormente descriptos, en el presente trabajo se propone abordar la acción sindical comunista al interior del sindicato de la Unión Ferroviaria entre 1955 y 1968, tomando como objeto de análisis a la línea del Ferrocarril Midland y en particular, a sus Talleres Ferroviarios ubicados en la ciudad de Libertad, partido de Merlo. Por consiguiente, se aclara que el análisis de esta investigación se limita espacialmente a la zona de Capital Federal y el Gran Buenos Aires, zona de gran influencia del PC en el mundo obrero. De esta manera, a través del análisis de un caso particular, se pretende evidenciar la recuperación sindical del PC a partir de 1955 y las formas de lucha y organización comunistas dentro de la UF. A pesar de que en este trabajo se analiza un gremio en el cual el PC no tuvo un control a nivel directivo, se considera importante la descripción del accionar de corrientes ideológicas que contradicen la idea de una total hegemonía peronista, mostrando la pluralidad de ideas y los conflictos al interior del movimiento obrero, tanto a nivel de las bases como de los dirigentes gremiales.

Por otra parte y en cuanto al período propuesto, puede decirse que su elección se realizó en base a los sucesos ocurridos a partir de la caída del peronismo en 1955, durante los cuales se rompe el predominio exclusivo del justicialismo en los sindicatos. La finalización del análisis de esta investigación se cierra en 1968 con el triunfo del Plan de Reestructuración

## II Jornadas de Historia Reciente del Conurbano Bonaerense

Ferroviaria y la intervención del sindicato de la UF bajo la Revolución Argentina, hecho que tendría como una de sus consecuencias al cierre de los Talleres Ferroviarios de Libertad, pertenecientes a la línea del Ferrocarril Midland, en este mismo año.

### **La política ferroviaria del período (1955-1968)**

La política ferroviaria en Argentina ha sido cambiante a lo largo del siglo XX y en muchos casos ha sufrido modificaciones relacionadas con las diferentes orientaciones ideológicas de los gobiernos de turno. Básicamente podemos decir que en la segunda mitad del siglo XX se darán grandes cambios en la política ferroviaria a partir del proceso de nacionalización de los ferrocarriles llevada a cabo durante la primera presidencia de Perón. El proceso de compra de los ferrocarriles de capitales ingleses (1948), franceses (1947) y ferrocarriles provinciales y privados culminaría en 1951. Mediante esta política de nacionalización, el Estado argentino pasaría a controlar la totalidad de la red ferroviaria convirtiéndose al mismo tiempo en el único actor que manejaría la política ferroviaria y el papel de empresario ferroviario. El Estado se convirtió en regulador, controlador y gestor de los ferrocarriles.<sup>1</sup> Esta política que contribuía a lograr la llamada “independencia económica” del peronismo, arrastraba sin embargo, numerosas problemáticas que serían utilizadas como una crítica constante por los detractores de esta política, especialmente desde la visión de la economía liberal. El estado de la red ferroviaria exhibía deterioro, las redes no tenían ninguna planificación, originando superposiciones, y existían diferencias en el tipo de trochas. Por otra parte, la competencia del transporte automotor desde los años 30, los problemas en la infraestructura y la maquinaria, la falta de inversión y el aumento del déficit en los ferrocarriles, serían algunos

<sup>1</sup> WADDELL, Jorge Eduardo. “De la nacionalización a los planes de modernización. 1947-1976.” En: LÓPEZ, Mario J. y Waddell, Jorge E. (comps.). *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria.* (2007) Buenos Aires. Ediciones Lumiere. Pág. 158.

## II Jornadas de Historia Reciente del Conurbano Bonaerense

de los problemas sobre los cuales no se aplicarían soluciones decisivas, siendo posteriormente utilizadas como justificación de una inevitable racionalización en el sistema ferroviario argentino. Dentro de este marco, también se darían huelgas y reclamos de los obreros ferroviarios por cuestiones salariales que serían reprimidas mediante la movilización militar y la intervención de los principales sindicatos ferroviarios: la UF y La Fraternidad.

Con la caída del gobierno peronista el 16 de septiembre de 1955, la llamada “Revolución Libertadora” iniciaría un cambio en los objetivos de las políticas ferroviarias con respecto al gobierno justicialista. Estas nuevas medidas de carácter liberal apuntarían a reducir el déficit ferroviario heredado de la gestión peronista por medio de la llamada “racionalización”. Esta política, que va a ser una constante en los gobiernos democráticos y militares del período 1955-1970, implicaba el despido de obreros ferroviarios, el cierre de ramales y talleres, la privatización de diversos trabajos realizados en los ferrocarriles estatales y la reducción del transporte de cargas a través del sistema ferroviario argentino. Bajo la “Revolución Libertadora”, se crearía EFEA (Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino), entidad que pasaría a administrar los ferrocarriles, mientras la fijación de las políticas ferroviarias quedaría a cargo del Ministerio de Transporte. Asimismo, se establecería un Reglamento Interno Técnico Operativo que reemplazaría a los antiguos reglamentos de las empresas privadas.<sup>2</sup> Se modernizaría la maquinaria con la compra de coches eléctricos japoneses, locomotoras Alsthom, Alco, General Electric y General Motors. Pero el aumento en la cantidad de pasajeros, la incorporación de personal y la competencia del transporte de cargas por automotor seguirían contribuyendo al aumento del déficit y a la sobreutilización de la infraestructura ferroviaria. A partir de estas problemáticas los intentos de modernización del transporte ferroviario argentino se estrellarían permanentemente con estos inconvenientes, difundiendo la idea de los ferrocarriles como un transporte ineficiente, deficitario y anacrónico dentro de la nueva

<sup>2</sup> Ferrocarriles Argentinos. *Reglamento interno técnico operativo de los empleados solamente*. Buenos Aires. Talleres Gráficos del Ferrocarril General Belgrano. 1958.

## II Jornadas de Historia Reciente del Conurbano Bonaerense

estructura económica argentina y mundial. Este diagnóstico sería promocionado por la prensa de difusión masiva, los gobiernos de turno y las empresas nacionales y extranjeras interesadas en reemplazar el transporte de cargas de los ferrocarriles y la producción de sus talleres, beneficiando al transporte automotor. De esta manera, a partir de 1955, y en especial, durante el gobierno de Frondizi, los ferrocarriles argentinos iniciarían un proceso en el cual perderían su lugar privilegiado dentro del transporte público argentino.

Durante el gobierno de Arturo Frondizi (1958-1962) se daría la implementación concreta de un proceso de modernización y racionalización de los ferrocarriles partiendo de la idea de que los mismos eran los principales causantes del déficit del gobierno nacional. Asimismo, su gobierno insistiría en la caracterización de los ferrocarriles como ineficientes y anacrónicos, sosteniendo que su red era adecuada sólo para el modelo económico agroexportador, para el cual habían sido construidos, pero no para las exigencias de la economía desarrollista que su gobierno propiciaba. Esta situación hacía necesaria su inmediata adaptación a las nuevas necesidades económicas del país.<sup>3</sup> A partir del informe de la CEPAL de 1959, donde los ferrocarriles serían catalogados como deplorables y de urgente modernización, el gobierno de Frondizi implementaría diversos planes que buscarían la reducción de personal a través de los retiros voluntarios y los despidos, la transferencia al sector privado de actividades realizadas por los ferrocarriles (producción en talleres, transporte de cargas, etc.) y el inicio del cierre de ramales y talleres ferroviarios. Todas estas medidas crearían una alta conflictividad con los obreros del riel, generándose huelgas contra las políticas ferroviarias frondizistas, en donde la más recordada, sería la de 42 días a fines de 1961. Al igual que durante el gobierno peronista, la represión contra los ferroviarios implicaría la movilización militar. Si bien las políticas ferroviarias del gobierno de Frondizi tuvieron varias etapas, en la memoria de los ferroviarios quedaría el recuerdo del llamado “Plan Larkin” o Plan de Largo Alcance, ideado para implementarse en un período de diez años. Este proyecto, ideado por técnicos

<sup>3</sup> FRONDIZI, Arturo. *La batalla del transporte*. Discurso pronunciado por el Presidente de la Nación, doctor Arturo Frondizi, desde el Salón Blanco de la Casa de Gobierno. 5 de junio de 1961.

## II Jornadas de Historia Reciente del Conurbano Bonaerense

norteamericanos y argentinos dirigidos por Thomas Larkin, un coronel norteamericano de la NATO especializado en transporte, implicaba el cierre de 21.000 kilómetros de ramales considerados improductivos, la renovación de material rodante obsoleto y la exigencia de que por lo menos 70.000 vagones y 3.000 coches debían radiarse. Además se cerrarían 12 talleres ferroviarios y 60.000 empleados deberían ser despedidos.<sup>4</sup> Sin embargo, a pesar del apoyo del gobierno a este plan, el mismo no podría implementarse por la inestabilidad política del momento. Al final del gobierno de Frondizi, el transporte ferroviario tendría una gran masa de obreros despedidos o retirados previa indemnización y algunos ramales cerrados. Pero la resistencia ferroviaria sería fundamental para evitar una mayor racionalización en el sector.

Tras la caída del gobierno de Frondizi y del breve gobierno de José María Guido, en 1963 asumiría la presidencia el candidato del Radicalismo del Pueblo, Arturo Illia. La política ferroviaria de su gobierno presentaría algunas diferencias con respecto al frondizismo, enmarcadas en su enfrentamiento con el Radicalismo Intransigente, y algunas continuidades, en la idea de enfrentar los problemas del déficit y la falta de modernización de los servicios ferroviarios. Estos puntos coincidentes con el gobierno de Frondizi, que en muchos casos seguían las recomendaciones del Plan Larkin, encontrarían diferencias a partir de la reapertura de algunos ramales y talleres ferroviarios. Dicha política, más simbólica que efectiva, terminaría generando oscilaciones en la implementación de las políticas ferroviarias de este gobierno: si bien por un lado defendía la continuidad de algunos ramales y talleres, por otro lado, se continuaba con las políticas de racionalización, generando situaciones de ambivalencia del gobierno hacia el sector. Hacia 1965, el gobierno de Illia presentaría un Plan de Reestructuración Ferroviaria o Plan CONADE<sup>5</sup>, llamado así por haber sido elaborado por el Consejo Nacional de Desarrollo, que

<sup>4</sup> WADDELL, Jorge Eduardo. “De la nacionalización a los planes de modernización. 1947-1976.” En: LÓPEZ, Mario J. y Waddell, Jorge E. (comps.). *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria.* (2007) Buenos Aires. Ediciones Lumiere. pp. 184-185.

<sup>5</sup> Secretaría de Transportes. *Plan de Reestructuración de los ferrocarriles argentinos 1965-1969.* Elaborado por Técnicos de la Secretaría de transportes. Técnicos de ferrocarriles argentinos. Técnicos del C.O.N.A.D.E. Aprobado por resolución de la secretaría de transporte n° 441/65 del 19 de octubre de 1965.

## II Jornadas de Historia Reciente del Conurbano Bonaerense

continuaba las premisas de los planes de modernización y reestructuración ferroviarios anteriores.

El 28 de junio de 1966 se produciría el golpe militar denominado “Revolución Argentina”, el cual terminaría con el gobierno de Arturo Illia. A partir de la asunción del general Juan Carlos Onganía, y de la colocación al frente de la empresa Ferrocarriles Argentinos del general Juan Carlos de Marchi, se continuaría con las premisas de racionalización en los ferrocarriles, pero en dicho gobierno pueden encontrarse dos etapas bien diferenciadas: la primer etapa que va desde junio de 1966 hasta enero de 1967, en donde se establecería una expansión de los servicios y un diálogo con los gremios de la UF y La Fraternidad en cuanto a los planes a aplicar. Sin embargo, una segunda etapa a partir de enero de 1967 estaría marcada por la aplicación de un nuevo Plan de Reestructuración Ferroviaria que implicaría la reducción de los servicios, un aumento de las tarifas y el cierre efectivo de ramales y talleres ferroviarios a fin de reducir el déficit de los ferrocarriles.<sup>6</sup> Este nuevo plan, que continuaba los objetivos de los anteriores, obligaría a los gremios a realizar huelgas que terminarían con la intervención de los gremios de la UF y La Fraternidad en marzo de 1967.

### **Breve historia del sindicato de la Unión Ferroviaria y organización sindical comunista en los ferrocarriles.**

La historia de la Unión Ferroviaria es una historia de larga data que ocupa un lugar muy importante para el sindicalismo argentino. Debemos tener en cuenta que la primera organización sindical perteneciente al ámbito ferroviario fue La Fraternidad, sindicato fundado en 1887 y que agrupó a los conductores de locomotoras y a los foguistas, personal altamente calificado en su mayoría. Sin embargo, su fracaso en las huelgas de principios

---

<sup>6</sup> WADDELL, Jorge Eduardo. “De la nacionalización a los planes de modernización. 1947-1976.” En: LÓPEZ, Mario J. y Waddell, Jorge E. (comps.). *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria.* (2007) Buenos Aires. Ediciones Lumiere. pp. 184-185.

## II Jornadas de Historia Reciente del Conurbano Bonaerense

del siglo XX y su escasa inserción entre los demás sectores obreros ferroviarios, impulsaron a este sindicato a crear la Federación Obrera Ferrocarrilera (FOF) en 1912, con la presencia de sectores de orientación sindicalista en su dirigencia.<sup>7</sup> Pero la marcada jerarquización que se establecía en el personal ferroviario perteneciente a La Fraternidad y el resto de los obreros llevaría a una transformación de la FOF en la Unión Ferroviaria, gremio nacido el 6 de octubre de 1922 y que pasaría a representar a la mayor parte del personal ferroviario, incluyendo a los señaleros, guardas y trabajadores industriales de los talleres ferroviarios. El gran cambio que se dio con el surgimiento de la UF fue el cambio de ideología dentro de la dirigencia: se pasaría de una orientación sindicalista que defendía la idea de que los medios de producción debían pertenecer a los trabajadores a una mayor influencia de los socialistas y de los sindicalistas pragmáticos.<sup>8</sup>

Entre 1922 y 1934 la dirección de la Unión Ferroviaria va a estar bajo el mando de Antonio Tramonti, sindicalista de orientación pragmática y proclive a las negociaciones con los gobiernos de turno. Éste caudillo ferroviario sería desplazado de la dirección de la Unión Ferroviaria por José Doménech, sindicalista de orientación socialista, quien dominaría el gremio durante los años 30 hasta ser desplazado por el peronismo. Esta sucesión de dirigentes de diferentes corrientes ideológicas demuestra que desde sus inicios la UF se caracterizó por la presencia de una gran cantidad de ideologías (sindicalista, socialista, comunista, etc.), pluralidad que caracterizaría al gremio a lo largo de toda su historia. En 1935 bajo la conducción de Domenech y junto a un grupo de dirigentes socialistas y comunistas disconformes con la pasividad de los grupos sindicalistas en la CGT, convocaron a un Congreso Constituyente de la entidad y tomaron violentamente la sede, expulsando a su personal, lo que produjo una división entre la CGT Independencia, con sede en la UF, y la CGT Catamarca, con sede en la Federación Telefónica y dirigida por Luis Gay. Doménech, junto a su secretario adjunto Camilo Almarza serían los principales líderes de la organización obrera hasta marzo de 1943. El intento en 1938 del

<sup>7</sup> DI TELLA, Torcuato. *Perón y los sindicatos. El inicio de una relación conflictiva.* (2003) Buenos Aires. Ariel. pp. 200-201.

<sup>8</sup> *Ibidem.* pp. 201-202.

## II Jornadas de Historia Reciente del Conurbano Bonaerense

dirigente Tramonti de conformar una organización llamada Federación de Obreros y Empleados Ferroviarios (FOEF) fracasó, y finalmente tras una intervención del gobierno, ambos grupos se reconciliaron integrándose nuevamente a la UF.

La presencia de comunistas en la Unión Ferroviaria no era un hecho nuevo, sino que su presencia ya se encontraba en las décadas de 1930, 1940 y bajo el gobierno peronista. A pesar de su presencia minoritaria dentro del sindicato, el comunismo presentaba diferentes modos de acción y adaptaciones a las circunstancias históricas que debía enfrentar. Debemos tener en cuenta que en el caso de los sindicatos de transporte y servicios (marítimos, ferroviarios, empleados municipales, empleados de comercio, mozos), el PC no pudo lograr una participación importante o permanente en su dirección; cuando lo logró en algunos de ellos, con el tiempo la perdió en forma total o parcial. Tal dificultad se debió principalmente a que tales entidades tenían una vieja tradición organizativa, dominada por las corrientes socialistas y del sindicalismo, las cuales poseían una gran capacidad negociadora y pragmática, proclive a la negociación y no a la confrontación. Por otra parte, y debido a su importancia dentro del modelo agroexportador prevaleciente en la primera mitad del siglo XX, los diferentes gobiernos de turno accedieron a otorgar algunas de sus demandas.<sup>9</sup> Los comunistas formaron parte de los que se opusieron al curso negociador, pero su influencia quedó diluida dada la gran envergadura de las organizaciones del sector y el dominio que en ellas ejercieron sindicalistas y socialistas.<sup>10</sup> A pesar de esto, y dentro de las políticas de proletarización del PC, puede decirse que en el sector ferroviario, existían células del PC en las estaciones y talleres de Haedo y Liniers (F.C.O.), Constitución y Remedios de Escalada (F.C.S.), Boulogne (F.C.C.C.) y Libertad (F.C. Midland).<sup>11</sup> Debe tenerse en cuenta que desde su fundación en 1922 hasta fines de los años 50, la UF constituyó un gremio dominante dentro de la CGT. El sentimiento de superioridad se manifestaba con suma claridad en la relación entre la UF y la CGT. La Unión pensaba que debía tener el manejo de la última. (...) El orgullo que sentían los ferroviarios por su

<sup>9</sup> CAMARERO, Hernán. *A la conquista de la clase obrera: los comunistas y el mundo del trabajo en la Argentina: 1920-1935.* (2007) Buenos Aires. Siglo XXI Editora Iberoamericana. pp. 89-90.

<sup>10</sup> *Ibidem.* Pág. 90.

<sup>11</sup> *Ibidem.* Pág. 38.

## II Jornadas de Historia Reciente del Conurbano Bonaerense

posición dentro de la clase obrera argentina se manifestaba, principalmente, como orgullo por su sindicato. La Unión Ferroviaria era el sindicato dominante, y los ferroviarios pensaban que así debía ser, dado su tamaño y el papel que le tocaba cumplir.<sup>12</sup>

En 1943 el movimiento obrero se hallaba fragmentado y presentaba un cuadro sumamente heterogéneo dividido en cuatro confederaciones sindicales. Estas federaciones eran FORA, USA, CGT1 y CGT2. Las dos últimas eran las que reunían a la mayoría de los sindicatos afiliados; la división respondía a la posición que debía seguir la clase trabajadora frente a la situación política y gremial y a las diversas ideologías que los orientaban. La CGT1, dirigida por el ferroviario Doménech, agrupaba a los gremios que proponían adoptar una actitud independiente y pretendían diferenciar la acción política de la gremial –UF, trabajadores de industrias del calzado, textiles, cerveceros y conductores de colectivos. La CGT2, dirigida por el municipal Pérez Leirós, representaba a los gremios cuya lealtad básica era el Partido Socialista o el Comunista –empleados de comercio, gráficos, municipales, construcción e industria alimentaria.<sup>13</sup> Luego del golpe militar del 4 de junio de 1943 el ámbito sindical sufriría un importante reordenamiento. Se disolvió la CGT2 y, en el mes de agosto fueron intervenidos los sindicatos de La Fraternidad y la UF. Si bien los sindicatos se opusieron a los interventores, cuando en octubre asumió la intervención el coronel Mercante, la opinión se tornó favorable puesto que era hijo de maquinista y muchos trabajadores y dirigentes se sintieron identificados. Pero su gestión culminó en menos de un año. En ese mismo tiempo, se dejó fuera de la ley a los sindicatos controlados por los comunistas que congregaban a trabajadores industriales resultando encarcelados algunos dirigentes. En el caso de la UF, si bien en un principio fue visto como un sindicato ejemplar que había apoyado al desarrollo del movimiento justicialista, su acción, junto a la de La Fraternidad no estaría exenta de conflictos. En el caso de La Fraternidad, su dirigente Jesús Fernández reclamaría al gobierno peronista por la independencia del gremio y de la CGT respecto al gobierno. La UF, también mostraría oposiciones.

<sup>12</sup> HOROWITZ, Joel. Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una elite obrera. *Desarrollo Económico*. V. 25. N° 99 (Octubre- Diciembre 1985).

<sup>13</sup> MENGASCINI, Hugo. *Huelgas y conflictos ferroviarios. Los trabajadores de Tandil en la segunda mitad del siglo XX*. (2011) Rosario. Prehistoria Ediciones. Pág. 21.

## II Jornadas de Historia Reciente del Conurbano Bonaerense

Dentro de este panorama, las persecuciones que habían sufrido los comunistas en la Unión Ferroviaria y en el resto de los sindicatos no terminaron con el final de la década infame. El golpe militar de 1943 siguió con la misma política en contra del comunismo sindical, proponiéndose la extirpación del “peligro comunista” que aparecía en los sindicatos. Desde la Secretaría de Trabajo dirigida por el coronel Perón se beneficiaría a los sindicalistas aliados del régimen, en tanto los sindicalistas comunistas integrantes de la comisión directiva de la Unión Ferroviaria u obreros comunistas adheridos a la UF serían perseguidos y expulsados del mismo, en consonancia con las ideas del nuevo régimen gobernante.

Sin embargo, y a pesar de estas estrechas relaciones entre los dirigentes de la UF y el gobierno, se darían las huelgas de 1947, 1950 y 1951 ante el deterioro de los salarios. Las mismas serían reprimidas severamente, llegando el gobierno peronista a establecer el estado de sitio y la movilización militar de los ferroviarios, actitud que sería adoptada por los gobiernos posteriores a la caída del peronismo. Puede decirse que, en este período, la UF, a pesar de la rígida estructura centralizada mantenida desde su fundación, experimentó un movimiento reivindicativo y huelguístico que demostró la participación activa y masiva de los trabajadores. Este movimiento se manifestó en oposición a las autoridades del sindicato y la búsqueda de aumentos de salarios luego de largas gestiones de las bases con la dirección. La dirección oficial del sindicato y la CGT actuaron como representantes del gobierno aplicando medidas de sanción, prohibiendo reuniones y dando intervención a la policía.<sup>14</sup> Muchas de estas características de la UF, continuarían en el período posterior a 1955, con la continuidad de las políticas negociadoras con los gobiernos, la oposición a huelgas conflictivas y las discrepancias entre los dirigentes ferroviarios y las bases obreras. Las huelgas ferroviarias de 1947, de noviembre y diciembre de 1950 y de enero de 1951 originadas en reclamos salariales y de escalafón, evidenciaban que los militantes socialistas, radicales, sindicalistas, anarquistas y comunistas tenían participación en las Comisiones de Enlace y las Asambleas Interseccionales, que se desarrollarían durante todo

<sup>14</sup> MENGASCINI, Hugo. *Huelgas y conflictos ferroviarios. Los trabajadores de Tandil en la segunda mitad del siglo XX.* (2011) Rosario. Prehistoria Ediciones. Pág. 52.

II Jornadas de Historia Reciente  
del Conurbano Bonaerense

el año de 1950.<sup>15</sup> Para el gobierno peronista y para la dirigencia peronista de la UF, las huelgas eran obras de elementos comunistas y de otras ideologías contrarias al régimen.

Luego de septiembre de 1955, los sindicalistas que habían sido desplazados a partir de los decretos de prohibición del gobierno militar se organizaron en un nucleamiento clandestino al que llamaron CGT Auténtica y que contó con el apoyo de Perón. Este sector, el 26 de agosto de 1957, fecha en que tuvo lugar el Congreso Normalizador de la CGT, presidido por el Interventor, exhortó a no presentarse en las elecciones de normalización sindical convocadas por el gobierno de Aramburu. No obstante, muchos de los nuevos dirigentes, protagonistas de la resistencia decidieron dar batalla en las elecciones sindicales. Así pues, una segunda línea sindical peronista logró, por ejemplo, recuperar los principales sindicatos industriales. En otros casos, los viejos dirigentes valiéndose de las influencias oficiales y de la atonía de gran parte de los afiliados, lograron controlar varias entidades gremiales, particularmente el sindicato de empleados de comercio y la UF.<sup>16</sup> De esta manera, en octubre de 1955 el sindicato de la UF sería intervenido y asumiría su conducción el ferroviario del radicalismo del pueblo, Antonio Scipione. Viejos dirigentes sindicales socialistas, radicales y comunistas volverían a la UF, creando serias tensiones con el peronismo que esta vez se encontraría perseguido y proscrito. Durante la Revolución Libertadora, el número de células comunistas en la Unión Ferroviaria se acrecienta, favorecida en parte por la caída del peronismo y por otro lado, por la aplicación de políticas ferroviarias de racionalización en concordancia con las políticas económicas liberales del período, las cuales, estimularon la expansión del comunismo en el ámbito sindical ferroviario. A través del periódico comunista Nuestra Palabra y de boletines elaborados por el partido comunista podemos ver como las células comunistas ferroviarias actuaban en defensa de los ferrocarriles y de los obreros detenidos o suspendidos. Asimismo, se muestra la táctica de trabajar en conjunto con los sindicalistas ferroviarios

<sup>15</sup> CONTRERAS, Gustavo Nicolás. Ferrovianos. Un capítulo de sus luchas: Las huelgas ferroviarias de fines de 1950 y principios de 1951. En: CENA, Juan Carlos. *Ferrovianos. Sinfonía de acero y lucha*. La Rosa Blindada.

<sup>16</sup> MENGASCINI, Hugo. *Huelgas y conflictos ferroviarios. Los trabajadores de Tandil en la segunda mitad del siglo XX*. (2011) Rosario. Prehistoria Ediciones.

## II Jornadas de Historia Reciente del Conurbano Bonaerense

peronistas que se encontraban perseguidos, en especial, bajo el gobierno del general Aramburu. En el análisis de los comunistas sobre la política ferroviaria de la “Revolución Libertadora”, aparece el anticipo de las próximas políticas: cesantías, retiros y cambios en el trabajo de los operarios ferroviarios, lo que implicaba un mayor rendimiento, mayores cantidades de horas de trabajo y la reducción del personal a fin de reducir gastos.

Durante el Congreso Normalizador de 1957, la UF decidió retirarse del recinto entre gritos de “Unidad”. Lo cierto es que la presencia dominante de los representantes de la UF en el Congreso, generarían la formación de una Comisión Verificadora para atender e investigar las denuncias efectuadas contra algunas organizaciones sindicales por presentar un número artificial (inflado) de afiliados y, por lo tanto, una mayor cantidad de congresales. Una de las organizaciones sospechadas en su legítima representación fue la UF a la que se le desconoció su autodeterminación y soberanía para actuar en el Congreso. La organización se retiraría del Congreso acompañando a los 32 gremios democráticos.<sup>17</sup> Ante la división del sindicalismo argentino, originado a partir de la caída del peronismo, el presidente de la UF declararía lo siguiente: “jamás he confundido la política con el gremialismo y siempre he tratado dentro de la órbita sindical, de mantener a la UF en una posición independiente, tanto de las 62 como de los 32 o de cualquier otro sector intersindical.”<sup>18</sup> En parte debido a su tradición pluralista y en parte debido a las políticas de reestructuración de los gobiernos, la UF sostendría su política independiente oscilando en acercamientos con estos bloques sindicales a fin de contar con apoyos contra los despidos, cierre de ramales y talleres. Asimismo, durante este período continuaría con su política negociadora con los gobiernos y su oposición a las huelgas, la cual, se encontraría seriamente cuestionada por las bases y sectores ferroviarios comunistas que obligarían a la dirigencia a realizar paros y otras medidas de fuerza “combativas” en el período que va de 1957 a 1967.

Durante el gobierno de Frondizi que va de 1958 a 1962 el accionar sindical comunista se acrecienta ante los planes de racionalización del gobierno, que implicaban el cierre de

<sup>17</sup> *Ibidem*. Pág. 82.

<sup>18</sup> La Nación. 26/9/58. Pág. 8.

## II Jornadas de Historia Reciente del Conurbano Bonaerense

talleres y ramales y el despido de operarios. En el caso de los Talleres de Libertad, el obrero ferroviario Enrique Tomattis nos cuenta:

Había comunistas en la seccional de Libertad, estaba Ravelli, un muchacho que antes era peronista pero se pasó al PC. Era un tipo divertido, cantaba, tocaba la guitarra, le gustaba la pilcha, bien arreglado. Siempre defendió los derechos de los ferroviarios. Estaba en la comisión de reclamos de la seccional. En las elecciones sindicales sacaba votos. De 500 obreros que había en el taller, había una célula grande, fácil, 60 o 70 militantes comunistas. Se usaba solamente el nombre, no conocíamos el apellido por seguridad. Había radicales, socialistas, peronistas y conservadores. Había pluralidad de ideas en todas las secciones. Nosotros teníamos muchos extranjeros. Ya venían de Europa con la ideología. Todavía para los años 60 había muchos inmigrantes europeos que trabajaban pero ya eran grandes. En las seccionales de Liniers, Haedo teníamos muchos comunistas. En Alianza también. A nivel directivo también teníamos representación. En los Talleres de Libertad yo estaba en la usina eléctrica.<sup>19</sup>

Además de enfrentar las políticas del gobierno, los comunistas iban a sufrir la persecución de parte del gobierno en contra del comunismo. Al contrario de lo que se piensa comúnmente sobre el carácter “comunista” del gobierno de Frondizi, lo cierto es que la lucha contra el comunismo, entendido como un partido totalitario, antidemocrático y de ideas foráneas y no nacionales, implicaba la persecución de sus militantes y la preferencia por un dominio peronista de los sindicatos:

A fines del 62 quiebra la fábrica textil de Giardino en San Justo y entro al ferrocarril. Ahí tuve un problema con la comisión sindical peronista que me denunció como comunista. Estaban Bryden, Miletti, Spairani. Decían que nunca había trabajado, que era un pendenciero, un vago, me denunciaron. Durante un año tuve que presentar certificado de conducta y de domicilio. La misma policía me decía porque le piden todo eso, nunca faltó, ni dio parte de enfermo. Estaban

<sup>19</sup> Entrevista a Enrique Tomattis, ferroviario y militante comunista. 26/3/2013.

## II Jornadas de Historia Reciente del Conurbano Bonaerense

a favor del plan Conintes, anticomunistas. La misma cúpula sindical peronista actuaba como denunciante contra los comunistas. Cuando quedé efectivo a los dos años me afilié a la UF.<sup>20</sup>

La llegada del gobierno de Onganía encontraría a los dirigentes de la UF con divisiones ideológicas internas, representadas en la Comisión Directiva y en las seccionales del sindicato. Por un lado se encontraban los independientes representados en la figura de su presidente, Antonio Scipione; por otro lado se encontraba, Lorenzo Pepe representando a los sectores ferroviarios peronistas y ligados a la CGT de Pie junto a Perón; un tercer sector sería el José Vázquez representando a los comunistas. Tal ordenamiento y división interna eran vistos por el gobierno como una dificultad para negociar la implementación de los planes ferroviarios, especialmente a partir de las resistencias de los grupos de izquierda. Sin embargo, la mayor presencia peronista a partir de 1966 y el paulatino desplazamiento de los comunistas de la UF, llevarían a un aumento de la política negociadora y del diálogo con la Revolución Argentina. Para 1968, y a partir del conflicto originado con la intervención de 1967 y el cierre de ramales y talleres, la UF se encontraría integrando la CGT de los Argentinos, bajo el dominio del peronismo combativo a través de su figura, Lorenzo Pepe. La adhesión de la UF a la CGTA respondería más a las dificultades coyunturales por las que atravesaba el gremio, que por una profunda convicción en su programa. El carácter vacilante de sus representantes quedaría expresado durante el Congreso Normalizador de 1968, Lorenzo Pepe, secretario general adjunto de la UF, sostuvo tratativas con Alonso negociando su no participación en el cónclave confederal, lo que hubiera inclinado la balanza a favor de éste y de Vandor. También resulta llamativo que Antonio Scipione, secretario general del sindicato, participara del Consejo Directivo elegido por la CGT en octubre de 1966, adoptando una posición muy conciliadora con el flamante régimen de Onganía. Scipione a su vez también es acusado en el periódico La Verdad de haber concertado en julio de 1968 una reunión con el general opositor Cándido López, considerado una potencial figura para la realización de un golpe de estado contra

<sup>20</sup> Entrevista a Enrique Tomattis, ferroviario y militante comunista. 26/3/2013.

## II Jornadas de Historia Reciente del Conurbano Bonaerense

Onganía. De esta manera puede observarse que la UF mantenía sus opciones abiertas más allá del programa basado en la “rebelión de las bases”.<sup>21</sup> Sin embargo, la política de negociación y el combate al comunismo a través de sus máximos dirigentes (su presidente Antonio Scipione y su vicepresidente, el peronista Lorenzo Pepe<sup>22</sup>), junto a la intervención de la UF por el gobierno militar, llevarían a una paralización de las medidas de fuerza del gremio frente al cierre de talleres y ramales y asimismo, al parálisis de la resistencia de las bases ferroviarias.

En junio de 1970 se llevaron a cabo comicios muy cuestionados en la Unión Ferroviaria para devolver el gremio a los afiliados, luego de la intervención ordenada por el gobierno militar en marzo de 1967, como represalia ante la huelga de los trabajadores del riel. La vieja conducción integrada por la confluencia de radicales, comunistas y peronistas combativos, cuyas figuras más notorias eran Antonio Scipione, Víctor Vázquez y Lorenzo Pepe, pierde entonces la dirección del sindicato; a pesar de las impugnaciones, es reconocido el triunfo de la Lista Blanca, de Narciso Ángel y Adolfo Medina, a pesar de que un fallo judicial obligase más tarde a rever en parte el aval inicial.<sup>23</sup> A partir de estas elecciones, la UF abandonaría su característica pluralidad para pasar a ser un gremio totalmente controlado por el peronismo.

<sup>21</sup> CASTELFRANCO, Diego. “La CGT de los argentinos, un proyecto trunco de renovación sindical (1968-1969)”. En: *Prohistoria*. N° 17. Año XV. 2012. Pág. 84.

<sup>22</sup> Nacido en 1932, su padre militaba en el Partido Socialista y en el sindicato de la UF. Lorenzo Pepe ingresa al ferrocarril San Martín a los 17 años y se convierte en revisor de cuentas de la Seccional Alianza de la UF. En 1953 participa del Comité Confederal de la CGT y en 1958 funda la Juventud Nacional Ferroviaria Peronista. Por medio del apoyo de peronistas y su acercamiento a los comunistas es elegido vicepresidente de la UF en 1959. En 1961 es elegido diputado provincial por Buenos Aires. Vuelve a la vicepresidencia de la UF en 1963. Integra las 62 organizaciones de Pie junto a Perón, opuesto a Vandor. Forma parte de la Asociación latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) en 1964, y en 1968, de la Confederación Latinoamericana de Trabajadores del Transporte en Quito (Ecuador). Es cesanteado en 1967 ante la intervención de la UF y es delegado al Congreso Normalizador de la CGT que funda la CGT de los Argentinos. Extraído de: DAMIN, Nicolás. *Del sindicato al parlamento. La profesionalización política de dirigentes sindicales-políticos en la Argentina del siglo XX*. (2011) *Nuevo Mundo. Mundos Nuevos*. Cuestiones del tiempo presente.

<sup>23</sup> TORRE, Juan Carlos. *El gigante invertebrado. Los sindicatos en el gobierno, Argentina 1973-1976*. (2004) Siglo XXI Editores. Pág. 151.

**El Midland, los Talleres Ferroviarios de Libertad y la lucha sindical de los comunistas (1955-1968)**

El Ferrocarril Midland es el nombre con el que se conoce a uno de los ramales del Ferrocarril General Belgrano. La línea posee trocha angosta y fue denominada originalmente Buenos Aires Midland Railway, uniendo Puente Alsina con la localidad de Carhué. La misma surgió como una concesión provincial, siendo Enrique Lavalle su impulsor. A partir de la llamada Ley de Ferrocarriles Secundarios de la Provincia, Lavalle solicitó permiso para el establecimiento de una línea de Barracas al Sud hasta Adolfo Alsina en 1903. El 16 de septiembre de 1904, por medio de un decreto provincial se le otorgó la concesión para construir una línea férrea de trocha angosta entre Puente Alsina y Carhué. La construcción del primer tramo del Midland comenzó en 1907 y Lavalle contrató a la empresa constructora Hume Hnos. Sin embargo, en 1908 la empresa se hallaba imposibilitada de conseguir capitales y la terminación del proyecto fue asumido por el Ferrocarril del Sud y el Ferrocarril Oeste, quienes reemplazaron a la constructora Hume Hnos. por la Clarke, Bradbury and Co. El tramo Puente Alsina – San Sebastián fue inaugurado el 15 de junio de 1909 y la totalidad de la línea hasta Carhué, el 1 de julio de 1911. Según Andrés Regalsky el ferrocarril Midland formó parte del movimiento de concesiones privadas, bajo el régimen de los ferrocarriles económicos de trocha angosta. La concesión Lavalle se introducía entre las líneas de los ferrocarriles Oeste y Sud, pero también se superponía con los recorridos de otras líneas proyectadas para competir con estos últimos (las del estado provincial y de la General).<sup>24</sup>

Junto a la construcción de la línea ferroviaria entre Puente Alsina y Carhué, fueron inaugurados en 1909 los Talleres Ferroviarios de Libertad, en el partido de Merlo. Por taller ferroviario debemos entender al lugar que comprende un grupo de edificaciones especializadas en la reparación total de locomotoras, coches de pasajeros, vagones de

<sup>24</sup> REGALSKY, Andrés. *Entre el Estado y el mercado. Competencia y regulación ferroviaria en la Argentina de comienzos del siglo XX*. Revista de Historia Industrial. N° 38. Año XVII. 2008. 3. Pág. 64.

## II Jornadas de Historia Reciente del Conurbano Bonaerense

cargas y diversos materiales que comprende el ferrocarril. Los talleres ferroviarios están organizados en diferentes secciones como la sección de reparaciones de motores diésel, limpieza de motores diésel, sección de electricidad, mecanizado de piezas, pinturería, chapería y alistamiento, agrupándose en diferentes edificios. Debemos tener en cuenta que ante los efectos de la crisis de 1930, que afectaría la importación de insumos y repuestos para los ferrocarriles argentinos, se impulsaría la industrialización del país. Esta perspectiva se sustentaba en el hecho de que ya desde 1938 las empresas ferroviarias extranjeras habían transformado sus talleres en fábricas. Profundizando este proceso, en la Argentina no sólo se reparaban las existencias ferroviarias sino que se construían coches, vagones y locomotoras. En este camino también se crearon las escuelas fábricas, de las que egresaban técnicos ferroviarios especializados. Apuntalando esta perspectiva en el mediano o largo plazo se sustentaría el desarrollo autónomo de una industria nacional ferroviaria que podría aspirar a solucionar los problemas de modernización, productividad y crecimiento del ferrocarril.<sup>25</sup> Sin embargo, los cambios económicos implementados a partir de la década de 1950, y el avance de la industria privada y la industria automotriz, llevarían al cierre de la mayoría de los talleres ferroviarios en este período y de su importante producción industrial. En la década de 1950, y ante el cierre de los Talleres del Riachuelo en 1951, se trasladaron los obreros a los Talleres de Libertad, incorporándose la reparación de las locomotoras diésel y asimismo, durante el gobierno de Frondizi, se inauguró una usina eléctrica de gran potencia para proveer de energía a los Talleres de Libertad. La falta de energía eléctrica era una de las principales causas de impedimento para el desarrollo industrial del país en aquel momento.

Además de la competencia de la industria automotriz y privada, con la nacionalización de los ferrocarriles durante el gobierno de Juan Domingo Perón surgirían otros inconvenientes. El aumento de la demanda, provocado por el crecimiento demográfico en el conurbano bonaerense, obliga a agregar más servicios. Pero los vehículos son siempre

<sup>25</sup> CONTRERAS, Gustavo Nicolás. “Ferroviarios. Un capítulo de sus luchas: Las huelgas ferroviarias de fines de 1950 y principios de 1951.” En: CENA, Juan Carlos. *Ferroviarios. Sinfonía de acero y lucha*. La Rosa Blindada. Pág.

## II Jornadas de Historia Reciente del Conurbano Bonaerense

los mismos en cantidad, y son cada vez más viejos, dado que los ramales G (ex – Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires), M (Midland) y P (ex – Ferrocarril Provincial de Buenos Aires), las líneas del sur de la provincia de Buenos Aires, siempre han sido las “secundarias” del Belgrano, que jamás se tuvieron en cuenta cuando algún nuevo material rodante llegaba al país, y han recibido toda la “chatarra” que su la otra línea ex – Ferrocarril Central Córdoba le ha dejado en herencia. Para lograr el objetivo de aumentar la cantidad de servicios ante la imposibilidad de ampliar el parque, se procede a sobreutilizar el material rodante, recargando las horas de prestación, y disminuyendo las que debían destinarse a mantenimiento y reparación. Esta situación de deterioro de la línea del ferrocarril Midland y de los Talleres de Libertad se agravaría a partir de 1955 con los planes de racionalización y de reestructuración de los ferrocarriles argentinos. Las huelgas de 1958 y 1961 contra Frondizi; las luchas contra el cierre de los Talleres de Libertad a partir de 1965 bajo el gobierno de Illia, y el cierre definitivo de los mismos hacia 1968, muestran el fracaso de los esfuerzos sindicales y el triunfo de los proyectos de racionalización que se concretarán bajo el gobierno de Onganía. La realidad demostraría que, luego de la nacionalización de los ferrocarriles, los Talleres de Libertad estarían trabajando al máximo de sus posibilidades ante el cierre de los otros talleres de trocha angosta de la provincia, el de La Plata y el Riachuelo. Además, los ramales de trocha angosta como el Midland, el General y el de la Provincia, al que abastecían estos talleres, habían sido parte de un proyecto para competir con las líneas inglesas de trocha ancha, pero bajo la órbita estatal ya no tendrían el mismo sentido.

Ante esta situación establecida a partir de la nacionalización, y en especial con los proyectos de racionalización ferroviaria establecidos a partir de 1955, la línea del Ferrocarril Midland junto a sus Talleres de Libertad comenzaría a recibir noticias de su posible cierre. Hacia mediados de 1965 los ferroviarios de los Talleres de Libertad comienzan a conocer rumores y noticias muy desagradables: los planes de reestructuración ferroviarios diseñados bajo los gobiernos radicales de Frondizi y de Illia, planeaban el inminente cierre de estos talleres. El 3 de agosto de 1965 se realizó en la ciudad de Libertad una gran concentración frente a la sede de la Unión Ferroviaria, Seccional

## II Jornadas de Historia Reciente del Conurbano Bonaerense

Libertad, para oponerse al plan de reestructuración de 45 días que amenazaba con el cierre de los talleres de esta localidad. En esta concentración estuvieron presentes el presidente de la comisión directiva de la Unión Ferroviaria, Antonio Scipione; el vicepresidente Lorenzo Pepe; los directivos Pierino Spairani y Carlos Biccio. Asimismo se hallaban los miembros de la comisión de lucha entre los que podemos ubicar a militantes sindicales comunistas: José Ravelli y Osmar Zavala.<sup>26</sup> La seccional Libertad de la Unión Ferroviaria decidió tomar una resolución por Asamblea General en donde se preveía:

1. Aprobar la circular general N° 28 que declara en estado de alerta a todo el gremio ferroviario.
2. Rechazar el plan de los 45 días por considerarlo una copia fiel del denominado Plan Larkin, que tanto daño trajo a los ferrocarriles y a la población.
3. Mantener contacto permanente con el comercio y la industria de Libertad para disponer una medida de protesta en conjunto, si no es atendido nuestro petitorio.<sup>27</sup>

Otros periódicos de gran circulación también informaban sobre la preocupación que existía sobre el cierre de los talleres de Libertad. El diario Crónica expresaba lo siguiente:

El plan de Reestructuración ferroviaria incluye en su texto la eliminación de los talleres que funcionan en Libertad. Este hecho ha motivado la reacción de la Unión Ferroviaria que funciona en dicha zona la cual ha convocado para las últimas horas de hoy a un acto público en el que harán uso de la palabra, para referirse al problema, directivos de la entidad sindical mencionada.<sup>28</sup>

<sup>26</sup> Presente! Periódico independiente. Merlo, 3 de agosto de 1965.

<sup>27</sup> Presente! Periódico independiente. Merlo, 3 de agosto de 1965.

<sup>28</sup> Crónica. Buenos Aires, martes 3 de agosto de 1965.

## II Jornadas de Historia Reciente del Conurbano Bonaerense

Ante la gravedad de la situación, los dirigentes de la Unión Ferroviaria y de la Seccional Libertad decidieron adoptar una postura dialoguista y negociadora con el gobierno de Illia. Para ello se dirigieron a la ciudad de La Plata con el objetivo de publicar sus inquietudes en los periódicos de La Plata y de concientizar a la población sobre lo que estaba ocurriendo:

Una delegación del personal de los talleres ferroviarios de Libertad, ubicados en el partido de Merlo, se hizo presente esta mañana en nuestra redacción, con el objeto de hacer pública su inquietud por la posible clausura de los mencionados talleres, prevista en el denominado “Plan de reestructuración ferroviaria”, elaborado por las autoridades de EFEA. Los mencionados representantes, nos expresaron que como argentinos y ferroviarios, no se oponen a colaborar en dicha reestructuración, pero que para ello deberían haber sido consultados previamente”<sup>29</sup>

El análisis de esta noticia nos permite observar que la Unión Ferroviaria, a través de sus representantes peronistas e independientes, no sólo mostraba una postura dialoguista y negociadora con los gobiernos de turno, sino que apoyaba y no se oponía a la implementación del Plan de Reestructuración Ferroviaria, solicitando que previamente la consultaran antes de su implementación. A partir de las primeras noticias de agosto de 1965, referidas a las intenciones de EFEA de cerrar los Talleres Ferroviarios de Libertad y las tres líneas de trocha angosta del Ferrocarril Belgrano, la población de esta ciudad y los obreros ferroviarios de sus talleres estarían alertas para evitar la concreción de tales medidas. Para enfrentar a los planes de reestructuración que implicaban el cierre de las líneas y talleres ferroviarios ineficientes, sería de gran importancia la acción conjunta del gremio de la UF, la población de esta ciudad y la ayuda de los diputados de los partidos socialista y radical del pueblo, que lograrían en ese momento, evitar su cierre.

Sin embargo, con la llegada del gobierno de la “Revolución Argentina” en junio de 1966, la acción del gobierno militar de Onganía para aplicar su plan de reestructuración

<sup>29</sup> El Plata. La Plata, jueves 12 de agosto de 1965.

## II Jornadas de Historia Reciente del Conurbano Bonaerense

ferroviaria lograría el cierre de los talleres. Esta situación contaría con el apoyo de la intervención del sindicato de la UF y de la seccional Libertad a partir de marzo de 1967, sumado al accionar represivo del aparato militar y el colaboracionismo y la traición de numerosos dirigentes ferroviarios, pertenecientes en general a sectores peronistas e independientes, quienes estaban interesados en desplazar cualquier oposición clasista del gremio y dominar los puestos de poder dentro del sindicato. Sobre esta situación, el obrero ferroviario, Enrique Tomattis nos dice:

Si bien nosotros los comunistas volanteamos muchas veces en las huelgas de 1957, 1958, 1961, salimos a la calles a protestar por los talleres, concientizamos a la gente sobre su posible cierre, la acción del PC se vio limitada por los peronistas más interesados en quedarse con el sindicato que defender a los talleres y a los ferrocarriles. Así les fue... cuando tuvieron que defender a los ferrocarriles y al taller se arrollaron y se callaron la boca. Quisieron quedarse con el sindicato pero ni eso les quedó porque renunciaron, les dieron unos pesos y se fueron.<sup>30</sup>

Como consecuencia de esto, la resistencia frente al cierre de los talleres estaría representada por las bases interesadas en defender sus fuentes de trabajo. Sin embargo, estos intentos de resistencia y de convocatorias, entrevistas y declaraciones, serían insuficientes frente a la pasividad y a la falta de acciones concretas de la CGT y la UF, lo que en consecuencia llevaría al fracaso de tales acciones. Al respecto, y sobre el destino de los obreros y del Taller Ferroviario de Libertad, cerrado a fines de 1968, el periódico Nuestra Palabra sostenía:

Nuestro corresponsal en los Talleres Libertad del F.C.Belgrano (Merlo, Prov. De Buenos Aires), al informar de ese cierre de que dieron cuenta los diarios nos comunica: el 23 de octubre, el Cnel. Mónaco, gerente del FC.B., vino a “conversar” con el personal, presuntamente para llevarle una palabra tranquilizadora. Concentrados jefe, empleados y

<sup>30</sup> Entrevista a Enrique Tomattis, ferroviario y militante comunista. 26/3/2013.

## II Jornadas de Historia Reciente del Conurbano Bonaerense

obreros sin excepción, el coronel advirtió que no iba a discutir sino a informar. El informe confirmó que la presidencia de EFA encara el cierre de los talleres de Libertad, La Plata, Cruz del Eje y Santa Fe. En consecuencia, de los 8 talleres del Belgrano sólo quedarán 4. Además, dijo, serán levantados los ramales de trocha angosta de Buenos Aires, correspondientes a los ex ferrocarriles Midland, Cía, General y P.B.A.<sup>31</sup>

En cuanto a la situación de los obreros ferroviarios de los Talleres de Libertad, se establecía lo siguiente:

En lo tocante a los obreros de Libertad –agrega el corresponsal- por intermedio del Cnel. Mónaco, el Gral. De Marchi les pidió comprensión, paciencia y, como de costumbre, un sacrificio más. El pedido tuvo un trasfondo amenazante: porque en definitiva, dijo el coronel, es mejor ser trasladado a Liniers o Alianza y no a “puntos más lejanos todavía”<sup>32</sup>.

Ante el cierre de los Talleres de Libertad, los obreros del mismo serían trasladados a otros talleres, con la promesa de mantener sus puestos a cambio de tener que viajar más. Asimismo se ofrecían premios por producción a los ferroviarios, dentro de las políticas implementadas por el gobierno de Onganía.

Resulta de interés el análisis del periódico socialista La Vanguardia sobre el estado y la importancia de los Talleres de Libertad al momento del cierre en 1968:

Treinta años atrás esas líneas contaban para su mantenimiento con los grandes talleres de La Plata – el más moderno y completo-, los talleres Riachuelo y Talleres Libertad, éste último el más pequeño. El cierre de los dos primeros determinó que los talleres Libertad debiera hacerse cargo de la totalidad de las reparaciones y mantenimiento de los vagones, coches y locomotoras de las tres líneas ferroviarias, es decir, del ex Ferrocarril Provincial; el ex Ferrocarril Midland y el ex Ferrocarril Compañía General de Buenos Aires. (...)

<sup>31</sup> Nuestra Palabra. Buenos Aires, noviembre 19 de 1968.

<sup>32</sup> Nuestra Palabra. Buenos Aires, noviembre 19 de 1968.

## II Jornadas de Historia Reciente del Conurbano Bonaerense

Talleres Libertad es, en realidad, el único taller actualmente en funcionamiento, trabajando al máximo de su capacidad, para la atención de las tres líneas del Ferrocarril Belgrano que aún quedan en actividad en la provincia de Buenos Aires. Con la liquidación de estos talleres, la reparación y mantenimiento de los vagones de carga, coches de pasajeros y locomotoras, dependerá de lo que puedan hacer los ya colmados talleres de Tañ Viejo en Tucumán.<sup>33</sup>

A pesar de la gran importancia de los Talleres de Libertad para las líneas del Ferrocarril Belgrano en la provincia de Buenos Aires, el gobierno de Onganía ordenaría su cierre definitivo. Este cierre se daría en un momento en que los talleres se encontraban al máximo de su capacidad de producción, característica que contrastaba con los informes de ineficiencia y déficit sostenidos por el gobierno para su cierre.

### Conclusiones

La realización de este trabajo sobre el comunismo sindical en los Talleres Ferroviarios de Libertad nos permite obtener varias conclusiones. En primer lugar puede afirmarse que a pesar de ser un grupo minoritario dentro del movimiento obrero argentino, a partir de 1955 el PC acrecentó su participación en el mismo, conformando nuevas agrupaciones sindicales (MUCS), organizando nuevas células y obteniendo participación tanto a nivel de las bases como dirigencial. Esta mayor presencia estuvo beneficiada por la caída del peronismo y de su férreo control sobre los sindicatos que sistemáticamente excluía al PC de los mismos. Por otra parte, la modificación de la Ley de Asociaciones Profesionales, la persecución de dirigentes sindicales peronistas y la proscripción de este partido, permitieron el desenvolvimiento de diferentes ideologías (socialistas, radicales, comunistas, troskistas) en los diferentes gremios. En el caso de la UF, la tradición ideológica pluralista del sindicato, permitía el desenvolvimiento de diferentes corrientes políticas al interior del gremio. En este gremio, el PC desplegaría sus políticas sindicales de captación de obreros peronistas y

<sup>33</sup> La Vanguardia. Camargo, Salvador. *Pinturita para los ferrocarriles*. Noviembre de 1968.

## II Jornadas de Historia Reciente del Conurbano Bonaerense

de colaboración con los obreros de otras corrientes políticas. Sin embargo, tal política fracasaría ante las resistencias ideológicas e identitarias de las bases y dirigentes peronistas. Asimismo, el accionar de las células ferroviarias del PC se limitaría a la propaganda y concientización de las bases ante los proyectos de reestructuración, promocionando la huelga como método de lucha y asimismo, logrando algunos puestos en las seccionales y a nivel dirigenal.

En segundo lugar, puede decirse que a pesar de que existieron factores que permitieron el trabajo de los comunistas en los sindicatos, continuaron existiendo impedimentos tácitos contra su accionar. En el caso analizado de los Talleres de Libertad, siguieron existiendo “listas negras” que no permitían el ingreso de militantes comunistas o denunciaban a los mismos ante la jefatura de los talleres y líneas ferroviarias. A pesar de que el comunismo era una posición minoritaria dentro del sindicato de la UF, sus posiciones clasistas, sus denuncias de colaboracionismo y su llamado a la huelga y el fin de las negociaciones con los gobiernos del período eran motivo de rechazo de parte de las corrientes independientes y peronistas dentro del gremio. Sin embargo, la pluralidad de fuerzas que existía en el sindicato, tanto a nivel de las bases como dirigenal, presentaba una división de la UF en tres sectores: los independientes, el peronismo y los comunistas. Dicha división no permitía establecer un sector plenamente hegemónico en la UF, dificultando incluso las negociaciones con los gobiernos. De esta manera, los sectores dirigentes peronistas e independientes se verían obligados a realizar grandes huelgas, como las de 1957, 1958 y 1961 que harían fracasar en parte a los proyectos de reestructuración ferroviaria. Puede decirse entonces, que el período que va de 1955 a 1966 estuvo marcado por una resistencia de la UF a las políticas gubernamentales, en general obligada por los ataques al sector y a las presiones de las bases. Sin embargo, a partir de la dictadura militar de Onganía, la mayor represión de los militares, sumada a la intervención del gremio de la UF en marzo de 1967, junto al colaboracionismo de numerosos sectores peronistas e independientes, darían el marco propicio para el cierre de los Talleres de Libertad, expresando el triunfo de las políticas de reestructuración sin resistencias ni oposiciones.

## II Jornadas de Historia Reciente del Conurbano Bonaerense

Finalmente, puede concluirse que el análisis del cierre de los Talleres de Libertad muestra, a nivel económico, el triunfo de las políticas de reestructuración sobre el sector, beneficiando a la industria privada y automotriz fuertemente ligada a los proyectos de los gobiernos del período. Las ideas de eficiencia, productividad serían apoyadas por los sindicatos de la UF y La Fraternidad, cuyos dirigentes peronistas e independientes colaborarían en la implementación de estas medidas a través de las intervenciones y el colaboracionismo. Por otra parte, el desplazamiento de posiciones clasistas como las del PC se lograría mediante la estrecha colaboración de estos sectores con los gobiernos del período e incluso los recursos del sindicalismo libre norteamericano. De esta manera, hacia 1970 el sindicato de la UF abandonaría el pluralismo de este período y pasaría a estar dominado exclusivamente por el peronismo.

### Bibliografía

Arévalo, Oscar. (1983). *El Partido Comunista*. Buenos Aires: CEAL.

Athos, Fava. (1983). *Qué es el Partido Comunista*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.

Camarero, Hernán. (2007). *A la conquista de la clase obrera: los comunistas y el mundo del trabajo en la Argentina: 1920-1935*. Buenos Aires: Siglo XXI Editora Iberoamericana.

Camarero, Hernán. (2012). “El Partido Comunista de la Argentina y su estrategia de revolución democrática, agraria y antiimperialista (1955-1963)”. Ponencia presentada en el *Congreso de la Asociación de Estudios Latinoamericanos*, San Francisco, California.

Campione, Daniel. (2007). “El Partido Comunista de la Argentina. Apuntes sobre su trayectoria”. En Concheiro Bórquez, E, Modonesi, M y Crespo, H. (cords.). *El comunismo: otras miradas desde América Latina*. México D.F: UNAM.

Castelfranco, Diego. (2012). “La CGT de los argentinos, un proyecto trunco de renovación sindical (1968-1969)”. *Prohistoria*. N° 17. Año XV.

II Jornadas de Historia Reciente  
del Conurbano Bonaerense

Cavarozzi, Marcelo. (1983). *Autoritarismo y democracia (1955-1966)*. Buenos Aires: CEAL.

Contreras, Gustavo Nicolás. “Ferroviarios. Un capítulo de sus luchas: Las huelgas ferroviarias de fines de 1950 y principios de 1951.” En Cena, Juan Carlos. *Ferroviarios. Sinfonía de acero y lucha*. La Rosa Blindada.

Corbiere, Emilio. (1984). *Orígenes del comunismo argentino (El Partido Socialista Internacional)*. Buenos Aires: CEAL.

--. (1998). “Los Archivos secretos del PC argentino”. En *Todo es Historia*, N° 372. Buenos Aires.

Gerchunoff, Pablo y Llach, Lucas. (1998). *El ciclo de la ilusión y el desencanto. Un siglo de políticas económicas argentinas*. Buenos Aires: Ariel.

Gilbert, Isidoro. (1994). *El oro de Moscú. La historia secreta de las relaciones argentino-soviéticas*. Buenos Aires: Planeta.

--. *La Fede*. (2009). *Alistándose para la revolución. La Federación Juvenil Comunista, 1921-2005*. Buenos Aires: Sudamericana.

Horowitz, Joel. (1985). Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una elite obrera, *Desarrollo Económico*. Vol. 25. N° 99.

James, Daniel. (1990). *Resistencia e Integración. El peronismo y la clase trabajadora argentina 1946-1976*. Buenos Aires: Sudamericana.

--. (1981). Racionalización y respuesta de la clase obrera: contexto y limitaciones de la actividad gremial en la Argentina. *Desarrollo Económico*. N° 83. Vol.1.

Mengascini, Hugo. (2011). *Huelgas y conflictos ferroviarios. Los trabajadores de Tandil en la segunda mitad del siglo XX*. Rosario: Prohistoria Ediciones.

Peralta Ramos, Mónica. (1972). *Etapas de acumulación y alianzas de clases en la Argentina (1930-1970)*. Buenos Aires: Siglo XXI.

## II Jornadas de Historia Reciente del Conurbano Bonaerense

Pla, Alberto J. (1987). “El Partido Comunista de Argentina (1918-1928) y la Internacional Comunista”. En *Anuario. Universidad Nacional de Rosario*. Segunda Época. Nº 12.

Portantiero, Juan Carlos. “Economía y política en la crisis argentina: 1958-1973”. *Revista Mexicana de Sociología*.

Puiggrós, Rodolfo. (1973). *Las izquierdas y el problema nacional*. Buenos Aires: CEPE.

Ramos, Jorge Abelardo (1962). *El partido comunista en la política argentina*. Buenos Aires: Coyoacán.

--. (1990). *Breve historia de las izquierdas en la Argentina*. Buenos Aires: Claridad.

Regalsky, Andrés. (2008). “Entre el Estado y el mercado. Competencia y regulación ferroviaria en la Argentina de comienzos del siglo XX”. En *Revista de Historia Industrial*. Nº 38. Año XVII.

Torre, Juan Carlos. (2004). *El gigante invertebrado. Los sindicatos en el gobierno, Argentina 1973-1976*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

Tortti, María Cristina. (1999). “Izquierda y ‘Nueva Izquierda’ en la Argentina. El caso del Partido Comunista”. En *Cuadernos del Centro de Investigaciones Socio Históricas*. Nº 6. Universidad Nacional de La Plata.

Waddell, Jorge Eduardo. (2007). “De la nacionalización a los planes de modernización. 1947-1976”. En: LÓPEZ, Mario J. y Waddell, Jorge E. (comps.). *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires: Ediciones Lumiere.