

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)

Paulo Menotti y Antonio Oliva

UNR-UBA, paulomenotti551@gmail.com • UNR-ISHIR, oto70oliva@gmail.com

El ciclo de huelgas ferroviarias de 1917 y 1918 impuso desde las bases hacia las cúpulas gremiales un debate no suficientemente relevado aún por la historiografía sobre los trabajadores argentinos. El debate replanteó los alcances políticos de los sindicatos y los modelos que los mismos debían adoptar en función del vertiginoso nivel de agremiación que la recomposición de clase del personal de talleres y tráfico dejó traslucir con sus conflictos en cadena, develando, a su vez, la posición estratégica del personal ferroviario como condicionante del modelo agroexportador. La fase recesiva inaugurada con la guerra mundial trajo como consecuencia la descalificación y la pauperización del personal de talleres y de tráfico en las empresas ferrocarrileras. Los obreros de los oficios de los talleres del Central Argentino de Rosario y su zona cumplieron un papel de primer nivel en este impulso organizativo, extendiendo su ejemplo a las distintas empresas ferroviarias que operaban en la zona. A su vez, las distintas tendencias ideológicas del movimiento obrero agregaron y desagregaron opiniones a dichos modelos en discusión. El trabajo despliega la hipótesis de que el alza de lucha, después de la recesión de la guerra, inauguró una serie de planteos de organización de los sindicatos ferroviarios y del papel de éstos frente al Estado y las patronales que sólo se resolvió unívocamente bien entrada la década del 20, pero que a esta altura se trató de una disputa abierta y de resultado incierto. Las fuentes utilizadas refieren a las publicaciones de las distintas tendencias gremiales y políticas del movimiento obrero actuante en los conflictos y a los periódicos de carácter regional en Rosario y su zona, material que nos permitió introducir apoyos empíricos e inferencias documentadas para nuestra hipótesis. *Hic Rhodus, hic salta!*

Los obreros de Talleres de Rosario y Pérez: la composición de clase del personal ferroviario

La ciudad de Rosario constituía, hacia la época de la Primera Guerra Mundial, un importante enclave cerealero, puntal del modelo capitalista agroexportador diseñado desde fines del siglo XIX. Al mismo tiempo, la urbe santafesina fue uno de los principales centros ferroviarios de la Argentina a la que se conectaban seis líneas de ferrocarril. Entre las mismas había dos de capitales ingleses, el Ferrocarril Central Argentino (FCCA) y el Ferrocarril Central Córdoba (FCC); y tres de capitales franceses, la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires (CGFCPBA), el Ferrocarril de la Provincia de Santa Fe (FCPSF) y el Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano (FCRPB). Por último, una línea de menor importancia y que nunca logró finalizar la traza, de capitales privados locales que ligaba a la ciudad con la provincia de Mendoza (Badaloni, 2010: 96). La playa vial de la sureña ciudad de Santa Fe fue una de las principales de América Latina porque desde ese espacio se relacionó con varias regiones del país. Sumado a esto, la ciudad de Rosario y su localidad vecina, Pérez, contaron con dos grandes talleres ferroviarios dedicados a la reparación e instalación de los interiores de vagones de pasajeros y las que sumadas daban trabajo hacia 1917 a 3.000 operarios. Los aserraderos fueron importantes y en Rosario predominó esa actividad que era realizada a destajo, con una consiguiente flexibilización en la planta de trabajadores que eran ocupados de acuerdo a la oferta de la empresa. Desde la primera década del siglo la concentración obrera impulsada por el ferrocarril produjo que la urbe se ubicara detrás de Capital Federal como ciudad manufacturera y comercial, mientras que en relación a su capacidad instalada de talleres se ubicaba cuarta detrás de lo que en la actualidad es la ciudad de Avellaneda, en la provincia bonaerense. Se estima que uno de cada tres obreros santafesinos vendía su fuerza de trabajo en Rosario, siendo la mayor plaza proletaria de la provincia (Pons y Ruiz, 2005: 41; Biale Massé, 2010: 283-313). Como ciudad forjada por la inmigración y la renta exportadora de productos agro-ganaderos, el puerto fue otro espacio de nucleamiento de trabajadores. Allí se llegaron a congregarse alrededor de 6.000, aunque en nuestro período de estudio, entre 1915 y 1919, descendió la ocupación a alrededor de 1.000 personas (Pons y Ruiz, 2005: 42). El tercer ámbito donde masivamente se congregaban proletarios fue en la fábrica Refinería de Azúcar Argentina, que reunió en sus mejores momentos hasta 3.000 personas, en su mayoría mujeres. Particularmente, esta factoría junto a Talleres tuvieron una significativa característica identitaria para los trabajadores porque estaban ubicadas en el extremo norte de la ciudad, formando los barrios Talleres y Refi-

nería, netamente obreros e, incluso, separados de la parte céntrica de la urbe justamente por las vías del tren (Guy y Wolfson, 1988; Karush, 2002: 81). Fue en ese ámbito donde se forjó una identidad fuertemente clasista y surgieron la mayoría de las luchas obreras desde fines del siglo XIX (Falcón, 2005: 114-134).

Los socialistas contribuyeron a cincelar un perfil obrero de la cultura de Talleres y Refinería. Más ligados a los talleres ferroviarios y con mayor presencia tras el dictado de la ley de sufragio obligatorio, los militantes del socialismo estuvieron presentes con la Cooperativa de Pan y el Ateneo Cultural Filosocialista “Enrique del Valle Ibarlucea” que estaba cercano al frente del Portón N°1 de los Talleres ferroviarios. Esta biblioteca fue impulsada por la juventud del partido y brindaba servicios de lectura y también de educación a los trabajadores. Gracias al impulso de militantes como el asturiano Ramiro Blanco, se realizaron actividades para los jóvenes, como la enseñanza de matemática o lecturas literarias (Lozza, 1985: 169; Tarcus, 2007: 73-74). El Centro Socialista de la Sección Décima fue otro lugar desde el que surgieron líderes sindicales con una vasta trayectoria. Tres de ellos fueron los socialistas Manuel Molina, José Domenech¹ y Juan Luis Wilhelm² quienes, en el marco del conflicto gremial de junio de 1917, comenzaron a cumplir distintas funciones partidarias, como oradores, socios dirigentes de la Cooperativa de Pan y dirigentes de la Federación Obrera Ferrocarrilera (FOF) rosarina.³ La organización gremial de los socialistas se centró en la seccional Rosario de la FOF, cuyos miembros pertenecían principalmente a los talleres de Rosario y Pérez del Central Argentino. Disponemos actualmente de muy poca información sobre la construcción del movimiento obrero en las otras empresas aunque, como veremos, se puede conjeturar que el anarquismo contaba con cierto desarrollo en ellas. Allí donde los conflictos inmediatos llevaron a los trabajadores de las secciones a preparar pliegos reivindicativos y obtener mejoras en los salarios y las condiciones de trabajo, la militancia anarquista, con un

1. Véase la entrevista realizada por Luis Alberto Romero en Domenech (1970).

2. Fundación Casa del Pueblo. http://www.casadelpueblo.com.ar/biografias/WILHELM_Juan_Luis.html

3. La FOF se fundó al calor de la huelga de maquinistas y foguistas de 1912 y nucleaba al resto de los ferroviarios no pertenecientes al personal de tracción. Su estructura de pretendido alcance nacional tuvo siempre como columna vertebral a los obreros de Talleres y de Tráfico, hasta que las continuas disidencias relacionadas con las olas de huelgas de 1917 y 1918 y por ser caja de resonancia de las distintas tendencias del movimiento obrero llevaron a su definitiva disolución a mediados de ese último año. En el Central Argentino su estructura logró consolidarse por breve tiempo a raíz de las huelgas que estamos analizando. Sobre sus orígenes véase Marotta (1961: 108) y Fernández (1947: 117-126).

corpus doctrinario extremadamente flexible, acompañó con mayor éxito las luchas en estos años que las estructuras minoritarias del socialismo y del *sindicalismo* rosarino más interesadas en sostener en el tiempo la organización gremial y encuadrarla en las estructuras nacionales de la FOF y La Fraternidad (Monserrat, 2011: 107).

Pero en el albor de los acontecimientos de 1917, cuando el clima recesivo todavía impactaba en la organización gremial, la rígida disciplina del trabajo y la feroz persecución a cualquier trabajador que intentara organizar a sus compañeros en los Talleres, llevaron a que socialistas y anarquistas tuvieran un camino en común y tácticas no del todo disímiles.

Los paros de junio-agosto: malestar generalizado en los talleres

El ciclo de huelgas comenzó en junio en los talleres del FCCN de Tafi viejo, en Tucumán, pertenecientes al Estado nacional. Desde un año antes la FOF había organizado su sección basada, sobre todo, en la concientización de los caldereros, y por intermedio de militantes locales y la participación de José Blanco, un obrero anarquista asturiano recién llegado que fue decisivo para conformar la organización (Escribano, 1982: 14). El despido de uno de los obreros caldereros que formaba parte de la sección, llamado José Villar, por parte del capataz José Michelli, detonó en un movimiento huelguístico de todos los trabajadores de los talleres a los que se fue plegando el conjunto de los operarios de la región conformando un verdadero paro general. El Concejo Federal de la FOF envió a Bautista Mansilla para que coordinara las acciones y dirigiera la negociación con los funcionarios estatales del ferrocarril. El conflicto que había comenzado el día 22 de junio se resolvió con la incorporación de Villar y el desplazamiento de Michelli a la sección de Cruz del Eje, aprobándose la mayoría de los puntos del pliego que los trabajadores habían elevado. Las tareas en los talleres se retomaron el 1 de julio con la victoria obrera después de una semana de huelga.⁴

A nivel local, desde mediados de junio a los primeros diez días de julio, la medida empezó como un reclamo por la reducción de las horas de trabajo pero pronto la empresa mostró una actitud provocativa. En el transcurso de esta fase del conflicto, a la reinserción de los despedidos y la liberación de huelguistas presos, se unió el reclamo de expulsión del ingeniero de Talleres de Pérez, Mr. Crouch, al que se le achacaba el maltrato hacia los obreros y el sostenimiento de los crumiros. Un

4. *El Obrero Ferroviario (OF)*, n° 49, julio de 1917, pp. 1 y 2.

representante del Departamento Nacional del Trabajo (DNT), Alejandro Ruza, llegó a la ciudad en los primeros días de agosto. Luego de reunirse con la empresa, logró que la misma levantara el lock-out, e intentó conseguir el apoyo obrero participando en una de las masivas asambleas de trabajadores que desbordaban el salón Airoso, ubicado en el barrio Talleres. Sin lograr convencer a los trabajadores de retomar sus puestos de trabajo y por no poder garantizar el ciento por ciento de sus reclamos, el funcionario emprendió el retorno a Buenos Aires (Palermo, 2014: 67-72).

El primer paro

El martes 3 de julio de 1917 el diario *La Capital* de Rosario informaba que los obreros del aserradero del Ferrocarril Central Argentino (FCCA), que en realidad estaban de paro desde mediados de junio, entrarían en huelga porque reclamaban que les dieran trabajo por cuatro horas semanales y no seis mensuales como proponía la empresa.⁵ En tanto, La Fraternidad (LF) había avisado que apoyaba sólo materialmente, y declaraba sus reservas sobre la viabilidad de las huelgas parciales.⁶ Recordemos que desde agosto de 1916, LF y la FOF habían firmado un Pacto de solidaridad en el marco del cual se barajaba como posibilidad la aplicación de medidas conjuntas para el verano de 1917-1918 con un pliego de reivindicaciones común que estableciera un Reglamento definitivo para el funcionamiento de los ferrocarriles y aplicara de una forma justa una nueva ley de jubilaciones para todo el personal ferroviario (Thompson, 1978: 111-117). En este sentido, Juan Giordano como representante del Concejo Federal de FOF, Sebastián Marotta y Francisco García, como representantes de la FORA IX, venidos a Rosario desde el primer día de huelga, participaron de las multitudinarias asambleas tratando de encauzar el conflicto hacia un acuerdo que contemplaba solo retrotraer los horarios de trabajo de los aserradores y otros oficios de taller a las 4 horas semanales y la promesa por escrito de la empresa de no sancionar a los huelguistas. Abogaron, a su vez, por la aprobación, por parte de los masivos mítines, de la idea de plantear un pliego de 48 puntos que incluiría escalafones y salarios para los trabajadores de tráfico, talleres, y vías y obras que, según el CF de la FOF, sería la base de la lucha de fin de año para forzar al gobierno a reglamentar el trabajo ferroviario. La presión de las organizaciones nacionales sobre el comité local de la FOF y sobre el comité pro-huelga nacido de las bases, sin embargo, no

5. *La Capital (LC)*, 3 de julio de 1917, pp. 6.

6. *LF*, n° 166, 15 de julio de 1917, pp. 7 y 8; Circular de *LF* n° 32, 24 de julio de 1917.

tuvo efecto en las asambleas donde también hicieron uso de la palabra militantes anarquistas como Casas y Pacheco.⁷ Dos días más tarde, la empresa aceptó la petición planteada por la FOF y la FORA IX, aunque el “Decano de la prensa argentina” expresaba que en esta oportunidad “los obreros presentaron un nuevo pliego pidiendo aumento de salarios, que sean reincorporados huelguistas y que no reincorporen a los crumiros”.⁸ En esas condiciones, la medida de fuerza continuó y se culpó a “elementos extraños”⁹ de la negativa obrera a retomar las tareas porque, afirmaba la prensa, “ayer estaban contentos con que le pasen la resolución por escrito, hoy piden los aumentos”. Sin embargo, la firma ferroviaria siguió cediendo al aceptar nuevos reclamos que se ponían sobre la mesa, como ser “los cuatro días de trabajo y el descanso de los limpiamáquinas”.¹⁰ La incorporación de los limpiamáquinas, plegados en forma espontánea al movimiento, obligó a LF, que tenía intenciones expresas de no perder la posibilidad de afiliarse al sindicato a estos trabajadores descalificados de tracción, a mandar a la seccional Rosario para que en la negociación se incluyera la reivindicación deseada.¹¹ En esa línea, el 12 de julio la huelga concluyó luego de que en una asamblea se resolviera volver al trabajo. La acción de militantes socialistas como José Domenech, a esa altura secretario de la sección de Talleres de Perez y Rosario de la FOF, y Manuel Molina, actuante en el comité de huelga, representaban arrestos individuales claros de una recomposición de la militancia de base en los trabajadores de los galpones del Central Argentino, que se irá generalizando al conjunto de los ferroviarios de las distintas empresas que operaban su tráfico en la región. El primer corolario del triunfo obrero sobre “el gran monstruo” fue el crecimiento exponencial de la FOF en la regional

7. OF, n° 49, julio de 1917, p. 3; *La Organización Obrera (LOO)*, n° 7, agosto de 1917, pp. 1 y 2; *La Protesta (LP)*, 11 de julio de 1917, p. 3, y 12 de julio de 1917, p. 3.

8. LC, 5 de julio de 1917, p. 6. Véanse los 7 puntos del nuevo pliego presentado, al que se le incorporó un 8° que refería al día de descanso de los limpiadores de máquinas, en *La Vanguardia (LV)*, 11 de julio de 1917, p. 5. Los anarquistas, que a medida que las asambleas aceptaban las gestiones del Comité de Huelga ante Mr. Crouch iban quedando en minoría, concluían que de los 7 puntos la empresa sólo garantizaría el aumento salarial, que el informante de *La Protesta* suponía que no alcanzaría “ni para comprar un quilo de pan”, LP, 12 de julio de 1917, p. 3.

9. LC, 6 de julio de 1917, p. 6, parecería que paradójicamente los “elementos extraños” fueron esgrimidos por Giordano a la hora de advertir a los asambleístas ferroviarios “sobre la charlatanería de los oradores del anarquismo”. Ver LOO, n° 7, agosto de 1917, p. 1, y la réplica de los anarquistas, LP, 11 de agosto de 1917, p. 3.

10. LC, 9 de julio de 1917, p. 5.

11. LF circ. n° 32, 24 de julio de 1917, p. 2.

con más de 2.000 afiliaciones en esta primera etapa.¹² No obstante, no se puede concluir que este crecimiento representara a esta altura una orientación clara del gremio. Las importantes divergencias ideológicas en el seno del movimiento ferroviario, dejaban traslucir grandes diferencias sobre el papel y la forma que las estructuras sindicales debían tener para afrontar la etapa en alza de la lucha que se avecinaba (Thompson, 1984: 97). El segundo corolario refiere a la evidencia de que el conflicto ferroviario pasó de una primera etapa signada por las reivindicaciones parciales, a una segunda caracterizada por el endurecimiento de la posición del Central Argentino y una verdadera disputa de poder contra los trabajadores por el control de orden y mando en el trabajo, sobre todo –pero de ninguna manera exclusivamente– contra los operarios de talleres.

El segundo paro

El viernes 20 de julio se volvió a producir un conflicto pero esta vez en los Talleres Gorton, de Pérez,¹³ cuando dos obreros, el tornero español Casimiro Fernández y el oficial fundidor Fortunato Polizzi, fueron expulsados por Crouch alegando que el primero de ellos lo había insultado siendo miembro del comité de huelga y el segundo se negaba a trabajar como la empresa deseaba. Al día siguiente, los trabajadores del Central Argentino entregaron una petición a la empresa¹⁴ –acordada en asamblea– en la que resolvieron pedirle a la firma un cuarto intermedio hasta el martes siguiente para volver a trabajar. Obviamente se pedía que se reincorpore a los despedidos. Sin embargo, en esta oportunidad y llegado el plazo propuesto por los obreros, la empresa respondió con un lock-out a sus talleres en Rosario y Pérez.¹⁵ Los directivos empresarios acusaron a los huelguistas por los vagones destrozados en esos días, así como por daños en las instalaciones. El lock-out no hizo más que congregarse a la masa obrera en esos puntos y permitir su radicalización. El conflicto pasó entonces a dirimirse en función del poder de mando que la empresa creía tener sobre la disciplina del personal en el lugar de trabajo. La solidaridad de todos los ferroviarios con los obreros suspendidos convirtió a la disputa en algo más que una huelga parcial y defensiva, la cual se trasladó a los barrios obreros circundantes.

Los dirigentes proletarios se reunieron con Crouch, a quien tam-

12. *OF*, n° 49, julio de 1917, p. 3; *LOO*, n° 7, agosto de 1917, p. 1. La FOF calificó de “acción libertaria” al primer paro, *OF*, n° 50, agosto de 1917, p. 1.

13. *LC*, 21 de julio de 1917, p. 5.

14. *LC*, 22 de julio de 1917, p. 5.

15. *LC*, 24 de julio de 1917, p. 5; *LV*, 23 de julio de 1917, p. 1.

bién se le pidió “respeto al interior del aserradero” con una respuesta positiva que no se tradujo en la realidad. La comisión de huelga exigía, entonces, la reincorporación de Fernández y Polizzi, y agregaba ahora la separación del ingeniero jefe.

La Fraternidad envió advertencias a las secciones, aunque por el momento decidió no actuar,¹⁶ pero dos días más tarde los principales dirigentes de la organización nacional, José San Sebastián, Sbranca y Bazán, llegaron a Rosario, conscientes de que el conjunto del personal de tracción rosarino estaba “informalmente” de paro y participando de las asambleas, que el movimiento ya se había generalizado y que “la empresa se ha de mostrar fuerte mientras sigan caminando las locomotoras”.¹⁷ En tanto por la FOF, Giordano y Domenech realizaron gestiones en Buenos Aires en el Ministerio del Interior y tuvieron acercamientos con la empresa. El resultado de la acción de las entidades nacionales actuando en Rosario trajo como consecuencia la creación de un comité mixto de La Fraternidad y de la FOF con la esperanza de mantener en alza la conciencia de lucha de las bases hasta el momento que se planificara en los meses siguientes una huelga oficialmente declarada por las entidades a nivel nacional (Thompson, 1978: 116). Pero La Fraternidad, urgida por concertar con el ministro de Obras Públicas Pablo Torello una salida mediada a lo que todavía consideraba una huelga parcial, el día 7 de julio, separándose de la FOF, pidió garantías en una reunión unilateral con el ministro, el cual se le concedió.¹⁸ Presionados ahora por la necesidad de circulación de los trenes, los directivos del FCCA decidieron la reapertura de los talleres con la reincorporación de los obreros, a los que sin embargo se les iniciaría un sumario investigativo y rechazaron de plano la salida de su jefe de Talleres, en consonancia con los acuerdos que LF y, a regañadientes, la FOF habían acordado con el Ministerio de Obras Públicas. En consonancia con la toma de decisiones en asambleas que cada vez eran más numerosas, el mitín del 8 de agosto decidió mantener su postura y no abandonar a su suerte a los dos compañeros. Los obreros se mantuvieron firmes y, a pesar de que la empresa abrió sus puertas, nadie asistió a trabajar. La FOF, segmentada ideológicamente e inflada con nuevas afiliaciones, y cuya tónica general era apoyar la intransigencia frente a la política empresarial, respondió con un paro general en todas las líneas, separándose así

16. *LC*, 27 de julio de 1917, pp. 5; *LF circ*, n° 36, 29 de julio de 1917, p. 1.

17. Ídem, p. 2; *LC*, 1 de agosto de 1917, pp. 4 y 5.

18. *LF circ*, n° 40, 7 de agosto de 1917; véanse las reservas y la calificación de “deslealtad” sobre la posición de La Fraternidad por parte del Consejo Federal de la FOF y la FORA *sindicalista* en *LOO*, n° 7, agosto de 1917, p. 2; también *LV*, 8 de agosto de 1917, p. 3.

de la táctica acuerdista de La Fraternidad.¹⁹ El enfrentamiento de los obreros de talleres y tráfico se agravó cuando mujeres y niños salieron a detener trenes un día más tarde. La movilización se hizo masiva con 2.000 personas frente a los portones ferroviarios tensionada por la aparición del Regimiento 11 que intentó ocupar espacios y decidió finalmente no abrir fuego contra los manifestantes. Sin embargo, tuvieron lugar enfrentamientos y disparos que mataron a un carrero que se encontraba apoyando a los ferroviarios. Desde el gobierno nacional, Ruza y Rouco Oliva elaborando el primer informe detallado de la huelga y sus causas, culparon a la empresa de no dar empleo y de “reafirmar una larvada dictadura en los lugares de trabajo”.²⁰ En el fragor de la lucha callejera y las disposiciones de intransigencia de la empresa, el movimiento anarquista tuvo una importante participación, ya posicionados en criticar desde adentro de las secciones de la FOF, la política “centralista” y “entreguista” del CF representado por Mansilla y Giordano.²¹ El 18 de agosto la empresa reabrió sus puertas para todo el personal. Los obreros formaron dos grandes filas detrás de Polizzi y Fernández como un gran acto de demostración de fuerza.²²

Camino a la huelga general en toda la red

El triunfo definitivo del 18 de agosto de los trabajadores del FCCA en Rosario y Pérez y anteriormente el éxito de los trabajadores de los talleres de Tafi Viejo multiplicaron el pronunciamiento de huelgas parciales desde comienzos del mes de setiembre. La modalidad de la presentación de pliegos reivindicativos locales a las empresas y el llamado a la huelga para sostenerlos, presentes en toda la red ferroviaria, supuso un salto cualitativo en la participación de huelguistas involucrados en las contiendas, que sin solución de continuidad se extendieron hasta mayo del año siguiente (Thompson, 1978: 148 y ss., Goldberg, 1979: 133-134; Horowitz, 2011: 125-126). Durante este período, las cinco trazas de líneas férreas que componían la red rosarina se vieron envueltas en diferentes conflictos. El 27 de agosto, y hasta el 9 de septiembre, tomaron la posta los ferroviarios de Rosario y Santa Fe del Ferrocarril de la Provincia de Santa Fe (FCPSF), incluyendo al personal de tracción y hasta los empleados de contaduría. Los gerentes de la empresa de

19. *LC*, 12 de agosto de 1917, p. 5; *LOO*, n° 7, agosto de 1917, p. 3.

20. Véase la reproducción del informe Ruza completo en *LV*, 16 de agosto de 1917, p. 1.

21. Véase la crónica contra la represión que protagonizaron los anarquistas ferroviarios y las críticas a Mansilla y Giordano en *LP*, 15 de agosto de 1917 pp. 2 y 3; 16 de agosto de 1917, pp. 2 y 3.

22. *LC*, 18 de agosto de 1917, p. 5; *LC*, 19 de agosto de 1917, p. 5.

capital francés accedieron al pliego que no necesitó arbitraje del Estado, a pesar de que Torello lo había ofrecido. Aunque el conflicto fue particularmente violento en la capital provincial que operaba como centro de las movilizaciones, en la sección Rosario se organizaron mítines que tuvieron repercusiones.²³

El 5 de setiembre fue el turno del Ferrocarril Central Córdoba (FCCC) y al día siguiente se plegaron los del Ferrocarril Compañía General de Provincia de Buenos Aires (FCCGBA) por mejora de sueldos y condiciones de trabajo que también se solucionaron con el triunfo de los huelguistas. En particular la sección del FCCGBA, de La Bajada, protagonizó el conflicto arrastrando a la FOF local a presentar por sus propios medios los pliegos a la compañía y el movimiento no excluyó hechos oscuros y violentos como el incendio de la estación La Carolina, en la localidad de Piñero, al suroeste de Rosario.²⁴ Por último el día 18 se sumaron al pliego por sus propios medios los trabajadores de las secciones de Rosario y los talleres de Villa Diego del Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano (FCRPB) que también obtuvieron aumento de haberes. Según *La Capital*, más de 2.500 trabajadores ferroviarios se encontraban en huelga a mediados de mes, excluyendo a los trabajadores del FCCA que, aunque no realizaron huelgas ofensivas, presentaron permanentemente su solidaridad al movimiento.²⁵ Fuera del área de Rosario y su zona de influencia, en la primera mitad del mes de setiembre se realizaron huelgas masivas en 13 de las 14 empresas que operaban en el país, incluyendo los ferrocarriles del Estado. Alrededor de 100.000 obreros ferroviarios se vieron involucrados en las medidas de fuerza, cifra que se equipara con las obtenidas, según el DNT, con el momento del paro nacional oficial del 24 de setiembre (Chiti y Agnelli, 2012: 323-324; Goodwin, 1974: 102).

Frente a estos hechos, la FOF y La Fraternidad, cuyas relaciones a partir de la experiencia del Comité Mixto de Huelga del conflicto del FCCA estaban empezando a tensionarse, adoptaron estrategias diferentes, basadas en concepciones disímiles del accionar huelguístico. La Fraternidad abogaba por la construcción de la unidad ferroviaria sólo si los obreros que no fueran de tracción se organizaban de manera centralizada, disciplinada y si apelaban a la herramienta de la huelga general en la medida que la negociación con las empresas y el Estado

23. Diario *Santa Fe (SF)*, 1 de setiembre de 1917, p. 2; *LC*, 1 de setiembre de 1917, p. 4, con un reportaje al ingeniero Roudy, gerente del FCCGBA.

24. *LC*, 5 de setiembre de 1917, p. 4, y 6 de setiembre de 1917, p. 5. Para la estación La Carolina, *LC*, 17 de setiembre de 1917, p. 7.

25. *LC*, 16 de setiembre de 1917, p. 4. Para la estimación de huelguistas en Rosario, *LC*, 16 de setiembre de 1917, p. 7.

Nacional se encontraran absolutamente cortadas. Además, La Fraternidad denunciaba permanentemente los riesgos de retroceso material y de conciencia organizativa en la medida que las huelgas parciales y segmentadas continuaran y no se confeccionara un pliego claro, único y común para todas las firmas ferroviarias bendecidas legalmente por el gobierno; en ese sentido se pretendía el reconocimiento oficial de las entidades ferroviarias por medio de la personería jurídica (Gordillo, 1988: 65 y ss.; Chiti y Agnelli, 2012: 71-87). Pero aún así, la pretendida homogeneidad de La Fraternidad no era tal: durante las jornadas de julio-agosto y sobre todo en el comienzo de la generalización de las huelgas parciales de septiembre, la comisión directiva tuvo enormes dificultades para encuadrar a sus mismas bases como lo muestran la multiplicación de circulares de urgencia de la Comisión Directiva dirigida a las secciones para no plegarse a “agitaciones y reivindicaciones suicidas”.²⁶ Por el contrario, la Federación alojó desde siempre aún en su dirección nacional distintas concepciones sobre la manera de plantear la unidad obrera y de concebir la huelga general como herramienta para mejoras. Así, cuando el crecimiento de sus secciones se hizo evidente, desde los primeros meses del conflicto abonó para que se incrementaran en sus organizaciones y secciones locales planteos como la organización descentralizada por ferrocarril, muy cercana a la línea de la FORA anarquista, que irá ganando terreno hacia fin de año, frente a los planteos más centralistas de organizaciones vinculadas al espectro del *sindicalismo*. De este modo, la necesidad de la lucha por un reglamento nacional único para todas las actividades del riel y un único planteo sobre una verdadera Ley de jubilaciones superadora de la de 1915 se veía mellada por el surgimiento de un modelo sindical mucho más laxo, que impugnaba cualquier dirección nacional con atribuciones no concertadas por las secciones. El acercamiento de Bautista Mansilla al gobierno nacional y la sensación de que mediante una lucha intransigente las empresas cederían frente a los reclamos sin que la UCR planteara abiertamente la represión, descompuso aún más la posibilidad de planificar una estructura centralizada y alejó a los sindicatos de taller y de tráfico por mucho tiempo de la táctica llevada por la CD de La Fraternidad (Thompson, 1978: cap. 3).

Aun cuando ambas entidades estaban de acuerdo en la convocatoria a la huelga nacional ferroviaria y en la coordinación de la misma a par-

26. Contra las huelgas parciales y afirmando el pacto de Solidaridad con la FOF para no ir a huelgas aisladas, *LF* circ. n° 49, 21 de agosto de 1917; “Las secciones deben esperar el llamado a la huelga general y no aventurarse a huelgas parciales”, en clara alusión a los movimientos de maquinistas y foguistas del FCCC y de la CGFCPBA, que para setiembre se habían lanzado solos a parar y elaborar pliegos reivindicativos para presentar a las empresas, *LF* circ. n° 55, 8 de septiembre de 1917.

tir de los comités mixtos de huelga, el movimiento de masas ensancho sus diferencias, que concluyeron en el llamado de la FOF a la afiliación de maquinistas y foguistas en su estructura, la ruptura del Pacto de Solidaridad firmado entre ambos gremios en agosto de 1916 y, en definitiva, en la lenta descomposición de la FOF a lo largo de 1918. Tanto uno como otro gremio debieron acelerar el llamado a la huelga general para el mes de septiembre debido a la permanente aparición de huelgas parciales que involucraban obreros de distintos ferrocarriles y aún de distintas secciones y talleres.

La CD (LF) abogó en todo momento para que sus secciones enviaran las reivindicaciones de carácter local mientras en Buenos Aires se elaboraba un pliego de carácter general cuyo ariete pasaba por presionar al gobierno para que elaborase y aprobase un Reglamento General para los trabajadores de tracción (incluyendo a los limpiamáquinas) pero que podía ser extensivo como modelo para los trabajadores de tráfico y taller. La circular de la CD, que preparaba a todas las secciones para la huelga, fue enviada el 8 de septiembre e incluía también la recomendación a las bases de crear junto con la FOF comisiones de huelga locales a partir de las cabeceras de sección para coordinar con el centro, es decir una estructura que pretendía ser altamente centralizada previamente para permitir nacionalizar el conflicto ordenadamente.²⁷ Una estrategia que suponía, a su vez, la esperanza del arbitraje del DNT, teniendo en cuenta el antecedente del proceder del gobierno en las huelgas de junio y julio-agosto en Tafi y en Rosario (Palermo, 2014).

En un principio, a comienzos de setiembre, el CF dirigido por Bautista Mansilla y Juan Giordano mostraba acuerdo con LF en no dispersar, por medio de pliegos particulares y locales, la lucha de unidad. Las circulares N° 44, 45 y 46 del 4 y 7 de septiembre instruían a las secciones a elaborar pliegos locales siguiendo el ejemplo del presentado en su momento por los trabajadores del FCPSF del 27 de agosto, a fin de ser centralizadas por el CF. Advertía también, y esto no deja de ser significativo de lo que acontecía en algunas secciones, “no hacerse eco de cierta campaña separatista que se ha iniciado en las Secciones de los ferrocarriles del Estado por parte de compañeros que miran con recelos el creciente desarrollo de la Federación...”²⁸ La advertencia aludía a las secciones neurálgicas del FCCN de Tafi Viejo, Mechita, Cruz del Eje y San Cristóbal, que siendo secciones de una importante inserción de la FORA anarquista entre los trabajadores se habían declarado autónomas de las tácticas centralizadoras de LF y la FOF.²⁹ La acusación perma-

27. LF, circ. n° 55; LOO, 8 de septiembre de 1917, p. 4.

28. LOO, 16 de septiembre de 1917 pp. 1, 2 y 3.

29. LP, 16 de septiembre de 1917, pp. 1 y 2.

nente de LF al CF de la FOF de no poder controlar la falta de disciplina de sus secciones fue una constante hasta la caída definitiva del pacto de solidaridad conjunto a final de año. En este sentido el CF declaraba que “a la FOF le es imposible detener a sus secciones, se ve obligada a aceptar el temperamento de hacer huelga ferrocarril por ferrocarril”.³⁰ Las diferentes tendencias políticas con respecto a la evaluación de la etapa que se estaba atravesando y las tareas gremiales para la misma “desmembró” no sólo a las secciones de base de la FOF, sino al mismo CF (Thompson, 1984: 84).

Huelga general favorable, ¿triunfo obrero?

Tras el ultimátum no contemplado por las empresas, la huelga general ferroviaria fue finalmente anunciada el 24 de septiembre por los dos sindicatos y el Comité Mixto de Huelga, ahora compuesto por la LF, la FOF y la Asociación Argentina de Telegrafistas (AAT), con cuatro representantes por cada organización y que culminó el día 18 de octubre a raíz de la aceptación por parte del CF del decreto del día 13 del poder ejecutivo en el que el gobierno de Yrigoyen, tras reunirse con los sindicatos, conminaba a las empresas ferroviarias a aceptar los reclamos y a volver forzosamente al trabajo bajo estas condiciones. Aunque el gobierno había mostrado un encomiado esfuerzo por reprimir las movilizaciones y con una clara pretensión de terminar con la huelga, por ejemplo movilizando los trenes con el ejército desde el 8 de octubre, el paro solidario de la Federación Obrera Marítima (FOM) del 12 de octubre en apoyo a la lucha ferroviaria y la intransigencia patronal frente a las propuestas de arbitraje pareció determinante para tomar una decisión favorable a los obreros (Thompson, 1978: 150; Rock, 1977: 163; Monserrat 2011: 107-110). Finalmente, tras las reuniones de Torello con LF, y el trabajo conjunto con la Dirección General de Ferrocarriles, otro decreto del Presidente del 21 de noviembre daba cuerpo al Reglamento del trabajo ferroviario que previamente se había discutido con acalorada energía en el Congreso Nacional (Zacagnini, 1917). Un aumento de sueldo del 10%, las nuevos escalonamientos para el conjunto del trabajo ferroviario y la duración programada de 8 horas elásticas de trabajo para cada especialidad, parecían coronar el apuro del gobierno radical por terminar con el conflicto antes de la cosecha del verano. Alrededor de 120.000 trabajadores ferroviarios habían participado de la paralización total de los ramales en todas las líneas, menos en el Ferrocarril Meridiano V (FCMV^o) que había solucionado su pliego en forma particular (Goldberg,

30. LOO, 22 de septiembre de 1917, p. 1.

1979: 134; Goodwin, 1974: 103).³¹ Los trabajadores de las empresas del estado se plegaron el día 4 de octubre. El accionar del Comité Mixto de Huelga parecía haber triunfado en toda la línea revirtiendo la derrota de 1912 (Suriano: 1991). Sin embargo una larga y engorrosa etapa de estudio de la reglamentación, las divergencias irreversibles del Comité Mixto, el cambio drástico del gobierno desde agosto mostrando en toda la línea su faz represiva y sobre todo la resistencia de las empresas a aplicar la más mínima reforma planteada por la nueva reglamentación extendieron en un clima de alza de lucha pero de extrema descentralización de las mismas los combates parciales por ferrocarril y hasta por secciones.

En los talleres “Gorton” de Pérez pertenecientes al FCCA y en Rosario, la huelga general masiva arrancó el día 22 de septiembre con la muerte por parte de los soldados del obrero tranviario de origen español Pedro Mena. Los tranviarios estaban en conflicto con el municipio y la empresa belga que gestionaba los *tranway* (Roldán, 2011: 67 y ss), desde el 13 de dicho mes, intentando armar el sindicato apoyado por la FOF local y presentando un pliego reivindicativo en el que se exigía la regulación de los horarios de trabajo y el reconocimiento de la entidad sindical.³² Los trabajadores del Ferrocarril Central Argentino y los del Central Córdoba paralizaron las actividades conjuntamente con los tranviarios. Es de destacar que la huelga arrancó antes que LF la declarase y después de las iniciativas de la FOF por comenzar cuanto antes con el conflicto.³³

En el llamado a la huelga general no existía ninguna alusión a las organizaciones nacionales y a los tiempos marcados por la FOF, lo que se destacaba era el mecanismo de acción directa. Nos sentimos tentados a pensar que los sistemas de representación en la gran huelga no seguían los canales orgánicos nacionales y los ferroviarios, en este sentido, siendo muy numerosos no serían la excepción. Florindo Moretti, militante primero socialista, luego comunista y participante de los piquetes contra los rompehuelgas en los portones del Central Argentino, nos dice que los ferroviarios utilizaban métodos “clasistas” para la toma de decisiones basados en los comités de huelgas y en las asambleas abiertas y que, por tanto, “los otros cuerpos directivos tenían un poder

31. La prensa obrera contabilizaba 150.000; *LOO*, 13 de octubre de 1917, p. 1; *LV*, 4 de octubre de 1917, p. 3.

32. *LC*, 22 de septiembre de 1917, p. 5; véanse los sucesos tras el entierro: *LC*, 23 de septiembre de 1917, p. 6; los argumentos del FCCA y la respuesta de las organizaciones: *LC*, 24 de septiembre de 1917, p. 5.

33. Véase, como ejemplo, el panfleto de la FOF, sección Rosario, adherida a la FORA, del 20 de septiembre de 1917, Fondo Ramiro Blanco, Cedinci.

limitado: podían resolver pero sólo de común acuerdo con el ‘comité de huelga’ y la base” (Lozza, 1985: 163).

En distintas regionales la huelga fue comenzada sin que existiera un pliego de reivindicaciones enviado a Buenos Aires (FCP y FC Midland). El crecimiento de la afiliación a la federación ferroviaria en Rosario no implicaba que los nuevos afiliados respetaran desde el comienzo las directivas (muchas veces contradictorias del CF). Por su parte, a partir del 24 de setiembre la represión del Ejército y la policía se ciñó sobre los huelguistas ferroviarios. El saldo represivo dejó en Rosario por lo menos 5 muertos y centenares de heridos. A los numerosos tiroteos en el norte y oeste de la ciudad se sumaron los cortes de servicio de agua que la empresa del Central Argentino realizaba contra los inquilinos de sus propiedades en el barrio Alberdi y Talleres (Palermo, 2011: 15) Un desesperado discurso clasista se desplegó desde los medios de prensa. A esta altura la participación del conjunto de la familia de los ferroviarios en la huelga y el corte de calles se convirtió en sustancial para el mantenimiento del conflicto en la ciudad. En este sentido, es destacable el papel cumplido por las mujeres, lejos de cualquier posibilidad de sindicalización pero combatiendo contra las empresas, contra el costo de vida y la represión (Palermo, 2006 y 2011).

La aplicación de la ley es una cuestión de fuerzas

La reglamentación del sistema de trabajo ferroviario de noviembre de 1917 no implicó su aplicación espontánea debido a la resistencia de las empresas, a la ausencia de un mecanismo gubernamental que tuviera la fuerza suficiente para aplicarlo y a la diversidad de movilizaciones obreras con pliegos y reivindicaciones dispares según las líneas. En muchos ferrocarriles el aumento de sueldos y los nuevos escalafones fueron objeto de discusiones y conflictos permanentes desde noviembre de 1917 a mayo de 1918. La Fraternidad, definitivamente opuesta a los conflictos espontáneos y cada vez más cercana a la política de Torello, impugnó constantemente las iniciativas descentralizadoras que se generaban por dentro y por fuera de la FOF y la FORA IX.³⁴

Un caso ejemplificador de este cuadro de situación fue la huelga de 24 días de enero y febrero de 1918 en el Central Argentino y en el Central Córdoba, específicamente en Rosario y en Pérez. Las aplicaciones del Reglamento de trabajo y sus interpretaciones fueron el marco de dichos conflictos. En una entrevista realizada por el diario *La Vanguardia* a Jerónimo Della Latta, militante socialista y miembro del CF de la FOF,

34. LF, Actas de la Comisión de Huelga, 10 y 11 de octubre de 1917, en Reseña (1918), pp. 87-88.

se resume que las huelgas parciales de principios de año habían sido determinadas por las medidas de las empresas referidas a las horas de descanso, el pago de los días perdidos, la falta de cumplimiento de la jornada de 8 horas y en general “por el continuo chicaneo de las empresas con el fin de violar las mejoras alcanzadas en 1917”.³⁵

La agitación ferroviaria en la zona comenzó el día 9 de enero con un conflicto en las secciones rosarinas del FCCGBA en las que tanto a los maquinistas como al personal de tráfico no les reconocían las 8 horas. El personal de tracción pidió ayuda a La Fraternidad para iniciar la huelga pero el gremio no se plegó. Sin embargo, maquinistas y foguistas participaron de la huelga del día 14 y recibieron la solidaridad de los trabajadores del Central Córdoba. La huelga se solucionó el día 18 con el arbitraje de Torello a favor del cumplimiento del pliego.³⁶ Pero el día 24 de enero los obreros de tráfico del FCCA y el FCCC, solidarizándose con los trabajadores de ferroviarios de Quilino (Córdoba) y La Banda (Santiago del Estero) que habían sido reprimidos por la gobernación radical, lanzaron una huelga muy dura en la que pretendían presentar un pliego de reformas a los reglamentos que de todas formas las empresas no habían aplicado. En un principio, el CF de la FOF no avaló la medida de sus pares rosarinos.³⁷ Suficientemente atareado y dividido entre quienes apoyaban las huelgas parciales y las organizaciones por ferrocarril (más autonomistas) y quienes pensaban que había que seguir con un pliego general y organizarse centralizadamente, el CF sin embargo se vio forzado a acompañar hasta el final la lucha en la región tratando de establecer negociaciones con el gobierno. Por su parte, ya el día 27 el personal de tracción, siguiendo las directivas de LF, decidió no plegarse a la huelga, con lo cual los trabajadores de tráfico del FCCA quedaron solos, mientras que en el FCCC se mantenía la organización.³⁸

A pesar del entusiasmo, la huelga tenía varios inconvenientes. A escala local y a diferencia de la huelga general de septiembre del año anterior, las entidades de las capas medias italianas británicas y francesas lograron instalar en los medios locales lo inoportuno de la medida para los trenes en momentos en que la cosecha debía abastecer a las tropas aliadas, acusando de “germanófilos” a los huelguistas. Por otra parte, también el gobierno ya no estaba interesado en ceder o cambiar las cláusulas de la reglamentación, a lo que se sumaban los contratos establecidos con los exportadores para sacar la última cosecha y la

35. *LV*, 24 de abril de 1918, p. 5.

36. *LC*, 11 de enero de 1918, p. 3; *LC*, 13 de enero de 1918, p. 4.

37. *LF*, Reseña (1918), pp. 90-91, donde LF justifica su no respaldo y vuelve a criticar “la aventura de la FOF” local y nacional.

38. Véanse los acontecimientos de *LC*, del 24 de enero de 1918 al 16 de febrero de 1918.

inminencia de las elecciones legislativas del 3 de marzo. Por su parte el frente antiobrero se cerraba con la intransigencia de las gerencias del FCA y el FCCC de no dar el brazo a torcer sabiendo la posición de la embajada británica presionando sobre Yrigoyen y Torello en el sentido de reprimir con dureza. Finalmente, LF descartaba cualquier tipo de posibilidad de aventurarse a apoyar huelgas que estuvieran a contrape- lo de las negociaciones con la Dirección General de Ferrocarriles para comenzar a implementar los escalafones que la nueva legislación ase- guraba al personal de tracción (Thompson, 1978: 153 y ss; Rock, 1977: 164; Marotta, 1961: 216-222; Goldberg, 1979: 135). En solitario, en la desbandada, la FOF presionó el día 11 de febrero para que el gobier- no arbitrara el conflicto. El ministerio propuso un arreglo que excluía cualquier modificación del articulado descartando de plano el pliego de los trabajadores rosarinos y de la Federación. Finalmente, el día 13, la FOF con Mansilla y Giordano a la cabeza, presionados por las bases, amenazó con un paro general en el conjunto de los ferrocarriles si no se satisfacían las demandas, a lo cual el gobierno contestó otorgando un plazo de 24 horas para normalizar el trabajo en las secciones. La CF, acorralada, llamó al levantamiento del paro que trajo como consecuencia un arbitraje desfavorable y una gran cantidad de despidos (Goodwin, 1974: 140-141). La FOF local, también dividida entre las posiciones de anarquistas mayoritarias y la minoría socialista que intentaba encauzar la huelga en ambos ferrocarriles, prácticamente desaparecerá como enti- dad representativa hasta el congreso nacional de delegados de diciembre de 1918 donde una mayoría anarquista propondrá la construcción de organizaciones por ferrocarriles, frente a las posiciones más centralistas de socialistas y *sindicalistas*.

Conclusiones

Las huelgas ferroviarias masivas de 1917 supusieron una recompo- sición de una fracción estratégica de la clase y marcaron un parteaguas, junto con la lucha de los marítimos de la FOM, en su relación con las tendencias políticas en su seno, con el Estado y sobre todo en la corre- lación de fuerzas con las patronales. Si se observa con detención el ciclo de alza de la lucha obrera de 1917 a 1921, no sólo aumentó el número de huelgas sino que, en el marco de dicha recomposición, el descarnado debate por diseñar una estructura gremial acorde a la necesidad de mejo- ras materiales y espirituales se convirtió en uno de los ejes transversales del movimiento obrero argentino. En ese sentido la entrada en escena de los trabajadores de talleres y tráfico de las empresas ferrocarrileras, que habían permanecido pasivos, flexibilizados y segmentados políticamente, se hicieron visibles por su carácter masivo a partir de una radicalidad

inusitada. Las huelgas en Rosario y su zona de influencia testimonian claramente dicha recomposición. Sin embargo, el frente de lucha de los ferroviarios estuvo profundamente dividido, aun cuando las huelgas y la presentación de pliegos reivindicativos tuvieran una canalización exitosa. La bifurcación entre planteos descentralizadores y centralizadores para la organización sindical, la distinta evaluación sobre el papel mediador o represivo del nuevo gobierno radical y la distinta caracterización sobre el sentido de las huelgas de carácter parcial, dividió a La Fraternidad y a la Federación Obrera Ferrocarrilera por un lado, y a las tendencias ideológicas como anarquistas, socialistas y *sindicalistas* en ambas organizaciones con distintos grados, por el otro.

1918 será un año de alza de la lucha proletaria que, sin solución de continuidad, se extenderá por un quinquenio. No obstante, los trabajadores ferroviarios por fuera del personal de tracción de las distintas empresas ferrocarrileras comenzarán un ciclo de discusión profunda de las formas que debía adoptar su estructura sindical que sólo decantará definitivamente en un modelo centralizado y vertical en los años 20 con la creación de la Unión Ferroviaria, pero los años de tránsito a la consolidación de dicho modelo sindical no permitían aún vislumbrar su desenlace. Las diferencias entre el modelo centralizado de LF y el descentralizado que había adoptado la FOF hasta su disolución a mediados de 1918 mostraban que, aún en el ciclo de alza de la lucha, las dificultades materiales de la clase, lejos de desaparecer, se multiplicaban.

Bibliografía general

- Badaloni, Laura (2010), "Huelga ferroviaria de 1917. Violencia, complot maximalista y mujeres incendiarias", en Marta Bonaudo (dir.), *Imaginario y prácticas de un orden burgués. Rosario, 1850-1930*, tomo II: *Instituciones, conflictos e identidades. De lo nacional a lo local*, Rosario: Prohistoria.
- Bialet Massé, Juan (2010), *Informe sobre el estado de la clase obrera* (1904), Buenos Aires, vol. II.
- Chiti, Juan B. y Francisco Agnelli (2012), *50° aniversario de La Fraternidad. Fundación desarrollo y obra* (1937), Buenos Aires: Fabro.
- Di Tella, Torcuato (2003), *Perón y los sindicatos. El inicio de una relación conflictiva*, Buenos Aires: Ariel.
- Doeswijk, Andreas (2014), *Los anarco-bolcheviques rioplatenses (1917-1930)*, Buenos Aires: Cedinci.
- Domenech, José (1970), entrevista realizada por Luis Alberto Romero, Programa de Historia Oral (PHO-ITDT).
- Escribano, Cruz (1982), *Mis recuerdos*, Buenos Aires: Cooperativa Gráfica General Belgrano.
- Falcón, Ricardo (2005), *La Barcelona argentina. Migrantes, obreros y militantes en Rosario, 1870-1912*, Rosario: Laborde.

- Fernández, Manuel (1947), *La unión ferroviaria a través del tiempo. Veinticinco años al servicio de un ideal (1922-1947)*, Buenos Aires: Unión Ferroviaria.
- Goldberg, Heidi (1979), *Railroad unionization in Argentina, 1912-1929: the limitations of working class alliance*, Yale University.
- Goodwin, Paul (1974), *Los ferrocarriles británicos y la UCR. 1916-1930*, Buenos Aires: La Bastilla.
- Gordillo, Mónica (1988), *El movimiento obrero ferroviario desde el interior del país (1916-1922)*, Buenos Aires: CEAL.
- Guy, Donna y Leandro Wolfson (1988), "Refinería Argentina, 1888-1930: límites de la tecnología azucarera en una economía periférica", *Desarrollo Económico*, vol. 28, n° 111.
- Horowitz, Joel (1985), "Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una elite obrera", *Desarrollo económico*, vol. XXV, n° 99.
- (2011), *Argentina's Radical Party and Popular Mobilization, 1916-1930*, Pennsylvania: Penn State Press.
- Karush, Matthew (2002), *Workers or citizens. Democracy an identity y Rosario, Argentina (1912 - 1930)*, Albuquerque: University of New Mexico Press.
- Lozza, Arturo Marcos (1985), *Tiempo de huelgas. Los apasionados relatos del campesino y ferroviario Florindo Moretti sobre aquellas épocas de fundaciones, luchas y serenatas*, Buenos Aires: Anteo.
- Marotta, Sebastián (1961), *El movimiento sindical argentino. Su génesis y desarrollo*, Buenos Aires: Calomino, tomo II.
- Menotti, Paulo (2013) "La importancia de los debates sobre la Primera Guerra Mundial, la revolución rusa y las luchas obreras en el origen del Partido Comunista de Santa Fe", *Trabajadores*, Buenos Aires, año III, n° 4.
- Monserrat, Alejandra (2011), "Los trabajadores ferroviarios: sus luchas y organizaciones sindicales en el contexto de la Argentina gobernada por el radicalismo (1916-1930)", *Cuadernos del Ciesal*, año 8, n° 10, julio-diciembre.
- Palermo, Silvana (2006) "Peligrosas, libertarias o nobles ciudadanas: representaciones de la militancia femenina en la gran huelga ferroviaria de 1917", *Mora. Revista del Instituto Interdisciplinario de Estudios de Género*, N° 12.
- (2011) "De las organizaciones sindicales a las familias trabajadoras: nuevas miradas sobre los protagonistas de la gran huelga ferroviaria de 1917 en Argentina", en Miguel Muñoz (ed.), *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*, Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles-Museo del Ferrocarril de Madrid.
- (2014), "La acción del Departamento Nacional de Trabajo frente a los conflictos laborales en los ferrocarriles y su intervención en la gran huelga de 1917", en Mirta Lobato y Juan Suriano (comps.), *Las instituciones laborales en la Argentina (1900-1955)*, Buenos Aires: Edhasa.
- Pons, Adriana y Rosalyn Ruiz; (2005), "Tras el velo del comercio, la materia

- prima se transforma. Una aproximación al perfil industrial-manufacturero de Rosario (1873-1914)", en Marta Bonaudo (dir.), *Imaginario y prácticas de un orden burgués, Rosario, 1850-1930*. Tomo 1: *Los actores entre las palabras y las cosas*, Rosario: Prohistoria.
- Rock, David (1977), *El radicalismo argentino (1890-1930)*, Buenos Aires: Amorrortu.
- Roldán, Diego (2011), "Electrificar, ampliar, municipalizar: tranvías y ómnibus (1906-1932)", en Laura Badaloni y Gissela Galassi (comps.), *Historia del transporte público de Rosario (1850-2010)*, Rosario: ISHIR-Conicet.
- Suriano, Juan (1991), "Estado y conflicto social: el caso de la huelga de maquinistas de 1912", *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. E. Ravignani"*, Tercera serie, n° 4, 2° semestre.
- Tarcus, Horacio (2007), *Diccionario biográfico de la izquierda argentina*, Buenos Aires: Emecé.
- Thompson, Ruth (1978), *Organized Labour in Argentina. The Railways union to 1922*, Tesis Doctoral, St. Antony's College Oxford.
- Thompson, Ruth (1984), "The Limitations of Ideology in the Early Argentine Labour Movement: Anarchism in the Trade Unions, 1890-1920", *Journal of Latin American Studies*, vol. 16, n° 1.
- Zacagnini, Antonio (1917), *El trabajo de los ferroviarios. Discursos pronunciados en la Cámara de Diputados en las sesiones de septiembre 18, 21 y 24 de 1917*, Buenos Aires: Talleres Gráficos L.J. Rosso y Cía.

* * *

Título: "The power of the mob". The struggle of rail and strife of union power within the labor movement

Resumen: En los años de la Primera Guerra Mundial, el modelo agroexportador argentino se resintió y mostró signos de una profunda recesión. Entre los sectores estratégicos estrechamente vinculados al funcionamiento del modelo con dificultades para la reinversión de capital se encontraban las empresas ferrocarrileras. A mediados de 1917, en la salida del ciclo recesivo, los obreros descalificados y mal remunerados de los astilleros y talleres de la empresa Central Argentino, con centro en Rosario y Pérez, comenzaron un conflicto contra la disminución de los días de trabajo. El artículo reflexiona sobre la composición de clase de los trabajadores en conflicto, el ciclo de alzas y bajas de la lucha y las divergencias en las líneas político-gremiales que intervinieron en la misma.

Palabras claves: obreros ferroviarios – huelgas de 1917 – modelo sindical – Ferrocarril Central Argentino

Abstract: During the First World War, the Argentine meat and cereal agro-export model had stumbled, showing signs of a deep recession as well as unemployment and job insecurity. Among the strategic sectors closely linked to the functioning of the economy which were having difficulties reinvesting capital were the railroad companies. In mid-1917, when recession ends, underpaid and disqualified

workers from shipyards and the British-owned Central Argentine Railway (CA) in Rosario and Perez started a conflict against reduction of workdays. This essay attempts to reflect upon the class composition of workers in conflict, the ups and downs of the struggle cycle, and the trade-union and divergences political lines that took part in it.

Keywords: railway workers – strikes of 1917 – union model – Central Argentine Railway

Recepción: 28 de diciembre de 2014. **Aprobación:** 2 de febrero de 2015.