

ARCHIVOS

de historia del movimiento obrero y la izquierda

Buenos Aires - Año XI - n° 22
marzo de 2023 - agosto de 2023

Archivos de Historia del Movimiento Obrero y la Izquierda es una publicación científica de historia social, política, cultural e intelectual, que tiene como objetivo impulsar la investigación, la revisión y la actualización del conocimiento sobre la clase trabajadora, el movimiento obrero y las izquierdas, tanto a nivel nacional como internacional, propiciando el análisis comparativo. Es editada por el Centro de Estudios Históricos de los Trabajadores y las Izquierdas (CEHTI), con sede en Buenos Aires.



La cobertura temática de la revista *Archivos* está centrada en el examen histórico e historiográfico, pero a la vez es amplia e interdisciplinaria: procura abarcar la trayectoria de la clase trabajadora, el movimiento obrero y el mundo de las izquierdas desde los distintos aportes de las ciencias sociales y la producción académica, los cuales incluyen, además de la historia, la sociología, la ciencia política, la antropología, la filosofía, los estudios de género y la crítica literaria, entre otros.

La revista *Archivos* está dirigida a un público conformado por investigadores, docentes, profesionales, graduados y estudiantes de Historia, así como de otras disciplinas sociales.

Archivos de Historia del Movimiento Obrero y la Izquierda se encuentra indizada en el **Núcleo Básico de Revistas Científicas Argentinas**, en **SCOPUS**, **ERIH PLUS** (European Reference Index for the Humanities and Social Sciences), en el catálogo 2.0 de **Latindex**, en **CLASE** (Citas Latinoamericanas en Ciencias Sociales y Humanidades, dependiente de la UNAM), en el **DOAJ** (Directory of Open Access Journals) y en la **REDIB** (Red Iberoamericana de Innovación y Conocimiento Científico). También es parte de las siguientes bases de datos, indexaciones y directorios: **EuroPub**, **Journal TOCs**, **MALENA** (CAICYT), **BASE** (Bielefeld Academic Search Engine), **CIRC** (Clasificación Integrada de Revistas Científicas, de España), **MIAR** (Matriz de Información para el Análisis de Revistas, Universitat de Barcelona), **BIBLAT** (Bibliografía Latinoamericana en revistas de investigación científica y social, UNAM), **BINPAR** (Bibliografía Nacional de Publicaciones Periódicas Registradas), **REDLATT** (Red Latinoamericana del Trabajo y Trabajadores), **Latinoamericana** (Asociación de revistas académicas de humanidades y ciencias sociales) y **LatinREV** (Red Latinoamericana de Revistas Académicas en Ciencias Sociales y Humanidades de FLACSO Argentina).



Los trabajos publicados están bajo la licencia Creative Commons 4.0 International (Atribución - NoComercial - CompartirIgual) a menos que se indique lo contrario.

Entidad editora: Centro de Estudios Históricos
de los Trabajadores y las Izquierdas (CEHTI)
Correo postal: Bartolomé Mitre 777, 1° A
(C1036AAM) CABA - Argentina
Sitios web: www.archivosrevista.com.ar
www.cehti.org
Correo electrónico: archivosrevistadehistoria@gmail.com
Facebook: CEHTI - RevistaArchivos
Twitter: @ArchivosRevista
Instagram: [cehti.revistaarchivos](https://www.instagram.com/cehti.revistaarchivos)

ISSN 2313-9749 • ISSN en línea 2683-9601
Impreso en Imprenta Dorrego, Av. Dorrego 1102 - CABA
Diseño de tapa: Fernando Lendoiro

Director y Editor Responsable

Hernán Camarero

(Universidad de Buenos Aires –
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina)

Secretarios de Redacción

Diego Ceruso

(Universidad de Buenos Aires –
Consejo Nacional de Investigaciones
Científicas y Técnicas, Argentina)

Martín Mangiantini

(Instituto Superior del Profesorado Joaquín
Víctor González – Universidad de Buenos
Aires – Consejo Nacional de Investigaciones
Científicas y Técnicas, Argentina)

Comité Editor

Cristian Aquino

(Universidad de Buenos Aires, Argentina)

Sabrina Asquini

(Universidad de Buenos Aires – Consejo
Nacional de Investigaciones Científicas y
Técnicas, Argentina)

Alejandro Belkin

(Universidad de Buenos Aires – Consejo
Nacional de Investigaciones Científicas y
Técnicas, Argentina)

Hernán Camarero

(Universidad de Buenos Aires – Consejo
Nacional de Investigaciones Científicas y
Técnicas, Argentina)

Laura Caruso

(Universidad Nacional de San Martín –
Consejo Nacional de Investigaciones
Científicas y Técnicas, Argentina)

Natalia Casola

(Universidad de Buenos Aires – Consejo
Nacional de Investigaciones Científicas y
Técnicas, Argentina)

Diego Ceruso

(Universidad de Buenos Aires – Consejo
Nacional de Investigaciones Científicas y
Técnicas, Argentina)

Hernán Díaz

(Universidad de Buenos Aires, Argentina)

Javier Díaz

(Universidad de Buenos Aires - Cergy
Paris Université – Consejo Nacional de
Investigaciones Científicas y Técnicas,
Argentina)

Mercedes López Cantera

(Universidad de Buenos Aires – Consejo
Nacional de Investigaciones Científicas y
Técnicas, Argentina)

Martín Mangiantini

(Instituto Superior del Profesorado Joaquín
Víctor González – Universidad de Buenos
Aires – Consejo Nacional de Investigaciones
Científicas y Técnicas, Argentina)

Leandro Molinaro

(Universidad de Buenos Aires, Argentina
– Consejo Nacional de Investigaciones
Científicas y Técnicas, Argentina)

Ezequiel Murmis

(Universidad de Buenos Aires – Consejo
Nacional de Investigaciones Científicas y
Técnicas, Argentina)

Antonio Oliva

(Universidad Nacional de Rosario, Argentina)

Lucas Poy

(Vrije Universiteit Amsterdam - Instituto
Internacional de Historia Social,
Países Bajos)

Alicia Rojo

(Universidad de Buenos Aires, Argentina)

Gabriela Scodeller

(Universidad Nacional de Cuyo – Consejo
Nacional de Investigaciones Científicas y
Técnicas, Argentina)

Paula Varela

(Universidad de Buenos Aires – Consejo
Nacional de Investigaciones Científicas y
Técnicas, Argentina)

Consejo Asesor

Marcel van der Linden

(Instituto Internacional de Historia Social,
Países Bajos)

Ricardo Melgar Bao (1946-2020)

(Instituto Nacional de Antropología e
Historia, México)

Rossana Barragán

(Instituto Internacional de Historia Social,
Países Bajos)

Victoria Basualdo

(Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales –
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas
y Técnicas, Argentina)

Reiner Tosstorff

(Johannes Gutenberg, Universität Mainz,
Alemania)

Victor Jefjets

(Universidad Estatal de San Petersburgo, Rusia)

Cristina Viano

(Universidad Nacional de Rosario, Argentina)

Silvia Simonassi

(Universidad Nacional de Rosario, Argentina)

Nicolás Iñigo Carrera

(Universidad de Buenos Aires – Consejo
Nacional de Investigaciones Científicas
y Técnicas, Argentina)

Gilles Candar

(Société d'Études Jaurésiennes, Francia)

Massimo Modonesi

(Universidad Nacional Autónoma de México,
México)

Sebastian Budgen

(Historical Materialism, Reino Unido)

Rodolfo Porrini

(Universidad de la República, Uruguay)

Daniel James

(Universidad de Indiana, Estados Unidos)

Bernhard H. Bayerlein

(Ruhr-University Bochum – The International
Newsletter of Communist Studies, Alemania)

Sergio Grez Toso

(Universidad de Chile, Chile)

Gabriela Águila

(Universidad Nacional de Rosario – Consejo
Nacional de Investigaciones Científicas y
Técnicas, Argentina)

Claudio H.M. Batalha

(Centro de História Social da Cultura,
Universidad Estatal de Campinas, Brasil)

Julio Pinto Vallejos

(Universidad de Santiago de Chile, Chile)

Carlos Herrera

(Université de Cergy-Pontoise, Francia)

Immanuel Ness

(City University of New York, Estados Unidos)

Omar Acha

(Universidad de Buenos Aires – Consejo Nacional
de Investigaciones Científicas y Técnicas,
Argentina)

Rolando Álvarez Vallejos

(Universidad de Santiago de Chile, Chile)

Alejandro Schneider

(Universidad de Buenos Aires – Universidad
Nacional de La Plata, Argentina)

David Mayer

(Instituto Internacional de Historia Social,
Países Bajos)

Índice

Presentación
por *Hernán Camarero* 7

Dossier:
**“Eppur si muove. Las comunidades obreras del transporte
en la Argentina contemporánea”**

Presentación del dossier
por *Laura Gabriela Caruso y Gustavo Nicolás Contreras* 11

Constelaciones gremiales en el mundo marítimo argentino.
La Federación Obrera Marítima y el Centro de Capitales de
Ultramar (1924-1934)
por *Laura Gabriela Caruso y Gustavo Nicolás Contreras* 19

Prensa sindical y construcción política. Los ferroviarios comunistas
del Central Argentino (Rosario y Pérez durante los años 20)
por *Laura Badaloni* 41

Cuando la “liberación” quiso viajar en colectivo.
Proyectos, facciones y disputas en una seccional de la Unión
Tranviarios Automotor, Mar del Plata, 1970-1976
por *Juan Iván Ladeuix* 63

El enigma de Camioneros. Identificación sindical y acción política
en Argentina desde los años 90 hasta la actualidad
por *Joaquín Alberto Aldao* 83

La conflictividad laboral durante la gestión estatal de Aerolíneas
Argentinas (2009-2015). Un análisis a partir del accionar de la
Agrupación Independiente de Trabajadores Aeronáuticos
por *Agustina Miguel* 105

Artículos

- Inconsciente filosófico e inconsciente ideológico,
o sobre la historicidad en Althusser
por *Violeta Garrido* 129
- Composición de clase e historia interna de los dirigentes
sindicales chilenos de los años 60. Notas sobre una encuesta
obrera de 1963
por *Luis Thielemann Hernández* 149
- ¿Un muro de contención? La justicia del trabajo frente al
avance del poder sindical durante el primer peronismo
por *Pablo Canavessi* 167

Crítica de libros

- Enzo Traverso, *Revolución. Una historia intelectual*,
por *Mercedes López Cantera* 189
- David Harvey, *The Anti-Capitalist Chronicles*,
por *Daniel López Fernández* 192
- Richard Evans, *Eric Hobsbawm. Una vida en la historia*,
por *Laura Scoppetta* 195

Presentación

Desde nuestra aparición en 2012 *Archivos* procuró impulsar la investigación y la difusión de la historia de la clase trabajadora desde una perspectiva actualizada, renovada y crítica, discutiendo sobre temáticas originales, ofreciendo enfoques teóricos y metodológicos novedosos y, a la vez, retomando líneas de análisis que habían sido abandonadas por las tendencias dominantes de la historia social. Sin arrogarnos una exclusividad o reclamar pretensiones hegemónicas dentro de este campo de estudios, intentamos construir nuestro perfil propio: reexaminamos el papel de la lucha en el proceso de constitución de la clase, en cotejo con las determinaciones estructurales; revisamos las viejas concepciones acerca de la conformación y reconstitución de la conciencia de clase; colocamos en el centro de la indagación el vínculo entre sujeto social y subjetividad política; aportamos una visión definida acerca de los modos en que las izquierdas coadyuvaron a los procesos de conformación y reorganización del movimiento obrero; reconsideramos los viejos tópicos a partir del rastreo de las relaciones e identidades sexo-genéricas, observamos al colectivo trabajador en el interior pero también muy fuera del sitio laboral y de las problemáticas típicas del conflicto y la organicidad sindical, por ejemplo, en el uso del tiempo libre, en las distintas formas de la socialización cultural, en sus apuestas discursivas, y en sus representaciones estéticas y simbólicas. Un tema recurrente fue el de la evaluación de las complejas relaciones entre bases y dirigencias. *Archivos* hace hincapié en el rol cumplido por las burocracias sindicales en su largo devenir temporal. No podía ser de otro modo. La

DOI: <https://doi.org/10.46688/ahmoi.n22.398>



Obra bajo licencia Creative Commons 4.0 International
(Atribución - NoComercial - Compartir Igual)

publicación del CEHTI quiere auscultar con especial interés los caminos que potenciaron y obturaron la conquista de la autonomía de clase, la independencia del movimiento obrero y el despliegue de una conciencia emancipatoria, objetivos que siempre tuvieron en la burocracia sindical a un contendiente central.

En muchos de los números de nuestra revista pueden encontrarse dossiers, artículos, ensayos y reseñas bibliográficas que contribuyeron en algunos de los aspectos y puntos de vista antes señalados. Conforman un corpus de producción muy amplio y heterogéneo, con abordajes diversos. Los lectores podrán sacar provecho con esta variedad de aproximaciones al tema. En la presente entrega, se brinda un conjunto de textos que discurren sobre un asunto muy específico y a la vez relevante: el estudio de las comunidades obreras del transporte en la Argentina contemporánea, articulados a partir de la visión propuesta por los coordinadores del dossier, Laura Caruso y Gustavo Contreras, quienes enhebraron sucesivas reflexiones sobre ciertas coyunturas protagonizadas por los trabajadores marítimos, ferroviarios, tranviarios, camioneros y aeronáuticos en los siglos XX y XXI. En definitiva, se da cuenta de colectivos laborales masivos, movilizados por tierra, agua y aire, fundamentales para la reproducción de la economía y la sociedad capitalista, y que aquilatan una larga tradición de combate contra la explotación, de resistencia a las maniobras gubernamentales, de apuesta por su agrupamiento gremial y de enfrentamiento a las felonías de las conducciones burocráticas.

El número se complementa con otros artículos que encaran análisis sobre la experiencia proletaria y sindical: en el Chile de los años 60 y en la Argentina del peronismo. En un andarivel diferente, las páginas de este número también abren pistas y posibles lecturas acerca de cuestiones teóricas e historiográficas vinculadas a obras y figuras tan distintas como las de Louis Althusser, Enzo Traverso, David Harvey y Eric Hobsbawm. Es oportuno, porque la “historia obrera” no puede mutilarse asumiéndose como mero relato “laboral” u “obrerista”, ni debe prescindir de los grandes debates de ideas y del ejercicio de balance de los proyectos por interpretar y transformar el mundo. Esa es la perspectiva por la que bregamos en el CEHTI.

Hernán Camarero
Director

DOSSIER:

***Eppur si muove.* Las comunidades obreras del
transporte en la Argentina contemporánea**

Presentación del dossier

Laura Gabriela Caruso - Gustavo Nicolás Contreras

Escuela Interdisciplinaria de Altos Estudios Sociales
Universidad Nacional de San Martín
Consejo Nacional de Investigaciones
Científicas y Técnicas, Argentina
lauracaruso@gmail.com
ORCID: 0000-0001-6556-5705

Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales
Universidad Nacional de Mar del Plata
Consejo Nacional de Investigaciones
Científicas y Técnicas, Argentina
gustavonicolascontreras@gmail.com
ORCID: 0009-0003-4988-7335

En la región latinoamericana, y particularmente en la Argentina, desde fines del siglo XIX las trabajadoras y los trabajadores del transporte se conformaron como un sujeto significativo en la organización gremial y política del movimiento obrero. La relevancia del modelo agroexportador en las economías latinoamericanas decimonónicas ubicaron a ferroviarios y marítimos en el centro de la escena del circuito productivo. Con el correr del siglo XX, sin desmedro de los ya citados, automotores y aeronavegantes fueron incrementando su papel y su preeminencia. Ya en el siglo XXI, las actividades vinculadas al transporte en su conjunto ocuparon un lugar de suma importancia en el proceso de circulación de personas y mercancías a toda escala. Sin lugar a dudas, es necesario pensar el trabajo en el transporte en términos agregados, y a sus comunidades obreras asociadas, a partir de su posición estratégica en la estructura económica local, nacional y mundial.

Desde fines del siglo XIX, las comunidades obreras del transporte

DOI: <https://doi.org/10.46688/ahmoi.n22.399>



Obra bajo licencia Creative Commons 4.0 International
(Atribución - NoComercial - CompartirIgual)

han desarrollado en Argentina organizaciones sindicales, protestas e identidades. Por las características de su trabajo y su movilidad, han construido tempranamente redes de militancia gremial, solidaridades y colaboraciones asociacionistas diversas, tanto a nivel local, regional como global. De hecho, la Federación Internacional del Transporte auspició desde su fundación en 1896 vinculaciones gremiales de tipo transnacional, a las que pronto se sumaron las entidades de Argentina. Así, desde inicios del siglo XX, los sindicatos del transporte del país se proyectaron a escala internacional. Al mismo tiempo, fueron ensayando a nivel nacional instancias de coordinación conjunta.

Esta última insistencia, en 1939, por iniciativa de la Unión Ferroviaria, dio lugar a la creación de la Federación Nacional del Transporte. Luego de este intento finalmente fallido, en 1961 se conformó una entidad que lograría agruparlos de manera estable en tanto tales: la Confederación Argentina de los Trabajadores del Transporte (CATT). Como su personería gremial fue suspendida por la última dictadura cívico militar, en los años 90 sería fundada la Unión General de Trabajadores del Transporte (UGTT), siendo varios de los gremios del transporte allí reunidos impulsores del Movimiento de Trabajadores Argentinos (MTA). Ya en los 2000, la CATT retomaría vigor, luego de recuperar su personería gremial en el año 2003. No obstante, una década más tarde, bajo el nombre de Unión General de Asociaciones de Trabajadores del Transporte (UGATT), se perfilaría una segunda entidad decidida a representar a la totalidad del sector.

Con protagonismo sindical y político, las comunidades obreras del transporte se fueron constituyendo en un sujeto clave no sólo en el mundo gremial sino también en la dinámica social y política de las sociedades contemporáneas. El sindicalismo del transporte en distintos momentos de la historia argentina ha sido determinante dentro del movimiento obrero y, particularmente, en la conformación de centrales sindicales. Así, en ciertos períodos impusieron su impronta en la dirección del conjunto del gremialismo, como lo hicieron ferroviarios y marítimos en la primera mitad del siglo XX, y más tarde, a fines de los años 90 y a inicios del siglo XXI, camioneros. En este último período, de igual modo, grupos de trabajadores y trabajadoras aeronavegantes y del subterráneo se han destacado por el impulso de una renovada acción gremial, tensionando el modelo sindical vigente y recordando la importancia estratégica que aún en la etapa actual del capitalismo mantienen los transportes.

En este devenir, los gremios del transporte se han destacado en la configuración del modelo sindical argentino. Los marítimos fueron los primeros en ensayar con cierto éxito la organización de un sindicato único por rama de actividad en Argentina, logrando que la FORA IX

Congreso recomiende este modelo para el conjunto del gremialismo. La opción priorizó la sindicalización de todos los trabajadores del sector en una sola entidad a partir de un formato federativo. Este rumbo fue continuado y profundizado por los ferroviarios, que en 1922 crearon la Unión Ferroviaria. Retomando algunas experiencias previas logradas en la Federación Obrera Ferrocarrilera, dicha asociación agrupó a todos los oficios del riel, con excepción de los maquinistas que se nuclearon en La Fraternidad, convirtiéndose en el sindicato más numeroso del país. En su formulación organizativa, el sindicato por rama de actividad fue más centralizado y verticalista. A partir de la hegemonía lograda por los ferroviarios en las centrales obreras de la época, este perfil fue promovido desde la Unión Sindical Argentina y luego desde la CGT. De esta manera, los gremios del transporte fueron pioneros en la configuración de un modelo sindical que, en la década del 30, los comunistas promovieron particularmente en sectores industriales, y que luego sería legislado para el conjunto del movimiento obrero durante el primer gobierno peronista.

Este modelo sindical impulsado inicialmente por anarco-sindicalistas, sindicalistas revolucionarios y socialistas, continuado por comunistas y consagrado por peronistas, perduró en el tiempo, habilitando profundos debates y enfrentamientos entre corrientes gremiales y políticas, tensionando su marco de posibilidades entre las virtudes que porta y las limitaciones y perjuicios que conlleva. Los contrapuntos al respecto en el interior del gremialismo pueden apreciarse en publicaciones, actos y en numerosos conflictos sindicales protagonizados por gremios del transporte desde comienzos del siglo XX hasta la actualidad.

Las apuestas de las trabajadoras y los trabajadores del transporte para conformarse como sujeto colectivo, así como las temporalidades y dinámicas de este proceso, estuvieron íntimamente ligadas a las formas y los espacios de su trabajo, a las relaciones sociales de producción que lo enmarcan, a su movilidad en el territorio y a los distintos ámbitos no laborales en los que también iría tomando forma la comunidad obrera del sector. De esta manera, pueblos ferroviarios, ciudades portuarias, estaciones, talleres, nodos del transporte automotor, aeropuertos y demás lugares de trabajo se convirtieron en sitios tan significativos como determinantes, constitutivos de comunidades, organizaciones, militancias y experiencias obreras singulares.

Reconocemos aquí entonces la potencia de pensar de manera conjunta, conectada, situada en un tiempo y en una territorialidad determinada, la historia de las comunidades obreras del transporte. Este enfoque habilita una reflexión amplia y articulada sobre múltiples aspectos de la vida obrera asociada a los transportes, como pueden ser los procesos laborales, la historia de las empresas, diversas artistas de la organización gremial, los modelos sindicales, las luchas reivindicativas, la protesta

social, las relaciones con el Estado y la política, las identidades, el asociacionismo, entre muchos otros temas.

En este sentido, la propuesta del presente dossier insinúa las posibilidades y potencialidades de una agenda de trabajo en común, que permita desarrollar instancias comparativas y de generalización en diversas dimensiones dentro de un campo de estudios focalizado en las comunidades obreras del transporte, que en tanto tal aún es incipiente y sus avances son más bien fragmentarios en la historiografía argentina.

El prisma particular de la comunidad obrera, un concepto con densidad teórico-metodológica, parece favorecer la historización del sector transporte y sus colectivos laborales, desbordando el tiempo y los lugares de trabajo, colocando en el centro del análisis espacialidades e identidades más amplias. Así, la comunidad obrera se funda en relaciones laborales y extra laborales que sustentan una experiencia común anclada en una territorialidad específica, su dinámica, sus sociabilidades, su cultura. Es en este espacio abarcativo en el que muchas veces tomaron forma y contenido sus organizaciones, protestas e identidades.

Sea por tierra –rieles, rutas, calles–, debajo de ella –subterráneos–, por aire, ríos, mares o costas, se fueron construyendo comunidades obreras en torno a la experiencia histórica que vertebró el trabajo en el transporte. Sus relaciones laborales y sociales, a su vez, habilitaron una vinculación muy particular con su objeto/lugar del trabajo: barcos, trenes, camiones, vagones, colectivos y herramientas de talleres se erigieron como materialidades que resumieron, acumularon, contuvieron y sintetizaron, no sin contradicciones, emociones, afectos, conflictos, identificaciones y estéticas propias de las trabajadoras y los trabajadores del transporte. Esta dimensión, parte de la cultura material y afectiva de las comunidades obreras del sector, apuntaló la conformación de un “nosotros” con una historicidad propia en relación al trabajo, generando identidades perdurables en el tiempo atravesadas por procesos de configuración, desconfiguración y reconfiguración. Justamente, y el sector acentúa aún más esta percepción, lo único constante es un “nosotros” en movimiento.

En el análisis del tema, partimos de un reconocimiento inicial de la fragmentación de los estudios históricos referidos a las comunidades obreras del transporte. Desde una observación panorámica, es posible identificar una cantidad significativa de textos que se han ocupado de manera dispar de distintos aspectos relacionados a diferentes sectores laborales del transporte en épocas disimiles. Al relevar sucintamente algunos avances historiográficos que se han logrado en los últimos tiempos es posible avanzar en un mapeo inicial de las coordenadas en las que se encuentra este potencial campo de estudios.

El sector tal vez mas estudiado historiográficamente ha sido el de los

ferroviarios. Ya desde la década de 1980 fueron foco de interés sus procesos de organización y protesta. Con cierta continuidad, en los últimos años se han indagado diversas aristas de la comunidad ferroviaria, sus formas de trabajo, su actividad sindical, la configuración de pueblos ferroviarios y la participación de familias obreras en torno a procesos de lucha, justamente en momentos en que estas realidades estaban en plena crisis. Así, diferentes trabajos transitan la historia de la protesta gremial, las sociabilidades obreras y la experiencia generizada de la comunidad ferroviaria en Argentina a lo largo del siglo XX, con mayor énfasis en sus primeras décadas y durante el primer gobierno peronista.

También en el marco de cierta renovación historiográfica propia de los años 2000, surgió un nutrido conjunto de trabajos que reflexionaron sobre los trabajadores marítimos, sus luchas, organizaciones y vinculaciones con el Estado. En particular, se ha hecho énfasis en la experiencia que va desde fines del siglo XIX hasta la primera posguerra y, en menor medida, se ha considerado su recorrido en los dos primeros gobiernos peronistas.

Por otra parte, existen algunos trabajos específicos en torno a la conflictividad laboral y la organización del sector obrero y profesional de la aeronavegación en esta última década, proceso que fue apreciado también desde una perspectiva de género. De igual modo, recientemente hubo avances en relación al sector automotor, más específicamente sobre camioneros, y en menor medida sobre colectiveros. Mención puntal merecen los trabajadores y las trabajadoras del subterráneo, sobre quienes las ciencias sociales han colocado la mirada a raíz de su protagonismo en la conflictividad sindical que desplegaron en la Ciudad de Buenos Aires en los últimos años. Llamativamente, choferes de carros, tranvías y taxis, aguardan indagaciones sustanciosas en clave académica.

Con todo, la apuesta del dossier es poner juntas y en diálogo experiencias obreras de los mundos del trabajo del transporte a partir de advertir sus conexiones y sus dinámicas compartidas, obviamente sin descuidar sus singularidades. La búsqueda común por reponer dimensiones laborales, gremiales, políticas, culturales, territoriales e identitarias de estas comunidades obreras encuentra aquí una estación, una parada en la que convergen investigaciones individuales que al ser agrupadas tal vez puedan, en un futuro cercano, trazar rutas de viaje compartidas hacia nuevos destinos.

Con este afán nació el presente dossier, motivado por los alentadores resultados logrados en la mesa “Comunidades obreras en torno a los sectores del transporte en la Argentina y América Latina: ferroviarios, marítimos, aeronavegantes y automotores en los siglos XX y XXI”, desplegada en las III Jornadas Internacionales de historia de los/as trabajadores/as y las izquierdas, organizadas en 2021 por el CEHTI.

En esta ocasión, redoblamos la apuesta para avanzar, en la medida que nos fue posible, en la reflexión sobre la configuración histórica de tramas relacionales y asociativas que se fueron dando entre los sujetos que constituyeron el sector (las patronales, trabajadores y trabajadoras, sus familias, dependencias estatales, gobiernos a nivel local, provincial, nacional, organizaciones gremiales, políticas y culturales, entre otras).

Los cinco artículos que componen este dossier recorren variados mundos laborales, transitan caminos terrestres, aéreos y fluviales, se ocupan de diversos períodos, reconocen múltiples experiencias y, en todos los casos, ponen de relieve dimensiones sustanciales de la historia de comunidades obreras del transporte y sus organizaciones gremiales. Así, en las siguientes páginas visitaremos episodios relacionados a la conformación de diversos sindicatos, sus luchas internas, la configuración de demandas y reivindicaciones, el devenir de dinámicas propias de la protesta social, vinculaciones entre asociaciones gremiales de distinta jerarquía, el accionar de militancias de izquierdas, radicales y peronistas, cada una con sus estrategias y herramientas, entre otros. Aunque, vale la aclaración, este amplio abanico de temas es abordado e historizado a partir de las particularidades del trabajo en cada sector. En este sentido, podría señalarse que los artículos compilados son una muestra más de la fragmentación y la disparidad que atraviesa el campo de estudios. Sin embargo, en su consideración de conjunto en un mismo dossier emerge todo el potencial que conlleva la construcción de una plataforma investigativa para pensar de manera agregada a las trabajadoras y los trabajadores del transporte.

Iniciamos este dossier con un trabajo de nuestra autoría que lleva por título “Constelaciones gremiales en el mundo marítimo argentino: la Federación Obrera Marítima y el Centro de Capitanes de Ultramar, (1924-1934)”, el cual analiza las luchas marítimas del período en relación a estrategias de unidad sindical como forma de afrontar la embestida patronal primero y luego las consecuencias económicas y políticas de la crisis de 1930. A su vez, hace foco en las formas de organización sindical y protesta de tripulantes y oficiales en un período que la historiografía ha considerado equivocadamente de baja conflictividad obrera y de acentuado retraimiento de su impronta social y política.

Por su parte, Laura Badaloni en su artículo “Prensa sindical y construcción política. *El Riel*, periódico de los ferroviarios comunistas del Central Argentino (Rosario y Pérez durante los años 20)” examina las páginas del periódico de fábrica *El Riel*, para adentrarnos en el mundo ferroviario santafecino de los años 20 y en la militancia del Partido Comunista. Al mismo tiempo, el texto repone de manera aguda la centralidad de la prensa político-sindical como fuente histórica y como herramienta de construcción gremial y política.

Juan Ladeuix en su escrito “Cuando la «liberación» quiso viajar en colectivo. Proyectos, facciones y disputas en una seccional de la Unión Tranviarios Automotor, Mar del Plata, 1970-1976” historiza las tensiones y los conflictos que se dieron entre tendencias gremiales en el interior del sindicato del transporte automotor de corta, media y larga distancia de Mar del Plata. Indaga, desde una mirada local, la articulación y la trama tejida entre las centrales sindicales a nivel nacional y marplatense, así como los pliegues singulares de militancias combativas y ortodoxas dentro del peronismo.

El artículo de Joaquín Aldao analiza la trayectoria del sindicato de camioneros en Argentina durante los años 90 y 2000. Bajo el título “El enigma de camioneros. Identificación sindical y acción política en Argentina desde los años 90 hasta la actualidad” aborda la dinámica identitaria de este colectivo obrero, su recurrente estrategia de protagonismo en nuevos nucleamientos sindicales y multisectoriales, así como sus pretensiones de restablecer la influencia del sindicalismo en el campo de la política. El texto propone el caso de camioneros como un híbrido dentro de los modelos sindicales, o al menos resalta su experiencia como desbordante de las categorías con las cuales recurrentemente se analiza el gremialismo argentino.

Cierra este dossier el trabajo de Agustina Miguel titulado “La conflictividad laboral durante la gestión estatal de Aerolíneas Argentinas (2009-2015). Un análisis a partir del accionar de la Agrupación Independiente de Trabajadores Aeronáuticos” (AITA). La autora destaca las formas de trabajo y organización en el sector, así como la conflictividad laboral en la empresa de aeronavegación de bandera nacional durante la gestión estatal del gobierno kirchnerista. El texto recupera, a su vez, los debates sobre la revitalización sindical a partir de la experiencia de la AITA. Allí identifica en el cambio de gestión de la empresa en 2008, la aparición de nuevas demandas y reivindicaciones, al tiempo que remarca la limitación del accionar de las dirigencias sindicales afines al gobierno y subraya la aparición de expresiones organizativas surgidas desde las bases gremiales.

Eppur si muove... Y sin embargo se mueve... La célebre frase que elegimos para titular el dossier intenta dar cuenta de un doble movimiento. Refiere a dos dimensiones de la realidad histórica que queremos visibilizar. Por un lado, pone en primer plano el trabajo en los transportes, y con ello a sus sujetos, las trabajadoras y los trabajadores, sustento y sustrato de su despliegue y crecimiento, visibilizando la centralidad de sus comunidades obreras y sus historias. Por otro lado, alude a la persistente producción historiográfica en torno al movimiento obrero, a una historiografía en constante desarrollo sobre sus diversas experiencias sindicales, políticas y culturales, que se afianza y crece tanto

en cantidad de investigaciones como en la profundidad y reflexividad de sus aproximaciones. Es cierto que nos falta mucho por hacer y por momentos la tarea parece inabordable... y, sin embargo, se mueve.

Constelaciones gremiales en el mundo marítimo argentino. La Federación Obrera Marítima y el Centro de Capitanes de Ultramar (1924-1934)

Laura Gabriela Caruso - Gustavo Nicolás Contreras

Escuela Interdisciplinaria de Altos Estudios Sociales
Universidad Nacional de San Martín
Consejo Nacional de Investigaciones
Científicas y Técnicas, Argentina
lauracaruso@gmail.com
ORCID: 0000-0001-6556-5705

Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales
Universidad Nacional de Mar del Plata
Consejo Nacional de Investigaciones
Científicas y Técnicas, Argentina
gustavonicolascontreras@gmail.com
ORCID: 0009-0003-4988-7335

Título: Labor Union constellations in the Argentine maritime labor world.
The Federación Obrera Marítima and the Centro de Capitanes de Ultramar
(1924-1934)

Resumen: El sector marítimo tuvo un lugar significativo en la historia laboral y sindical de la Argentina, tardíamente reflejado en la historiografía, en la cual predominan hoy los estudios sobre las primeras décadas del siglo XX. Este artículo indaga prácticas, relaciones y dinámicas que se dieron entre los gremios marítimos en la década que va desde la huelga general y marítima de 1924 hasta la formulación de un pacto de unidad entre organizaciones de la tripulación y la oficialidad en 1934. El texto analiza la acción sindical marítima resaltando solidaridades y distancias con otros gremios de dicha comunidad obrera, focalizando en las relaciones entre la Federación Obrera Marítima, primer gremio que unificó categorías y secciones del trabajo a bordo en 1910, y el Centro de

DOI: <https://doi.org/10.46688/ahmoi.n22.400>



Obra bajo licencia Creative Commons 4.0 International
(Atribución - NoComercial - CompartirIgual)

Capitanes de Ultramar, fundado en 1918, pilar de la organización del personal jerárquico embarcado. El texto se basa en un conjunto de documentos compuesto por prensa sindical, actas y memorias gremiales, entre otros.

Palabras clave: sindicatos marítimos – conflictividad – tradiciones sindicales

Abstract: The maritime sector had a significant place in the labor and trade union history of Argentina, late reflected in the historiography, in which studies on the first decades of the twentieth century predominate today. This article investigates the practices, relations and dynamics among the maritime unions in the decade from the general and maritime strike of 1924 to the formulation of a unity pact between crew and officers' organizations in 1934. The text analyzes the maritime union action and the solidarities and distances with other unions of that community, focusing on the relations between the Federación Obrera Marítima, first union that unified categories and sections of the work on board in 1910, and the Centro de Capitanes de Ultramar, founded in 1918, pillar of the organization of the hierarchical personnel on board. The text is based on a documentary collection of trade union press, union minutes and memoirs, among others.

Keywords: maritime unions – conflicts – trade union traditions

Recepción: 6 de enero de 2023. **Aceptación:** 28 de febrero de 2023

* * *

La historia de las organizaciones obreras en la Argentina estuvo marcada desde sus inicios por la centralidad del transporte y sus trabajadores. En las primeras décadas del siglo XX fueron clave las acciones y experiencias de los gremios del transporte vinculados al circuito económico agroexportador, como ferroviarios, portuarios y marítimos. Particularmente, los sindicatos de la navegación mercante han tenido un rol significativo en la construcción y consolidación de organizaciones obreras estables, en la configuración de alianzas y acciones en común que involucraron distintas categorías y secciones laborales de a bordo, así como en la creación y el sostén de centrales sindicales.

Tal protagonismo en los últimos años ha sido reflejado con cierta vitalidad en el campo historiográfico. Si previamente los ya clásicos estudios del movimiento obrero argentino de fines de los años 70 y durante los 80 habían atendido a ferroviarios y marítimos en un relato más general y abarcativo, el foco puesto recientemente en el sindicalismo marítimo se centró en los años que van desde fines del siglo XIX a la primera posguerra y, en menor medida, en los años de los primeros gobiernos peronistas (Caruso, 2016; Caruso y Contreras, 2019; Belkin, 2018; Monserrat, 2011; Villena, 2009; Contreras, 2010 y 2014). El presente artículo, justamente, se interesa por el hiato temporal que separa estos dos periodos y se preocupa por conocer las formas de la protesta

y la acción sindical marítima en esos años, ya no desde las iniciativas políticas y estatales desde arriba al efecto (Horowitz, 2015), sino desde la agencia de los trabajadores embarcados y sus organizaciones. Podríamos adelantar que ésta se caracterizó en esos años por dos metas principales: por un lado, la defensa de la organización gremial y de las condiciones laborales y, por el otro, el impulso de la unidad sindical del conjunto del sector como estrategia de fortalecimiento gremial.

En la década que va desde la huelga general en oposición a la Ley de Jubilaciones y la huelga marítima de 1924 hasta la formulación de un pacto de unidad y la consecuente creación en 1934 del Comité Mixto Marítimo –conformado por los sindicatos de la tripulación y la oficialidad–, existieron acercamientos y conflictos en el interior de la comunidad laboral marítima que es valioso relevar. Tales años, pues, dieron lugar a acciones significativas para la consolidación de organizaciones gremiales del sector. En este sentido, se indagan aquí las iniciativas impulsadas por la Federación Obrera Marítima (FOM), primer gremio que unificó diversas categorías y secciones del trabajo a bordo en 1910, y por el Centro de Capitanes de Ultramar, fundado en 1918, pilar de la organización del personal jerárquico de a bordo.¹ El devenir de ambos gremios, sus búsquedas, acciones de protesta, demandas y formas de vinculación asociativa son temas de interés en sí mismo. A su vez, nos permiten pensar desde una apreciación de conjunto las transformaciones de las organizaciones obreras en esos años y el lugar que tuvo el conflicto de clases en la rama de actividad. Para su estudio, junto a la bibliografía existente, recurrimos a la prensa sindical marítima, actas, memorias sindicales, documentos estatales, entre otras fuentes de información disponibles.

La mirada atenta a estas experiencias sobre la acción sindical y las mutuas relaciones de los gremios marítimos entre los años que promedian las décadas de 1920 y 1930 no solo apunta a dotar de densidad aquella historia aún por contar en torno a la constelación de las organizaciones de trabajadores embarcados, sino, fundamentalmente, a revisar la caracterización de dicho período en clave de años “apacibles”, encaminados a la integración nacional y social (Gutiérrez y Romero, 2007). Desde la historia cultural y social varios trabajos han discutido esta caracterización de manera fructífera, visibilizando tensiones diversas, no exentas de conflictos de carácter social y político con una impronta clasista (Camarero, 2007; Caimari, 2012; Karush, 2013). En esta clave, una tesis reciente ha puesto el foco en la conflictividad obrera

1. Un estudio sobre la fundación del Centro de Capitanes de Ultramar en Caruso y Contreras (2023). Una historia en clave de divulgación sobre los cien años de existencia del citado Centro en Caruso y Contreras (2019).

y el subregistro de las huelgas del período por parte del Departamento Nacional del Trabajo (DNT) (Sarti Ferreira, 2020: 73). Ferreria explica la importancia de dicha conflictividad frente al impacto que tuvieron la renovación y la inversión en infraestructura y maquinaria, incluso la relocalización de industrias, en la organización obrera de los años 20. Tales iniciativas empresariales motivaron huelgas y acciones sindicales, entre las que se destacan las ocurridas en los astilleros Mihanovich en 1926 y 1927, así como otras del sector industrial automotriz (Sarti Ferreira, 2020: 190).

Se indaga aquí entonces una década de historia sindical marítima, haciendo hincapié en aquellos momentos críticos para los gremios, como la huelga general por la ley de jubilaciones de 1924, los conflictos con la empresa Mihanovich de 1924 y 1928 y el pacto de solidaridad de 1934 entre gremios de la tripulación y la oficialidad. Nos proponemos, de esta manera, reflexionar sobre la conflictividad obrera marítima y las formas organizativas del sindicalismo del personal embarcado, historizando este recorrido y la dinámica de constelaciones gremiales de sindicatos del sector que fueron alternando entre ciertos momentos en los cuales lograron articularse claramente como parte de la misma figura y otros en que esas conexiones se volvieron opacas, menos visibles, dando lugar a una imagen de dispersión, sin por ello perder del todo la referencia y la ubicación.

Este artículo transita la historia de la constelación de gremios marítimos en aquellos años, recuperando acciones y sentidos enunciados en torno a la unidad, la organización superadora de la fragmentación laboral a bordo y la creación de una tradición gregaria como mito y meta de esta comunidad obrera, no privativa de su experiencia, pero sí portadora de singularidad propia. De alguna manera, los siguientes apartados historizan e interpretan el camino que pudieron construir tripulantes y oficiales marítimos para fortalecer su posición en un mundo laboral altamente controlado por las patronales y el Estado, y marcado por una fuerte segmentación, fragmentaciones de distinto tipo, jerarquías diversas y una férrea disciplina laboral.

El control a bordo en disputa: huelga general, paro marítimo y desarticulación gremial, 1924

Promediando la Primera Guerra Mundial y hasta junio de 1921, las huelgas generales y parciales de la FOM dieron lugar al control sindical a bordo, logrando de este modo la gestión gremial de la contratación de las tripulaciones y de las condiciones de trabajo en los barcos en las flotas de bandera nacional. Durante este período, el control sindical se basó tanto en la solidaridad entre diversas categorías de la tripulación,

incluidas solidaridades regionales con trabajadores de los mismos oficios de países limítrofes, como en la alianza de facto entre la tripulación encuadrada en la FOM y los gremios de la oficialidad, como los de maquinistas navales, prácticos y, en particular, capitanes de ultramar, cuyo Centro fue creado en pleno auge de la protesta obrera, en 1918 (Caruso y Contreras, 2019 y 2023). Así, la unidad de acción en el plano gremial de tripulantes y oficiales fue el pilar del ejercicio del poder sindical a bordo en esos años (Caruso, 2016).

La represión de la huelga general de 1921 puso fin al exitoso ciclo de protesta obrera iniciado en 1916 (Horowitz, 1995). Supuso también, para el gremio marítimo, una dura derrota frente a una poderosa patronal marítima encabezada por la compañía Mihanovich. Una de sus consecuencias fue la profunda crisis interna que atravesó la FOM y la merma del poder de acción de su dirección *sindicalista*, el cual volvería a ser golpeado por un embate patronal mayor en 1924. La situación no pudo ser evitada a pesar de que en 1922 se había logrado cierta recomposición de las organizaciones sindicales en general a partir de la formación de una nueva central obrera, la Unión Sindical Argentina (USA), a la cual se adhirieron los *sindicalistas* de la FOM.

Con la asunción del nuevo gobierno radical de Marcelo T. de Alvear, los marítimos iniciaron un camino tendiente a propiciar la sanción legal de algunos acuerdos surgidos en la etapa previa, en la que en ocasiones habían contado con la predisposición favorable del presidente Hipólito Yrigoyen (Falcón y Monserrat, 2000). En este nuevo escenario, la crisis mostró con mayor claridad las diferencias políticas dentro del gremio, las que desembocaron en una difícil situación interna. En la nueva coyuntura, la FOM como tipo de organización gremial, impulsada por los sindicalistas revolucionarios, no parecía garantizar la enunciada autonomía real de las secciones locales y regionales, afrontando así un fuerte cuestionamiento por parte de los sectores más celosos del formato federativo y autonomista original. La crítica crecía en momentos donde, precisamente, estaba en disputa en el interior del movimiento obrero la definición del modelo sindical a seguir. A su vez, por otra parte, la presión de las empresas navieras sobre los oficiales, las iniciativas gubernamentales de reformas legales regresivas para los trabajadores marítimos, la represión estatal y el accionar de fuerzas de choque paraestatales como la Liga Patriótica y las brigadas de rompehuelgas organizadas por la patronal amenazaban abiertamente el control sindical a bordo.

La embestida patronal y estatal frente al gremialismo marítimo, habilitó, en abril de 1923, la conformación por decreto por parte del gobierno nacional de una comisión de especialistas para tratar de conjunto la legislación de la navegación mercante de bandera nacional, en sintonía con los consensos construidos en la novel Organización Inter-

nacional del Trabajo, creada en 1919 (Caruso, 2017b). Dicha comisión, conformada por funcionarios del DNT, agentes de Prefectura, miembros de ministerios, universitarios y armadores como Miguel Mihanovich, hermano de Nicolás, tendría a su cargo la redacción de un Código Laboral para la Marina Mercante. La llamativa ausencia de sindicatos y centros marítimos evidenciaba su retroceso, pero también anticipaba las dificultades que enfrentaría la comisión para lograr su cometido. Más allá de las debilidades que atravesaba el gremialismo del sector, su oposición efectiva era previsible. Finalmente, la comisión no logró la aprobación del código.

En 1924, el debate en torno a la ley de jubilaciones no solo iluminó nociones y sentidos *sindicalistas* de los trabajadores embarcados en torno a la ley, la vejez y los derechos (Caruso, 2017a), sino que puso en jaque el poder de la FOM ante la presión patronal. El debate ocupó extensas páginas en la prensa marítima, desde su inicio en agosto de 1922. Aquel mes, el diputado radical Leónidas Anastasi presentó en el Congreso un proyecto de ley que versaba sobre Jubilaciones, Pensiones y Retiro para la Marina Mercante. Su enunciación señalaba que la caja que le daría sustento contaría con aportes mensuales de los obreros y estaría administrada por un cuerpo mixto de tres representantes empresariales, tres gremiales y un presidente designado por el gobierno con aprobación del Senado.² El intercambio y las deliberaciones en las páginas de *La Unión del Marino* se ampliaron mediante una reflexión sobre el tema para el conjunto de los trabajadores a partir del proyecto gubernamental impulsado por Alvear para sancionar una Ley de Jubilaciones.

El panorama se complicó aún más con la ruptura de la solidaridad y la acción conjunta entre los centros de oficiales y la FOM, producto de las posiciones contrapuestas ante la ley 11.289, la cual extendía la jubilación a los sectores más dinámicos de la economía nacional, considerando tanto aportes patronales como sindicales. Cuando en el mes de abril de 1924 se concretaron los descuentos previsionales, tanto las patronales como las centrales obreras y muchos sindicatos, no todos, plantearon una fuerte oposición que se expresó en una huelga general a comienzos del mes de mayo encabezada por la USA, la que se desarrolló en paralelo a un *lock-out* patronal en industrias y comercios. Más allá del impulso por parte del gobierno y la bancada radical, la ley fue suspendida provisoriamente y los aportes debieron retornar a sus respectivos emisores.³

2. *La Unión del Marino* (LUM en adelante), octubre de 1922, p. 1.

3. La huelga general contra la ley 11.289 ha sido estudiada desde diversas perspectivas. Por un lado, Joel Horowitz la consideró un episodio valioso para examinar

Las posiciones a favor y en contra de la ley de jubilaciones enfrentaron a la FOM y a los oficiales, derivando en la ruptura de su pacto de solidaridad. El rechazo de la FOM a dicha ley, así como su impulso de una huelga general en su contra, chocaba abiertamente con el apoyo de oficiales, capitanes y prácticos, todos ellos –a excepción de los maquinistas– reunidos en la recientemente creada Federación de Oficiales de la Marina Mercante, la que contó inicialmente con fuerte apoyo patronal y estatal (Damilakau, 2012; Díaz, 2008).

Muchos tripulantes fomistas dudaron entre la posibilidad de contar con una ley jubilatoria y el derecho a una jubilación en las condiciones que ésta proponía. Pero, ciertamente, la ley desconocía por completo el mundo laboral embarcado, previendo, por ejemplo, treinta años de trabajo para acceder al beneficio, antigüedad casi imposible de alcanzar para los trabajadores del sector, y menos si se preveía que fuese en periodos sin interrupciones. Las propias condiciones de trabajo y la coyuntura imponían meses de desembarco y desocupación forzada, que se reiteraban por más de un período en un país signado por sucesivas crisis. Reunir treinta años de trabajo para jubilarse implicaba para un marino el doble de años, algo utópico para quienes, tras quince años de trabajo, quedaban como “hombres inutilizados”, un “desecho”, según insinuaba *La Unión del Marino*.⁴

Fue en el marco de aquella huelga cuando se rompió el pacto de solidaridad entre fomistas y oficiales, quienes accedieron en ese momento a navegar con personal no perteneciente a la FOM contratado por los armadores, rompiendo en esa acción también el control sindical a bordo. En respuesta, la FOM publicó un manifiesto exigiendo a los centros de capitanes, prácticos, comisarios navales y radiotelegrafistas no navegar con tripulantes no federados.⁵ Las posiciones de algunos trabajadores marítimos, a veces más hostiles frente a la oficialidad que la propia dirección de la FOM, densificaron las diferencias, distancias y

fortalezas y debilidades del gobierno de Alvear y su política hacia los trabajadores (Horowitz, 2001). Cristian Aquino, en cambio, ha analizado la campaña de agitación y la huelga como momento de resurgimiento de componentes anticapitalistas dentro del sindicalismo revolucionario que dirigía la FOM (Aquino, 2007). El repudio sindical y de las corrientes políticas de izquierda tomado como un todo unívoco es desbrozado por Luciana Anapios, quien indaga el mosaico de posiciones ante la ley dentro del anarquismo local. La autora muestra allí cómo la ley y su contexto promocionaron visiones que no fueron homogéneas ni meramente doctrinarias, permeadas por un consenso incipiente entre un sector de trabajadores y sus organizaciones a favor de la intervención del Estado (Anapios, 2013).

4. *LUM*, febrero de 1923, p. 3.

5. *LUM*, junio de 1924, p. 1.

jerarquías entre los gremios de la tripulación y la oficialidad, acentuando así tensiones a esa altura abiertamente insalvables.

Ante esta situación, que ponía en juego el control sindical a bordo construido previamente, la FOM declaró una huelga por tiempo indeterminado, la cual se prolongó hasta octubre de ese año. Las empresas lideradas por Mihanovich, para enfrentarla, contaron con la colaboración de algunos ministerios como el de Marina, a cargo de Manuel Domecq García (creador de la Liga Patriótica Argentina pocos años antes), y de la Prefectura Naval, la que amenazaba a capitanes y oficiales con retirarles el título habilitante o directamente detenerlos con la fuerza pública si no navegaban con personal no federado, presión que terminó sumando diariamente nuevas embarcaciones al flujo mercante.⁶

El periódico *La Vanguardia*, vinculado al Partido Socialista, denunciaba en el mes de septiembre las maniobras del Prefecto Hermelo, quien impulsaba el reclutamiento de crumiros o rompehuelgas para las líneas de navegación del sur y los buques areneros, situación a la que accedieron los propietarios ante la amenaza de oficialización de sus embarcaciones.⁷ Al mismo tiempo, *La Vanguardia* en sus páginas daba cuenta de la fortaleza tanto de la Federación de Oficiales, la cual congregaba a los centros de oficiales que realizaban asambleas regulares en su local de Necochea 1111 del barrio de La Boca, como de la FOM, cuyas asambleas se desplegaron durante el conflicto en el Teatro Verdi y en la cancha del Club Boca Junior. El tema central debatido en septiembre fue la parcialización de la huelga, que afectó desde entonces sólo a los armadores que se rehusaran a contratar tripulantes federados.⁸

Tal como lo denominaba el periódico socialista, el año 1924 se caracterizó por el conflicto marítimo, una “guerra declarada contra las organizaciones obreras, por parte de la patronal marítima y las autoridades gubernamentales”.⁹ Dicho año expresó una coyuntura crítica que visibilizó distintas dimensiones relacionadas a dinámicas, confrontaciones, vinculaciones y formas de organización de los sindicatos marítimos. La particular política antisindical en el puerto encarada por el Prefecto Hermelo, al igual que lo hacía el ministro de marina, caracterizó una línea dentro del Estado y del antipersonalismo radical tendiente a la creación de sindicatos afines y por empresa (Horowitz, 2015, caps. 6 y 7).

6. *LUM*, junio de 1924, p. 6.

7. La oficialización de una embarcación implicaba, según los decretos sancionados entre febrero y mayo de 1919, la asunción de la potestad de confeccionar el registro de personal para la conformación de las tripulaciones o cuadrillas por parte de la Aduana y la Prefectura.

8. *La Vanguardia*, 11 de septiembre de 1924, p. 3.

9. *Ibidem*.

Una breve caracterización del Prefecto permite comprender su fama y el rechazo que suscitó en el mundo sindical marítimo. Nombrado Prefecto General en el año 1925, tenía tras de sí una larga y prestigiosa carrera naval. Entre 1889 y 1893 cursó en la Escuela Naval Militar, de la cual egresó. Ya en el siglo XX, su carrera se hizo pública al participar como segundo comandante de la Corbeta Uruguay en el rescate en la Antártida de la expedición sueca de Otto Nordenskjöld. El salvataje fue un éxito: cuando el 3 de diciembre de 1903 llegaron al Puerto de Buenos Aires, los esperaban allí las más altas autoridades nacionales, como los ministros de Marina, Guerra y Hacienda, junto al Intendente de la Ciudad y el Jefe de Policía Beazley, y una multitud que vitoreaba a los tripulantes europeos y, sobre todo, a los marinos argentinos. Esto le valió, además de condecoraciones en los países nórdicos, una gran autoridad en la marina de guerra. Como Prefecto, cargo al que llegó siendo militante del partido radical en el gobierno, desplegó una fuerte intervención en la estructura y el rumbo de las organizaciones gremiales marítimas, apuntalando la creación de la Federación de Oficiales y luego de la Unión de Obreros Marítimos (UOM) (Di Tella, 2003, p. 249).

Con todo, el año 1924 condensa tensiones en el interior de los sindicatos marítimos que, desatadas por la ley de jubilaciones en la primera parte del año, lograron desarticular una trama de alianzas previamente construida en la constelación gremial del sector. Tanto la FOM como la Federación de Oficiales mostraban en sí mismas la potencia de la organización conjunta por sobre las segmentaciones propias del trabajo a bordo, reuniendo ambas diversas categorías, secciones y oficios. Sin embargo, en esa coyuntura, la unidad entre la tripulación y la oficialidad a partir de sus organizaciones fue inestable y sufrió por lo tanto los embates de empresas y sectores del Estado muy involucrados en la actividad.

Hacia el mes de septiembre de 1924, la huelga marítima se parcializó al punto de enfrentar a la FOM cara a cara nuevamente con la principal patronal naviera, Mihanovich, mostrando por primera vez de forma abierta la ruptura con la oficialidad robustecida entonces en su nueva organización federativa. Las propias disputas político-sindicales internas de la FOM, la carencia de recursos económicos suficientes, la intransigencia patronal sostenida por sectores del Poder Ejecutivo, junto a la frustrada expectativa de mediación por parte del Presidente Marcelo T. de Alvear, explican la desarticulación del poder de la FOM y de la constelación solidaria de los sindicatos marítimos en esa coyuntura (Díaz, 2008, p. 37).

En octubre de 1924, en este escenario, se dio la desarticulación de solidaridades y alianzas en el sector, las que eran la clave del éxito de la protesta sindical a bordo. Capitanes y otros centros de oficiales

apoyaron al armador, poniendo en funcionamiento los buques de su flota. La crisis abierta en la constelación gremial marítima se expresó también en la creación de un nuevo sindicato en el sector: la Unión Obrera Marítima (UOM). Este sindicato, denunciado inicialmente como amarillo y auspiciado por Mihanovich (Di Tella, 2003), fue fundado tiempo después de la derrota de la huelga de la FOM, a partir de una Junta Reorganizadora del Gremio Marítimo que contó con presencia de capitanes, oficiales y patronos.

Esta nueva asociación gremial marítima, creada en una coyuntura de desarticulación y distanciamiento entre los sindicatos del sector, vino a competir con la FOM por la representación de las tripulaciones de la flota Mihanovich. La UOM tenía características bien particulares, diferenciada de la FOM no sólo por su política gremial, sino también en su forma de organización: era un sindicato de empresa. Además, agrupaba de manera conjunta trabajadores y oficiales de la compañía Mihanovich. Su creación estuvo bajo sospecha de otros gremios y centrales contemporáneas del sector, vinculadas al *sindicalismo* y la USA. No obstante, contó con apoyo del Centro de Capitanes de Ultramar y de la Unión Naval de Oficiales, entre otras organizaciones del personal jerárquico. De igual modo, llamativamente, logró la aceptación del sindicato más poderoso de entonces, la Unión Ferroviaria, quien rivalizaba con la FOM dentro de la central obrera *sindicalista*. Según Di Tella (2003), quienes disputaban con la dirección sindical de la FOM vieron en la UOM una opción pragmática para debilitar su enorme ascendencia sobre el movimiento obrero. Como mencionamos, a su vez, la UOM contó con apoyo estatal a través del Prefecto Hermelo.

La UOM con el tiempo creció y se transformó en forma y contenido al nutrirse de militancias comunistas y socialistas que denunciaron la burocratización de la FOM (Di Tella, 2003). A pesar de ello, no perdió su mote de origen como “oficina de embarque de la compañía”.¹⁰ Tal vez por eso mismo, los intentos de unidad entre ambos gremios, durante un poco más de dos décadas, fueron fallidos. Uno de los impulsos más fuertes en este sentido fue gestionado por el secretario general de la FOM, Fortunato Marinelli, muy criticado por esta búsqueda. La UOM persistió como sindicato de empresa hasta 1946, cuando se inició el proceso de organización de un sindicato único de obreros marítimos, que la unió finalmente a la FOM, conformándose el Sindicato de Obreros Marítimo Unidos (SOMU). De igual modo, se vincularía a muchos otros centros de oficiales, capitanes y maquinistas a través de una

10. CGT. *Periódico de la Confederación General del Trabajo*, 1° noviembre de 1935, n° 81, p. 3

Confederación General de Gremios Marítimos y Afines creada al inicio del primer gobierno peronista.¹¹

Dentro de la reconfiguración de la constelación de gremios marítimos a partir de 1924, la Federación de Oficiales de la Marina Mercante se convirtió en un actor clave, conformada por el Centro de Capitanes de Ultramar, el Centro de Capitanes de Cabotaje y Baqueanos de los Ríos, el Centro de Comisarios Navales y el Centro de Radiotelegrafistas, con excepción de los maquinistas navales. Dicha federación se fortaleció tras la derrota de la huelga de octubre de aquel año impulsada por la FOM. Al mismo tiempo, la reconfiguración interna de la FOM devino en una rearticulación de sus estructuras y liderazgos, acentuando disputas político-sindicales que la desestabilizaron hasta la recomposición de su presencia y acción en 1928, año en el cual ambas federaciones confluirían nuevamente.

1928: ensayos, acuerdos y nueva huelga a bordo

Previo al conflicto gremial marítimo de 1928, la empresa Mihanovich fue objeto de otras protestas, como la de los caldereros y remachadores de sus astilleros en 1926 y 1927, respectivamente. Estos gremios, parte de la Federación de Obreros de la Construcción Naval (FOCN), declararon la huelga al gran armador, resistiendo así frente a la innovación tecnológica y otras estrategias tendientes a socavar la posición de los trabajadores. Las nuevas tecnologías, como soldadoras y martillos neumáticos, desequilibraban la organización gremial de los obreros navales, quienes gozaban de una alta tasa de sindicalización y condiciones de trabajo no comparables a otros grupos obreros de entonces (Sarti Ferreira, 2020, p. 193). Atendiendo a las transformaciones del proceso de trabajo, la capacidad de confrontación sindical y la política empresarial,

11. A finales de la década de 1930 la UOM contaba con cerca de 4.200 adherentes, tenía una secretaría y una bolsa de trabajo que, apenas inaugurada a mediados de 1938, colocó a diversos tripulantes, unos 350 entre agosto y octubre. Su Comisión de Prensa contaba con mimeógrafo propio y editaba el periódico *El Marino*. Su proximidad con el Estado la llevó a fines de 1943 a un acercamiento con la Secretaría de Trabajo y Previsión y a la construcción política impulsada por Juan D. Perón, lo cual profundizó sus diferencias con la FOM. Sin embargo, tras diversos intentos de unificación, en febrero de 1947, finalmente la UOM y la FOM constituyeron el Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU) con cerca de 70.000 afiliados y como parte de un proyecto federativo del sector más abarcativo que le daría vida en 1947 a la Confederación General de Gremios Marítimos y Afines (CGGMA), central obrera marítima independiente de la CGT con influencia notable. Tras la derrota de la huelga marítima de 1950, la CGGMA sería intervenida por la CGT y reemplazada por la Asociación Marítima Argentina (Contreras, 2010 y 2014).

Sarti Ferreira muestra cómo la inversión creciente en maquinaria por parte de Mihanovich constituyó también una estrategia disruptiva contra la organización obrera, un verdadero caballo de Troya en el espacio de trabajo, que permitió el reemplazo de los huelguistas por nuevos trabajadores, y logró socavar la posición estratégica de ciertos grupos obreros. La huelga naval contó con la solidaridad de la FOM frente al *lock-out*, así como con el protagonismo de ingenieros en innovaciones tecnológicas a favor de las patronales (Sarti Ferreira, 2020, p. 256). Finalmente, la recomposición del orden social portuario estuvo a cargo del conocido Prefecto Hermelo (Horowitz, 2015). En cierta forma, la huelga de los trabajadores astilleros de Mihanovich anticipó la contienda que involucraría a la organización sindical marítima en 1928.

Tras el momento crítico atravesado por la FOM al promediar la década de 1920, se intentaron restablecer puentes y alianzas en la constelación de organizaciones gremiales marítimas. La opción dio sus frutos, y hacia fines de esa década se reiteró una experiencia de unidad entre las tripulaciones agremiadas en la FOM y la Federación de Oficiales, conformándose el Consejo de Relaciones Marítimo. La UOM había sido invitada, aunque todo indica que no acusó recibo.

Tal conformación del Consejo, y los intentos por retomar el pacto de solidaridad y la alianza con la FOM, sin embargo, no fue una política generalizada de capitanes y oficiales. En marzo de 1928, se sometió a votación plebiscitaria la continuidad del Centro de Capitanes de Ultramar dentro de la Federación de Oficiales por este motivo. Por 79 contra 27 ganó la moción de permanecer en la Federación y en el Consejo. Más allá del resultado, la votación dejaba planteadas profundas diferencias políticas en el interior del Centro de Capitanes. Su secretario general José Segade lideraba entonces el grupo mayoritario a favor de la unidad con las organizaciones de la tripulación y los otros centros de oficiales.

Luego de la derrota de la huelga de 1924, caído el pacto de solidaridad entre tripulantes y oficiales que garantizaba el poder sindical de la FOM en la contratación a bordo, esta quedó totalmente desregulada y sujeta a la injerencia patronal y estatal, tanto para tripulantes como para el personal jerárquico. En el caso de los prácticos, estudiado por María Damilakau (2012), estos llegaron a pagar una parte de su salario a una comisión de la Prefectura para conseguir embarcarse. Dicha situación fue denunciada por el Consejo de Relaciones Marítimo y personificada en el ya mencionado Prefecto General Hermelo, devenido en el principal referente estatal contra la FOM, y quien sería nombrado nada menos que Jefe de Policía tras el golpe de Uriburu, entre septiembre y diciembre de 1930.

Denunciado y caricaturizado de manera recurrente en las páginas

de *La Unión del Marino*,¹² Hermelo tuvo protagonismo en la represión en el puerto de Rosario, donde impulsó una campaña incendiaria para obligar a los trabajadores portuarios a obtener un carnet expedido por la Policía para acreditar buena conducta. Tal iniciativa generó rechazo y denuncias por parte de sindicatos y partidos, como pudo observarse en la gran huelga portuaria de 1928. Los comunistas, particularmente, denunciaban la “maniobra policial” de demorar la entrega de carnets a trabajadores sindicalizados o con militancia en las izquierdas (Videla y Menotti, 2013). El Prefecto Hermelo se destacó, pues, por su fuerte accionar contra el movimiento gremial marítimo, al tiempo que reorganizaba y consolidaba el poder de la Prefectura para avanzar en el control estatal del sector.

Fue en aquel álgido 1928 cuando se creó el Consejo de Relaciones Marítimo. En pleno verano, en el mes de febrero, una asamblea de más de tres mil embarcados reunidos en el Teatro Verdi votó la conformación del Consejo, el cual volvió a reunir a oficiales y tripulantes en una acción conjunta por recuperar el poder gremial a bordo, que se había perdido en 1924.¹³ Con este objetivo, y luego de múltiples reuniones periódicas y asambleas de gran impacto público en aquel popular teatro portuario, en octubre el Consejo declaró la huelga contra la empresa Mihanovich.

La protesta a bordo se inició, como tantas veces antes, cuando la compañía obligó a la tripulación del vapor *Bruselas* a desembarcar. El hermano del capitán de este buque dirigía el carguero *Apipé*, y desembarcó a su tripulación en solidaridad. Al poco tiempo, la FOM en pleno declaró la huelga contra la empresa del armador croata, para entonces ya una sociedad anónima de capitales mixtos con directorios en Buenos Aires y en Londres.

La patronal respondió inicialmente incorporando obreros rompehuelgas, protegidos por cuadrillas de la Liga Patriótica Argentina. Los conflictos y enfrentamientos en el puerto eran cotidianos en tiempos de huelga; incluso se descubrieron algunas bombas en las embarcaciones. La protesta se prolongó hasta fines de 1928. La huelga volvió entonces a emerger en el horizonte como una acción posible y necesaria, como una opción efectiva para enfrentar el embate patronal y estatal contra los gremios marítimos, quienes volvían a ensayar acciones de unidad entre tripulantes y oficiales. Así, estos respondieron en la medida de sus experiencias y repertorios, que a esa altura ya eran parte de sus tradiciones sindicales, reforzando sus vínculos y consolidando la traza de una constelación gremial compartida en torno al Consejo de Relaciones Marítimas.

12. *LUM*, marzo de 1928, p. 1.

13. *LUM*, febrero de 1928, p. 1.

La unidad como meta: la experiencia del Comité Mixto

El inicio de la nueva década supuso para la clase trabajadora y sus organizaciones desafíos importantes: lidiar con un gobierno dictatorial, la censura, la represión y la persecución que impuso José F. Uriburu a partir del golpe militar del 6 de septiembre de 1930, ley marcial y estado de sitio mediante. Junto a este cimbronazo, la crisis económica mundial, la carestía de la vida y la desocupación también alimentaron una situación crítica.

En el interior del mundo gremial marítimo, tales embates reforzaron la búsqueda de una unidad posible con el fin de contrarrestar la representación escindida y fragmentaria de los sectores de a bordo, situación que debilitaba su accionar sindical. A su vez, la unidad intersindical buscada por los trabajadores marítimos encontró particular resonancia en las iniciativas del movimiento obrero a nivel nacional en los primeros años 30. El golpe de estado del mes de septiembre ciertamente aceleró las tratativas intergremiales para la creación de una central obrera unificada y apuró los acuerdos para delinear una política común que potenciara la voz de los gremios frente a un Estado poco dispuesto, ya no a intervenir y legislar en materia laboral –lo cual venía ensayando y desarrollando como política desde 1907 con diversos énfasis– sino a reconocer en los sindicatos y en las centrales obreras un interlocutor o un sujeto político válido.

La nueva central obrera, la Confederación General del Trabajo (CGT), redobló su apuesta al buscar no sólo la unidad de los distintos gremios, sino también al ponderar la opción por sindicatos unitarios que reuniesen en su estructura a todos los trabajadores y las trabajadoras de un sector económico o rama de actividad. Tanto la FOM desde 1910 como la Unión Ferroviaria a partir de 1922 venían practicando –con sus diferencias– este modelo gremial, en diversos grados y formas, trascendiendo así fronteras y divisiones propias de los oficios laborales. Los comunistas, principalmente, desde inicios de los años 30 llevaron este modelo también a los gremios industriales, más allá de los transportes.

La creación de la CGT expresó tales tendencias y expectativas por la representación unitaria y la unidad sindical. La opción, obviamente, no pudo evitar reproducir en su vida y desarrollo tensiones gremiales y políticas constitutivas de la dinámica del movimiento obrero. *Sindicalistas*, socialistas y comunistas, con excepción de los anarquistas que se mantuvieron fuera de la iniciativa, lucharon por la dirección de diversos gremios y de la central, con el previsible afán de hacer primar sus propias perspectivas.

Los gremios del transporte tuvieron un lugar central en la CGT durante sus primeros años de existencia, en particular ferroviarios y

marítimos. Así, en sucesivas disputas internas estuvieron involucrados tanto los gremios de tripulantes como los centros de oficiales y capitanes. Estos, muy cercanos a la corriente *sindicalista*, ponderaron la autonomía y la prescindencia política, posición que acercaba mucho al Centro de Capitanes, con su fuerte identidad profesional, al sector predominante dentro de la central obrera. Así, el capitán Leandro Morando participó de la fundación de la CGT como parte de los sindicatos autónomos y fue miembro de su Comisión Directiva Provisoria, meses antes de asumir como Secretario General del Centro de Capitanes de Ultramar, en septiembre de 1931. Dicha participación muestra al Centro de Capitanes como un actor protagónico en la dinámica del movimiento obrero, con una alianza sostenida con la corriente *sindicalista* y una prédica a favor de un modelo gremial unitario y prescindente.

Dentro de la experiencia de la constelación gremial marítima, es posible pensar la unidad como un elemento estratégico y fundante de su dinámica, aunque su realización haya sido intermitente. En todo caso, era un objetivo sobre el que insistían y sobre el que constantemente hacían esfuerzos, lo que marca también los desafíos que implicaba tal horizonte. En esta sintonía, en 1934 se creó el Comité Mixto Marítimo, sobre la base de la práctica que seis años atrás había dado vida al Consejo de Relaciones Marítimo. Aquel año, dicho Comité volvió a reunirse en un mismo organismo gremial a la Federación de Oficiales y a la FOM. En tiempos de crisis, la unidad construida hizo posible capear la tormenta. Esta alianza, que materializaba la solidaridad en las luchas frente a diversas empresas, brindó una plataforma común y fortaleció las reivindicaciones del sector. En esta frecuencia, el Comité, liderado por Fortunato Marinelli (FOM), Manuel Gallardo (Federación de Oficiales) y Leandro Morando (Centro de Capitanes), inició una acción conjunta en el mes de abril a través de conferencias, recorridas y el impulso de una nueva Comisión pro Marina Mercante. En tales prácticas configuró sus propias demandas prioritarias: la creación de un Ministerio de la Marina Mercante, la aplicación a bordo de la ley de la jornada de 8 horas de trabajo y la revisión de reglamentaciones vigentes.

En el sector marítimo en particular, el ensayo de nuevas formas de unidad o vinculación gremial fue en cierta medida exitoso. No es menor que en plena crisis este Comité haya logrado “una comunidad de intereses y aspiraciones, que hizo posible la contención de la ofensiva patronal contra los salarios, el contralor de los embarcos y la obtención de muchas mejoras para el gremio”.¹⁴ Solidarios en las luchas en diversas flotas, la alianza de gremios de la tripulación y oficiales dentro del Comité brindó una plataforma común y una coordinación superadora.

14. *LUM*, febrero de 1936, p. 1.

El Comité Mixto convocó el 5 de abril a una Conferencia Marítima en el Teatro Verdi, en la cual reafirmó este rumbo común. El acto, presidido por Fortunato Marinelli (FOM), Manuel Gallardo (Federación de Oficiales), Antonio Aguilar (Sección Marineros) y Leandro Morando (Centro de Capitanes) mostró, frente a una gran audiencia que colmaba la sala, la necesidad de sostener la acción conjunta a partir de las demandas compartidas en torno a la creación de un Ministerio de la Marina Mercante y la puesta en marcha de una comisión organizadora para tal fin con participación sindical, así como mediante la lucha a favor de la aplicación de leyes laborales a bordo.

La mencionada Comisión pro Marina Mercante Argentina fue creada finalmente por decreto el 17 de diciembre de 1934. Impulsada por el contraalmirante Eleazar Videla, entonces ministro de Marina del presidente Agustín P. Justo, participaron en esta representantes del Centro de Cabotaje Argentino, el Prefecto General Marítimo y asesores letrados del Ministerio de Marina, sin lugar para las representaciones obreras del sector (González Climent, 1972, p. 226). Entre sus tareas estaban el cálculo del monto de fletes pagados a buques extranjeros para el transporte de la producción nacional. Se destacó que sólo en el año 1934 se abonó a fletes extranjeros 160 millones de pesos moneda nacional, cifra que creció significativamente en los años de la Segunda Guerra Mundial.¹⁵ Ante semejante diagnóstico, la Comisión asumió como objetivo la organización de una marina mercante internacional de bandera nacional, la que no logró concretarse hasta que, en plena Segunda Guerra Mundial, el presidente Ramón Castillo daría los pasos iniciales.

Pasada la coyuntura crítica de la huelga general de enero de 1936 (Iñigo Carrera, 2000), los gremios marítimos ratificaron la práctica de la unidad estratégica, en el sector y en el conjunto del movimiento obrero. En el acto por el 1° de mayo de aquel año, como en muchas otras conmemoraciones del Día Internacional de los Trabajadores, los sindicatos marítimos se reunieron en el Salón Verdi. En aquella oportunidad el acto daba lugar también a un evento unificado de la propia CGT, con representantes de todos los gremios de la Capital Federal adheridos a la central obrera. Allí estuvieron en pleno los representantes del Comité Mixto Marítimo junto a múltiples dirigentes de otros sindicatos.

Si bien el acto ponía de manifiesto los avances a favor de la unidad, no obstante, también mostraba tanto la ausencia de linealidad en ese camino como las disputas constitutivas del mismo. El acto evidenció las contradicciones y los movimientos pendulares propios de la construcción gremial, contrastando allí la unidad lograda a mediados de la década por la constelación de sindicatos marítimos, materializada en

15. *Revista Marina*, 1940.

el Comité Mixto, con la profundización de las diferencias internas en la CGT desde fines de 1935. La perdurabilidad de este contraste, junto a las diferencias políticas y la competencia sindical, dio lugar primero a la ruptura de la CGT y luego al nacimiento de una nueva central obrera nacional. Así, en mayo de 1937, una Comisión de Relaciones Sindicales impulsada por los gremios marítimos, aunque no solamente, refundó la Unión Sindical Argentina. Dicho acto se concretó ante la participación de 63 delegados que representaban a 43 sindicatos. Allí estuvieron tanto la Federación de Oficiales de la Marina Mercante como la FOM, protagonistas centrales del Comité Mixto.

La USA tuvo como máximo dirigente al fomista Fortunato Marinelli, quien fue su Secretario General hasta el año 1942, cuando abandonó el puesto para asumir como Director Obrero de la Caja de Jubilaciones de los Marítimos.¹⁶ El recorrido de Marinelli vuelve a poner de manifiesto demandas centrales del gremio marítimo en aquella coyuntura, encarnadas en las trayectorias de sus dirigentes, como fue la institucionalización de ciertos derechos y el reconocimiento estatal de la organización obrera y sus reivindicaciones.

A modo de cierre

La reconstrucción histórica que propone el artículo, en primer lugar, permite apreciar el protagonismo de los centros y sindicatos marítimos en el conflicto social, dejando claro que la interpretación de aquellos años como tranquilos, de paz social y de mera integración social no tiene mucho asidero empírico aún en sectores centrales de la económica nacional.

Los años que van desde la primera posguerra hasta mediados de la década de 1930 en el sector marítimo argentino han estado nutridos de conflictos, proyectos, alianzas y desencuentros. Sin lugar a dudas, fueron años con un gran protagonismo del sindicalismo de los embarcados en la resolución de distintos aspectos gremiales que emergían en una coyuntura por momentos crítica. Los frentes fueron múltiples, y en muchos casos se superponían. No era sencillo desenmarañar ese enredo.

Las luchas contra las patronales y el Estado se articularon con las disputas internas por ordenar la representación gremial del sector, tanto entre la tripulación y los oficiales como en el conjunto de la rama de actividad. El apego al oficio particular y la identidad más abarcativa de obreros marítimos se disputaban las subjetividades de los trabajadores

16. Investido de este cargo formaría parte del Consejo Asesor del Instituto Nacional de Previsión Social reorganizado por la Secretaria de Trabajo dirigida por Juan D. Perón (Di Tella, 2003, p. 256).

en el plano de la organización gremial. Cada organización tenía sus fortalezas. Finalmente, en el desarrollo del proceso las perspectivas unitarias se fueron consolidando como el anhelo predominante, aunque siempre tensionado por las singularidades de oficio. La traza de constelaciones gremiales alternaba por lo tanto con la dispersión.

Las estrategias que favorecían prácticas con perspectivas de pacto, alianza, consejo, comité o federación entre tripulantes y oficiales se fueron imponiendo, desafiando así la particular realidad laboral de los oficios a bordo. La característica fragmentación del mundo del trabajo marítimo inicialmente había sido puesta en jaque desde la primera década del siglo por la FOM, aunque la unidad de todas las secciones y jerarquías de a bordo siguió siendo un objetivo a lograr, hasta que a fines de la segunda década del siglo XX el Pacto Solidario entre la FOM y el Centro de Oficiales de la Marina Mercante consolidó un alto grado de unidad gremial en el sector. Este enorme logro institucional coincidió con el auge de las luchas obreras en general, y marítimas en particular, en el exitoso ciclo que abarcó desde 1916 hasta 1921. Este último año estaría marcado por una derrota significativa de una huelga contra la compañía Mihanovich que devino en ruptura del Pacto Solidario entre la tripulación y la oficialidad, proceso que cristalizó en 1924. No es menor resaltar que las empresas y el estado accionaban a favor de la representación fragmentada.

Más allá de los resultados de coyuntura, la experiencia de aquellos primeros años consolidó en las tradiciones del gremialismo marítimo un lugar central para el concepto de unidad sindical, el que tanto como mito, meta u horizonte se convirtió en un elemento clave de su construcción político-gremial. Es en 1924, en un contexto adverso, cuando se evidencia la persistencia y la fuerza de lo que venimos mencionando. Aquel año el gremialismo marítimo retomó la lucha y con ella sus proyectos gremiales unitarios. Como si ambas estuvieran asociadas, como si una potenciara la otra, y viceversa. Tras esta dinámica, en 1928 fue creado el Comité de Relaciones Marítimo. De igual modo, ante el nuevo contexto abierto por la crisis del 30 y el golpe militar encabezado por Uriburu, la respuesta sindical marítima, fundada en su experiencia previa, relanzó el armado unitario a partir de la fundación del Comité Mixto en 1934.

El artículo puso de relieve cómo, desde las luchas reivindicativas de 1924 hasta la demanda generalizada de legislación unificada y de un Ministerio para el sector, se fueron desplegando nuevas peticiones frente al Estado, al tiempo que se configuraban nuevos horizontes en la política gremial. El sindicalismo marítimo, desde inicios de la década del 10 hasta mediados de los años 30, de alguna manera y más allá de su recorrido singular, fue indicativo de las tendencias predominantes en el movimiento obrero de entonces. Será recién al promediar la década de

1930 que terminará de perder ese lugar de privilegio que supo ocupar por más de dos décadas.

En 1935, las disputas internas nuevamente afectaron el proyecto unitario que le había dado vida a la CGT, y a fines de aquel año la central obrera sufriría su primera división, aun cuando en enero de 1936 se desarrollaría la huelga general más significativa de la década y de los años previos a la emergencia del peronismo. Los marítimos continuarían su apuesta gremial y en 1937 retomarían con mayor énfasis su prédica *sindicalista* al encabezar la refundación de la USA. Esta central obrera mantuvo viva la llama de su proyecto por un tiempo más. Sin embargo, es preciso señalar que, desde su fundación, la USA estaría en franca inferioridad numérica frente a la CGT. Ciertamente, aun manteniendo la dirección de la USA, los dirigentes gremiales marítimos fueron perdiendo influencia y su importancia relativa disminuyó en el interior de un movimiento obrero encabezado por los ferroviarios, quienes eran secundados por otras entidades sindicales como las de estatales, empleados de comercio y municipales, y por los crecientes gremios industriales.

Más allá de esto, durante el primer peronismo volverían a retomar el impulso a favor de la construcción de una organización sindical única para la rama de actividad. Con una USA diezmada, pero con el firme propósito de mantener una impronta potente en términos de central obrera, o al menos de nucleamiento sindical, en 1947 crearían la Confederación General de Gremios Marítimos y Afines, uno de los proyectos unitarios más ambiciosos que construyeron en su recorrido histórico (Contreras, 2014 y 2017). En este armado, las experiencias analizadas en este artículo se constituyeron en pilares y antecedentes insoslayables de una tradición sindical que logró arraigo profundo en los trabajadores de la actividad y que recurrentemente se expresó a través de constelaciones gremiales y luchas emblemáticas protagonizadas conjuntamente por tripulantes y oficiales, las que sin dudas vale la pena seguir historizando.

Bibliografía

- Anapios, L. (2013). La ley de jubilaciones de 1924 y la posición del anarquismo en la Argentina. *Revista Historia del Derecho* (46).
- Aquino, C. (2007). Izquierda y movimiento obrero: estrategias y discursos del sindicalismo revolucionario a propósito de la ley de jubilaciones de 1924. XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. UNT.
- Belkin, A. (2018). Los marítimos. En A. Nieto y O. Videla (comps.). *El anarquismo después del anarquismo. Una historia espectral*. Gesmar.
- Caimari, L. (2012). *Mientras la ciudad duerme. Pistoleros, policías y periodistas en Buenos Aires, 1920-1945*. Siglo XXI.

- Camarero, H. (2007). Consideraciones sobre la historia social de la Argentina urbana en las décadas de 1920 y 1930: la clase obrera y sectores populares, *Nuevo Topo. Revista de historia y pensamiento crítico*.
- Caruso, L. (2016) *Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires (1889-1921)*. Imago Mundi.
- Caruso, L. (2017a). Federados, soldados, y productores: la militancia sindicalista revolucionaria en el sector marítimo (1910-1924). *Revista Archivos del Movimiento Obrero y la Izquierda* (10), 33-53.
- Caruso, L. (2017b). Legislando en aguas profundas. La OIT, nuevas reglas para el trabajo marítimo y su desarrollo en la Argentina de la primera posguerra. En L. Caruso y A. Stagnaro (coords.). *Una historia regional de la OIT: Aportes sobre regulación y legislación del trabajo latinoamericano*. Estudios/Investigaciones; 62. UNLP.
- Caruso, L. y Contreras, G. (2019). *Cien años del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante (1918-2018)*. *Imágenes que recorren un siglo*. CCUOMM.
- Caruso, L. y Contreras, G. (2023). Jerárquicos y sindicalistas. Los orígenes del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante. *Revista TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, en prensa.
- Contreras, G. (2010), La estrategia reformista de la clase obrera y el gobierno peronista. Proyecciones sindicales de la huelga marítima de 1950. *Documentos y Comunicaciones 2008-2009*. PIMSA, 112-164.
- Contreras, G. (2014). Navegando en aguas turbulentas. La Confederación General de Gremios Marítimos y Afines (1947-1950): del sindicato único marítimo a la central obrera sindicalista. *Revista Prohistoria* (20) XVI, 89-114.
- Contreras, G. (2017). La organización del movimiento obrero durante el primer peronismo (1946-1955): nucleamientos sindicales y centrales obreras. *Avances del Cesor*, V (16), XIV, 45-68.
- Del Campo, H. (1986). *El sindicalismo revolucionario (1905-1940)*. CEAL.
- Damilakau, M. (2012). Estrategias de supervivencia en un mundo laboral conflictivo: los prácticos del puerto de Buenos Aires, 1856-1924. *REMS* (5/6), 69-78.
- Di Tella, T. (2003). *Perón y los sindicatos, el inicio de una relación conflictiva*. Ariel.
- Díaz, H. (2008) *Ramón Suarez Picallo. Años de formación política. Selección de textos (1916-1931)*. Alborada.
- Falcón, R. y Monserrat, A. (2000). Estado, empresas, trabajadores y sindicatos. En R. Falcón (dir.). *Nueva historia argentina*, tomo VI. Sudamericana.
- González Climent, A. y A. (1972). *Historia de la Marina Mercante Argentina*. Talleres Gráficos Negri.
- Gutiérrez, L. y Romero L.A. (2007). *Sectores populares, cultura y política. Buenos Aires en la entreguerra* [1995]. Siglo XXI.
- Horowitz, J. (1995). Argentina's failed general strike of 1921: a critical mo-

- ment in the radical's relations with unions. *Hispanic American Historical Review* (75), 57-80.
- Horowitz, J. (2001). Cuando las elites y los trabajadores coincidieron: La resistencia al programa de bienestar patrocinado por el gobierno argentino, 1923-24. *Anuario IEHS* (16).
- Horowitz, J. (2015). *El radicalismo y el movimiento popular (1916-1930)*. Edhasa.
- Iñigo Carrera, N. (2000). *La estrategia de la clase obrera. 1936*. Ediciones la Rosa Blindada.
- Karush, M. (2013). *Cultura de clase. Radio y cine en la creación de una Argentina dividida (1920-1946)*. Ariel.
- Monserrat, M.A. (2011). La conflictividad obrera y el partido radical. Los trabajadores marítimos entre 1916 y 1930. En V. Cañete, F. Rispoli, L. Ruocco y G. Yurkievich (comps.). *Los puertos y su gente, pasado presente y porvenir. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*. Gesmar.
- Sarti Ferreira, F. (2020). *A contrarrevolução produtiva: refluxo e estabilização do conflito social em Buenos Aires, 1924-1930*. Tesis de Doctorado, USP.
- Videla, O. y Menotti, P. (2013). Las huelgas de los estibadores portuarios en el sur santafesino en 1928. *Sociohistórica*, (32), UNLP.
- Villena, C. (2009) *La lucha de clases en el Puerto de Buenos Aires: La Federación Obrera Marítima, 1920-1921*. Tesis de Grado Historia, FFyL-UBA.

Prensa sindical y construcción política. Los ferroviarios comunistas del Central Argentino (Rosario y Pérez durante los años 20)

Laura Badaloni

Investigaciones Sociohistóricas Regionales - Universidad Nacional de Rosario -
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina
labadaloni@gmail.com
ORCID: 0000-0002-3687-4311

Título: Trade union press and political construction. The communist railwaymen of Central Argentino Railway (Rosario and Pérez during the 20s)

Resumen: El presente artículo explora la militancia comunista en el ámbito ferroviario a partir de las transformaciones laborales, las experiencias de lucha y la organización sindical y partidaria. Para ello, se recurre a un análisis situado y relacional centrado en una compañía –el Ferrocarril Central Argentino (FCCA)– en Rosario y Pérez. Se examina particularmente un periódico de empresa comunista, *El Riel*, que circuló en esa compañía a fines de los años 20. El abordaje de esta publicación contribuye a un acercamiento al proceso de formación de una comunidad obrera ferroviaria local y aporta al estudio de la prensa obrera en el período analizado.

Palabras clave: ferroviarios – comunistas – periódico de empresa – Ferrocarril Central Argentino

Abstract: This article explores the communist militancy in the railway sector from the labor transformations, the experiences of struggle and union and party organization. In order to this, a situated and relational analysis is used,

DOI: <https://doi.org/10.46688/ahmoi.n22.401>



Obra bajo licencia Creative Commons 4.0 International
(Atribución - NoComercial - CompartirIgual)

focused on the Central Argentino Railway (FCCA) in Rosario and Pérez. *El Riel* –a communist company newspaper that circulated in that firm at the end of the 1920s– is specially examined. The analysis of this publication contributes to an approach to the making process of a local railway worker community and the study of the worker press in that period.

Keywords: railwaymen – communists – company newspapers – Central Argentino Railway

Recepción: 10 de enero de 2023. **Aceptación:** 28 de febrero de 2023

* * *

El Riel fue un periódico de empresa que circuló en los últimos años de la década del 20 dentro de los talleres y otras dependencias del Ferrocarril Central Argentino (FCCA) de Rosario y Pérez, en la provincia de Santa Fe. Nuestro objetivo es analizar esta publicación a partir de considerar su relevancia a la hora de acercarnos a las condiciones de labor en las empresas ferroviarias británicas en Argentina y a los procesos de construcción de comunidades obreras vinculadas a ellas. Asimismo, nos permite examinar las modalidades de inserción del Partido Comunista (PC) en la clase trabajadora del país y, en particular, en el colectivo ferroviario. Por último, el propio periódico en sí mismo resulta un objeto interesante de abordar en su materialidad y como exponente de la prensa obrera de este período.

El mundo del trabajo ferroviario durante la primera mitad del siglo XX ha sido explorado por un conjunto de autoras y autores que se han focalizado en diferentes tópicos: condiciones de vida, conflictividad laboral, organización sindical y dimensión comunitaria (Thompson, 1978 y 1984; Horowitz, 1985; Gordillo, 1988; Suriano, 1999; Contreras, 2011; Mengascini, 2011; Palermo, 2011; Monserrat, 2011; Marcilese, 2013; Miravalles, 2013; Menotti y Oliva, 2015; Aquino, 2017; Badaloni, 2018; Aldao, 2018). También se han indagado las estrategias de calificación laboral tanto obreras como patronales (Ayuso, 2017; Badaloni, 2022) y las políticas de gestión de mano de obra implementadas por las compañías (Palermo, 2019; Badaloni 2020 y 2022). En los últimos años, se han hecho aportes desde la perspectiva de género, analizando a las trabajadoras de la rama, la configuración de “masculinidades” y la intervención femenina en las protestas (Palermo, 2011; D’Uva, 2021; Badaloni, 2021 y 2022).

Por otro lado, y partiendo de trabajos pioneros como el de Sylvia Saïtta (1998), el campo de estudio de la prensa y las publicaciones periódicas en Argentina se ha nutrido de nuevas investigaciones que ha incluido objetos diversos y perspectivas metodológicas novedosas (Delgado y Rogers, 2014; Buonuome, 2019). La prensa obrera, en particular, fue

examinada a través de la focalización en distintas corrientes ideológicas: anarquistas, sindicalistas, socialistas y comunistas (Molyneux, 1986; Camarero, 2007; Lobato, 2009; Anapios, 2011 y 2016; Díaz, 2015; Ceruso, 2017; Fernández Cordero, 2019). En relación a las publicaciones e iniciativas editoriales comunistas,¹ existen exploraciones, entre otras, de Camarero (2007), Piemonte (2020) y Petra (2020).

La prensa obrera tanto sindical como partidaria ha sido ampliamente utilizada como fuente para reconstruir la historia de las y los trabajadores del ferrocarril en diferentes periodos y espacios. Sin embargo, existe un vacío en relación a los estudios que tomen las publicaciones editadas por estos colectivos ferroviarios como objeto de estudio específico. Tal como señala Mirta Lobato (2009), durante la primera mitad del siglo XX, “la prensa obrera se fue convirtiendo en una herramienta fundamental para la construcción de identidades de los trabajadores”. Al mismo tiempo, las organizaciones de las y los trabajadores consideraron que la práctica de leer era clave “como medio de acceso al conocimiento y al placer” en el marco de un escenario cultural caracterizado por la edición creciente de materiales escritos, el incremento de la prensa periódica y la multiplicación de espacios de lectura.

Los ferroviarios iniciaron tempranamente la fundación de bibliotecas y la puesta en marcha de emprendimientos editoriales. Los conductores nucleados en La Fraternidad (LF) redactaron su revista sindical desde 1907. Con anterioridad, desde 1902, habían publicado el boletín *El Conductor de Máquinas*. Con la intención de socializar destrezas de oficio fundaron, para la misma etapa, escuelas de maquinistas por seccionales dependientes del sindicato. En el caso de Rosario y de la empresa FCCA, un colegio de ese tipo fue creado en 1913, el cual contó, además, con una biblioteca provista de materiales apropiados para la tarea pedagógica y la formación de los socios (Badaloni, 2022). El resto de los trabajadores ferroviarios ocupados en otras áreas del ferrocarril –Talleres, Tráfico, la administración o Vía y Obras– redactaron también periódicos desde principios del siglo XX. La Confederación Ferrocarrilera fundada en 1903 poseía un órgano gremial –*El Ferrocarril*– que circuló hasta 1908. Con posterioridad, *El Obrero Ferroviario* vio la luz a partir de

1. Respecto a la bibliografía específica sobre el comunismo en Argentina, mencionamos particularmente producciones que se vinculan directamente con nuestra investigación centrados en el cruce entre comunismo, clase obrera industrial, cultura obrera, repertorios de organización y confrontación: Camarero (2007) y Ceruso y Staltari, (2018). Igualmente, aquellas que priorizan un análisis desde los lugares de trabajo, perspectiva también presente en este artículo: Ceruso (2015). Asimismo, por una cuestión de espacio remitimos al estado de arte de Petra, García y Martirén (2021). En cuanto al comunismo en Rosario, Cfr. entre otros: Videla, Menotti y Diz (2013) y Menotti (2016).

1912 acompañando la fundación de la Federación Obrera Ferrocarrilera (FOF) y sobrevivió a los sucesivos cambios institucionales.

Paralelamente a las iniciativas obreras, las empresas ferroviarias apelaron también a estrategias de integración orientadas a este creciente universo de lectores. En ese sentido, el FCCA recurrió a diferentes opciones: centros culturales, concursos literarios, bibliotecas, boletines, órdenes de servicio, reglamentos internos y una revista oficial de la firma (Badaloni, 2022).

Desde una perspectiva relacional, consideramos que el análisis de *El Riel* debe enmarcarse en ese contexto cultural caracterizado por la palabra escrita y un público lector que se expandía continuamente con el aumento de los niveles de alfabetización en el país. En ese sentido, dialogaba con un sinfín de otras publicaciones originadas en organizaciones sindicales o políticas reconocidas como aliadas o adversarias, con materiales producidos por las patronales y el propio Estado. A estos se sumaba un conjunto de revistas culturales, prensa comercial y libros en general de circulación masiva y de origen nacional o extranjero. Es decir que la aparición de *El Riel* se conectó con esa cultura impresa que trascendía los límites del mundo obrero y los márgenes ideológicos de la izquierda.

Como hipótesis, sostenemos que el surgimiento de *El Riel* estuvo ligado estrechamente a la orientación nacional del Partido Comunista argentino (PC), que desde mediados de los años 20 se proponía “proletarizar” y “bolchevizar” la organización partidaria adoptando una estructura celular afín a una organización leninista. Asimismo, su circulación dentro de la compañía demostraba la presencia (y permanencia) de militantes de esa corriente que habían participado de las protestas desatadas en los dos primeros decenios y en las diferentes organizaciones gremiales que se sucedieron. Los ferroviarios comunistas se volcaron en esta etapa a los espacios donde poseían un desarrollo político afianzado, entre ellos el FCCA de Rosario, con la intención de ganar adeptos a su corriente. La ausencia de confrontaciones de gran envergadura en la rama, como las entabladas previamente, delineaba un escenario en el cual resultaba adecuada la batalla política a través del diálogo y la discusión. Las páginas de *El Riel* constituían un instrumento flexible que combinaba (y conectaba) la propaganda política y la acción sindical concreta. En ese sentido, se instaba, por un lado, a la construcción de un partido similar al Bolchevique que garantizara la resolución (a través de la revolución socialista) de los problemas que afectaban a las y los trabajadores. Por el otro, se estimulaba en el ámbito gremial la defensa de la unidad organizacional acompañada de una crítica frontal a las direcciones de la Unión Ferroviaria y LF y el combate contra aquellos que sostenían posiciones autonomistas –como, por ejemplo, la opción

de sindicatos por empresa o centrales paralelas-, muy extendidas entre los núcleos obreros de los talleres del FCCA.

En la primera parte de este artículo presentamos la empresa ferroviaria analizada y un pantallazo resumido de la dinámica de las relaciones capital-trabajo y la organización sindical desde fines de la década del 10 y a lo largo de la siguiente. En una segunda sección, abordamos brevemente la constitución del PC en Rosario y sus alrededores y su vinculación con el ámbito ferroviario. En tercer lugar, analizamos *El Riel* como objeto en sí mismo y como instrumento de construcción política y sindical. Por último, ensayamos un conjunto de reflexiones finales.

En relación a las fuentes utilizadas, hemos consultado un corpus documental variado y con orígenes diversos (prensa obrera, archivos de la empresa y estatales): *El Riel*, *La Internacional*, *El Obrero Ferroviario*, Fojas y Fichas de Personal del FCCA, Estadística de los Ferrocarriles en Explotación y material de la Foreign Office.

El Ferrocarril Central Argentino y su personal en la década del 20. Luchas y organización sindical

La instalación de la firma de capitales británicos FCCA en Argentina se remonta a la década de 1860. Su núcleo más importante estaba en Rosario y sus alrededores, donde además se habían erigido los dos talleres principales –Talleres Rosario y Talleres Gorton en Pérez–, los primeros dedicados a la reparación y mantenimiento de coches y vagones y los segundos, a las locomotoras. El personal total de la compañía llegó a alcanzar las 39.000 personas,² mientras sus talleres superaron los 3.000 trabajadores ocupados. Se caracterizó por implementar un conjunto de políticas de gestión de mano de obra que combinaba elementos de coerción e integración discriminada por medio de dispositivos acompañados de prácticas y discursos con profundos rasgos paternalistas (Badaloni, 2022). Las acciones obreras y las crecientes intervenciones del Estado en materia social fueron corroyendo este sofisticado sistema patronal y obligó a su modificación y adaptación.

La coyuntura comprendida entre 1917 y 1921 fue el escenario de importantes protestas. Algunas de las más violentas se desarrollaron entre junio y agosto de 1917 al interior de los talleres mencionados y confluyeron posteriormente en la huelga general ferroviaria de septiembre de ese año (Palermo, 2011; Badaloni, 2018 y 2022). Cuando estos conflictos finalizaron luego de un decreto del gobierno de Yrigoyen, los resultados fueron desiguales para el colectivo ferroviario. Mientras LF

2. Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Ferrocarriles (DGF), *Estadística de los Ferrocarriles en Explotación*, 1916.

consiguió mejoras con la sanción de una Reglamentación del Trabajo, la FOF no logró satisfacer la mayoría de sus reclamos (Goldberg, 1979; Gordillo, 1988). Las empresas ferroviarias, por su parte, objetaron la intervención del Estado y su injerencia en cuestiones que consideraban de su propia potestad y optaron en los hechos por no cumplir las nuevas disposiciones. Para la mayoría de los trabajadores ferroviarios –por fuera de maquinistas y foguistas–, este incumplimiento se combinó con un proceso de fragmentación sindical, lo cual derivó en un perjuicio mayor. A partir de 1918 y hasta 1921, los trabajadores del FCCA declararon numerosas huelgas parciales a lo largo de la línea que comprometieron la disciplina y la autoridad patronal en los lugares de trabajo y, como consecuencia, las tareas productivas. La estrategia de la dirección fue profundizar los mecanismos coactivos (despidos de activistas, aplicación de sanciones, etc.) e introducir cambios tanto en sus políticas de gestión de mano de obra como en el desarrollo de los procesos de trabajo. Desde mediados de la década del 10 y a lo largo del siguiente decenio, se incorporaron algunos lineamientos de la organización científica del trabajo en los talleres, adecuándolos a la actividad ferroviaria. Estas estrategias racionalizadoras debieron enfrentar resistencias por parte de los trabajadores, algunas de forma abierta y otras de manera más solapada que quedaron registradas en el archivo de personal (Badaloni, 2022).

Las tensiones y controversias suscitadas al interior de los talleres y otros espacios derivaron en la escisión de algunas seccionales de la FOF. También denotaban disputas en torno a dos modelos de organización sindical. Esquemáticamente, podría señalarse que mientras uno tendía a una mayor centralización institucional (similar a la adoptada por LF), el otro se emparentaba con tradiciones más federalistas. Entre 1919 y 1924, en esta compañía se desarrollaron experiencias de agremiación por empresa impulsadas por anarquistas y militantes que propugnaban posiciones autonomistas. El Sindicato del FCCA encabezó al menos dos huelgas importantes, en 1919 y 1921, ambas con desenlaces negativos que se materializaron en numerosos despidos. La FOF y su sucesor, el Sindicato de Tráfico y Talleres, no avalaron estas medidas por considerar impudente la declaración de estas huelgas, por lo cual delegados y activistas quedaron a merced de la patronal. De todos modos, y tal como ha sostenido el dirigente comunista y foguista del FCCA, Florindo Moretti,³ si bien algunas medidas fueron resueltas “irresponsablemente por los anarquistas”, la mayoría de ellas fueron decididas en asambleas de trabajadores ante los abusos de las empresas (Lozza, 1985). Los re-

3. Florindo Moretti (1900-1983) fue foguista de locomotora del FCCA, líder gremial ferroviario y dirigente y fundador del Partido Comunista en Casilda (Santa Fe).

sultados de estas protestas derivaron en una situación de desgaste en el colectivo obrero y un debilitamiento de las corrientes autonomistas más combativas. Estas condiciones habilitaron la consolidación de opciones más moderadas vinculadas al sindicalismo y al socialismo y a dirigentes como Antonio Tramonti. Mientras tanto, durante 1920, la FOF definió una nueva estructura organizativa y se constituyó el Sindicato de Tráfico y Talleres. Paralelamente, se conformó junto con LF un organismo mixto denominado la Confraternidad Ferroviaria que funcionó hasta 1929. Paulatinamente algunas de las secciones del FCCA que habían abandonado la organización nacional regresaron a ella con la excepción de la de Talleres de Rosario y Pérez y la de Campana que continuaron escindidos y rebeldes por un tiempo más.

La nueva entidad adoptó desde su creación métodos de reclamo menos confrontativos como el “obstruccionismo” o el “trabajo a reglamento”. El logro de escalafones para distintas categorías y el reconocimiento de los sindicatos por parte de las compañías permitió al oficialismo defender la eficacia de sus nuevas formas de reclamo, lo cual consideraron una victoria frente a la oposición. La reorganización de la sección Talleres en el FCCA de Rosario en 1921 y luego la de Santa Fe alentó una declaración triunfalista de la conducción:

El divisionismo en el gremio ferroviario y, especialmente en el Central Argentino, toca a su fin. La sección Rosario, que siempre fue la más azotada por la plaga del divisionismo, tiende a librarse por completo de su perniciosa influencia.⁴

A lo largo de 1922, se desarrollaron tensos debates que culminaron en la constitución de la Unión Ferroviaria con una estructura similar al gremio de los maquinistas. Un editorial explicaba los cambios ocurridos proclamando la desaparición del “sistema federalista” y su reemplazo por otro “netamente centralista”. También anunciaba que “la adopción de la personería jurídica” significaba “salir del marco del sectarismo” y el logro de nuevas mejoras a través del “empleo de la acción legal”.⁵

La consumación de estas transformaciones suscitó resistencias de algunas seccionales del país: en Buenos Aires se conformó un Comité de Relaciones con participación de los comunistas y en el FCCA de Rosario se fundó un nuevo organismo por empresa: el Sindicato de Ferroviarios Unidos del FCCA, controlado por los anarquistas. Desde la fracción triunfante se inició una campaña de denuncia, desprestigio y expulsión de los grupos disidentes quienes seguían sosteniendo el

4. *El Obrero Ferroviario*, 16 de marzo de 1921.

5. *El Obrero Ferroviario*, 10 de octubre de 1922.

proyecto federativo. Anarquistas, comunistas o autonomistas fueron estigmatizados y ridiculizados tildándolos de “divisionistas”, “rojos” o “traidores” (Goldberg, 1979). Ante la convocatoria de un congreso del nuevo gremio de empresa realizado en la sección Rosario, se los llamó despectivamente “revolucionarios de cartón”.⁶ Al mismo tiempo, se decidió la disolución de algunas secciones opositoras y la expulsión de afiliados. Los sectores díscolos constituyeron, a comienzos de 1923, la Federación de Sindicatos Ferroviarios sobre la base de organismos por ferrocarriles adheridos a la Unión Sindical Argentina con dos comunistas en su dirección: Florindo Moretti y Luis Cechini (Lozza, 1985).

Hacia 1924, la consolidación de la Unión Ferroviaria era un hecho. La entidad había conseguido su personería jurídica, lo cual le confería un lugar clave como interlocutora oficial para negociar mejoras y escalafones en detrimento de cualquier otra representación gremial (Lozza, 1985). De todos modos, la hegemonía lograda no significó la desaparición de corrientes disidentes. En el FCCA de Rosario, los comunistas mantuvieron núcleos militantes, especialmente en los Talleres, y desarrollaron nuevas iniciativas como veremos a continuación.⁷

Comunistas en Rosario

La militancia comunista en Rosario tuvo sus orígenes –tal como en otros espacios de Argentina– en la crisis producida al interior del Partido Socialista alrededor de temas vinculados a la Primera Guerra Mundial, la separación entre la actividad política y la sindical y finalmente la postura partidaria frente a la revolución soviética. Hacia agosto de 1917, un grupo de militantes rosarinos se presentaba en los primeros números de *La Internacional*⁸ como quienes habían sido expulsados por haber sancionado *la posición belicista de los parlamentarios socialistas* frente a la Gran Guerra.⁹ Algunos de ellos, como Francisco Muñoz Diez o Manuel Molina, trabajaban en el FCCA y cumplieron un rol importante en las

6. *El Obrero Ferroviario*, 1 de diciembre de 1922.

7. En una nota de *El Obrero Ferroviario* donde se definía la influencia de las diferentes corrientes disidentes, se aseguraba que los comunistas tenían militantes e influencia en el FCCA de Rosario (*El Obrero Ferroviario*, 16 de enero de 1923). Según Camarero (2007), el sector comunista controlaba varias seccionales como Haedo, Buenos Aires Oeste y Patricios en la provincia de Buenos Aires y General Pico y Realicó en La Pampa.

8. A partir de agosto 1917 se había comenzado a publicar en la ciudad de Buenos Aires *La Internacional. Periódico socialista quincenal*, antecedente directo de su homónimo surgido en 1920 vinculado al recientemente formado PC de Argentina, adherido a la Internacional Comunista o Tercera Internacional.

9. *La internacional*, 20 de agosto de 1917. Cfr. Menotti (2016).

huelgas de ese año. Molina, por ejemplo, fue encarcelado durante los conflictos. También algunas militantes mujeres luego devenidas comunistas participaron de aquella protesta, como Emma Rola (Lozza, 1985).

A través de las noticias aparecidas en el periódico comunista, se observa cómo, a lo largo de la segunda mitad de la década del 20, va cobrando importancia el trabajo del partido en Rosario, así como en otras localidades de la provincia de Santa Fe. En consonancia con las resoluciones del Congreso del PC argentino de 1925 inspiradas en las definiciones de la propia Internacional Comunista, tendientes a “bolchevizar” los partidos,¹⁰ los comunistas rosarinos comienzan a reemplazar la organización basada en centros por una estructura de células. Entre enero de 1927 y diciembre de 1929 es constatable en la prensa partidaria la creación de estos organismos en empresas, barrios rosarinos y localidades cercanas (Frigorífico Swift, en el ferrocarril, entre trabajadores tranviarios y rurales) y un seguimiento minucioso del desarrollo gremial en sectores obreros de la ciudad donde el PC contaba con militantes: gráficos, ebanistas, portuarios, calzado, metalúrgicos, albañiles, etc.

La actividad en Rosario se intensificó desde mediados de 1926 con campañas de afiliación y realización de charlas y conferencias que se desarrollaban tanto en casas de familias, en el local partidario o en la vía pública. Estas estaban a cargo de figuras públicas como el obrero gráfico Francisco Mónaco, el ferroviario Francisco Muñoz Diez, el dirigente de la Juventud Alejandro Onofrio y el obrero pintor Mario Cascallares. La condena y posterior ejecución de Sacco y Vanzetti fueron motivo de acciones y del impulso de huelgas, también en el FCCA (Badaloni, 2022). El ya nombrado Cascallares fue elegido concejal en las elecciones comunales de Rosario en mayo de 1928. Estos comicios coincidieron con el inicio de un proceso local de protestas que finalizaría recién hacia fines de ese año involucrando a portuarios, trabajadores de la Refinería, tranviarios, ferroviarios, carreros, conductores de camiones, entre otros.

Junto con la participación en huelgas y manifestaciones obreras, la militancia comunista promovía eventos dedicados a la reafirmación partidaria. La conmemoración de los aniversarios de la revolución rusa o del 1º de mayo fueron momentos clave dentro de una liturgia comunista.¹¹ Además de la prioridad dada a los obreros en sus lugares de trabajo, la atención se extendía a jóvenes, mujeres y niños. La versión rosarina de la agrupación “Compañerito”¹² fue constituida en junio de

10. Sobre la “bolchevización”, véase Pla (1987) y Camarero (2007).

11. Para un análisis más minucioso de la cultura y ritualidad comunista cfr. Camarero (2007)

12. Sobre la agrupación “Compañerito” cfr. Camarero (2007) y Piemonte (2020).

1928 acompañada de una charla a cargo de Alejandro Onofrio frente al público infantil y a padres que habían acompañado a sus hijos:

Con palabras sencillas y comprensibles para los niños explicó la diferencia de clases a través del llamado día de los reyes, [...y dijo:] como adivina vuestra picardía [los Reyes] no existen; ellos son vuestros padres que como no ganan el suficiente jornal no pueden comprarles juguetes.¹³

Tal como sugiere Hernán Camarero (2007), si bien los anarquistas y socialistas también habían desplegado políticas dirigidas a los niños, en el caso de los comunistas su aproximación a ellos tenía una connotación militante. Los niños eran considerados en su carácter de miembros de la clase obrera y, en ese sentido, era tarea del partido erradicar los elementos de “falsa conciencia” promovidos por instituciones como la Iglesia o la Escuela. La cruda desmitificación de los Reyes Magos es un buen ejemplo de esto.

Como mencionamos, los comunistas contaron con militantes en los ferrocarriles durante los años 20. El PC, si bien fustigó la creación de la Unión Ferroviaria (Camarero, 2007), hacia 1926 ya era consciente de que el ascenso y fortalecimiento de este sindicato era imparable y comenzó una campaña “pro unidad” a fin de conseguir una organización única. Los comunistas optaron, entonces, por actuar dentro del gremio mayoritario, aunque criticando a su dirección a la que tildaban de “tibia” y “reformista”. En la misma tónica, fustigaron a sus antiguos aliados –anarquistas y autonomistas varios– en sus intentos de reflotar a la desaparecida Federación.¹⁴ Este giro en la política gremial fue acompañado con la resolución adoptada por el PC de crear células en los lugares de trabajo y la recomendación de editar “periódicos de empresa”.¹⁵ La idea central de esa orientación editorial era que la publicación, lejos de ser una denuncia abstracta y general, debía centrarse en cada situación concreta, reflejando los reclamos y necesidades de los trabajadores.

¿Que hay un lugar insalubre en la casa, una pared que amenaza derrumbarse, un lugar donde no entra el aire o el sol, servicios malolientes, descuidado, sin limpieza, que el horario es excesivo, el salario pequeño, el trato malo, etc.? Muy bien, tómense esos asuntos aislados, uno por uno y sobre cada uno

13. *La Internacional*, 9 de junio de 1928.

14. *La Internacional*, 27 de noviembre 1926.

15. Hernán Camarero (2007) ha analizado más de 50 periódicos de empresa comunistas, entre ellos, algunos ferroviarios.

hágase un artículo conciso, sin ocupar mucho espacio y sin generalizar tampoco. Verán entonces los compañeros, cómo son apreciados por los obreros a quienes va dirigido.¹⁶

La confección de un periódico de este tipo debía tener en cuenta distintos elementos, comenzando por su nombre, el cual debía ser representativo de la unidad productiva a la que pertenecía. Otro tema importante y decisivo para llevar adelante la nueva política partidaria era lograr los fondos necesarios que garantizaran la impresión de los boletines y la continuidad en su aparición. En octubre de 1926, *La Internacional* informaba que el Presidium del Comité Central de Santa Fe “se ha dirigido a todos los simpatizantes del Partido que están en condición económica desahogada y a todos los que puedan contribuir para la compra de un mimeógrafo que nos permita la confección de periódicos de células”.¹⁷ Un año después esta política comenzaba a dar sus frutos, como veremos en el apartado que sigue.

***El Riel*: una tribuna de “todos los ferroviarios del Central Argentino de Rosario y Pérez”**

En octubre de 1927, las células de ferroviarios comunistas del FCCA de Rosario y Pérez lograron editar un periódico de empresa, hecho anunciado en la prensa nacional a sus lectores:

Hace algunas semanas ha aparecido un periódico titulado “El Riel”, órgano de las células comunistas de Rosario y Pérez obreros del FCCA, su contenido y los fines que se propone han tenido la virtud de exasperar a los enemigos de las buenas causas. Tanto los sectarios como los dirigentes tibios de la CF [Confraternidad Ferroviaria] lo miran con reojo y lanzan invectivas contra los iniciadores y ejecutores de esa obra. Muy bien por los trabajadores que sacan El Riel.¹⁸

Su primer número salió a la luz el 10 de octubre de 1927 y dejó de existir un año después luego de conseguir publicar 5 ejemplares. Estuvo dirigido a un público específico: a quienes estaban en condiciones de integrar la Unión Ferroviaria (lo cual dejaba afuera a maquinistas y foguistas) y desarrollaban sus tareas en Rosario y Pérez. El anclaje de *El Riel* en una compañía en particular, suponía que sus redactores hicieran

16. *La Internacional*, 15 de agosto de 1926.

17. *La Internacional*, 16 de octubre de 1926.

18. *La Internacional*, 20 de octubre de 1927.



Imagen 1. El Riel, octubre de 1927.

Archivo Museo Histórico Provincial Julio Marc, Rosario.

un seguimiento de la situación y evolución económica de la empresa, inclusive leyendo los balances públicos de ella. Así, para 1927, se contabilizaban las ganancias en libras esterlinas comparándolas con las obtenidas el año anterior y poniéndola en relación con lo percibido por los peones ferroviarios: “mientras tanto, hay muchos trabajadores que ganan \$3 diario, otros que ganan poco más y los yonis [sic] capitalistas ingleses se gastan muy orondos lo que se «roba» al obrero ferroviario mal pago”.¹⁹

No sabemos cuál fue su tiraje, pero sí que se vendía a 0,10 el ejemplar y se promocionaban suscripciones semanales, semestrales y anuales. Constituía una publicación de cuatro páginas, con algunas estrategias de edición que la hacían atractiva para su lectura: la utilización de diferentes tipografías y tamaños de letras, así como una organización interna que evitaba el amontonamiento de su contenido. Por ejemplo, se recurría a recuadros para resaltar algunas noticias importantes y publicitar el próximo número. Quienes redactaban las notas no siempre eran militantes formales del PC. Así, mientras la línea editorial era controlada por la organización y tenían un claro sentido “pedagógico”, gran cantidad de colaboraciones –al menos así se declaraba– eran realizadas por simpatizantes o independientes. En ese sentido, el periódico se configuraba como un espacio de denuncia y reclamo y también de participación de trabajadores de base y extrapartidarios, de todos “nuestros camaradas ferroviarios; que el más simple obrero no se detenga en mandar un dato o una noticia cualquiera por temor de no escribir bien. No es posible esperar de nosotros a literatos”.²⁰

19. *El Riel*, octubre de 1927.

20. *El Riel*, octubre de 1927.

El temor a ser detectado como colaborador de *El Riel* se resolvía con el uso de seudónimos. Tanto simpatizantes como militantes comunistas usaban nombres ficticios tales como “Viruta”, “Remache”, “Uno que ve”, “Saturno”, etc. Solo aparecían con nombres reales las figuras públicas del PC (como Cascallares, Pozzobon, Cechini, Onofrio) o extrapartidarios como Videla Reyna, quien firmó algunos escritos. Por otra parte, la única dirección postal que se consignaba correspondía al local central partidario de Rosario.

El periódico se dividía en distintas secciones: “Quejas, denuncias, protestas, reclamos”; “Temas sindicales”; “Notas breves”; “El Buzón Ferroviario”. Contaba con algunos pocos anunciantes –seguramente simpatizantes del PC– con domicilio en Rosario y Pérez, como la Librería y Juguetería “Claridad”, donde además se vendían sus números. De todos modos, su distribución era fundamentalmente “mano a mano” y a través de los militantes.

Muchas de las notas iban acompañadas de imágenes: entre ellas, algunas pocas fotografías (de Clara Zetkin y de Lenin) y mayoritariamente, dibujos realizados por colaboradores anónimos. Estos apuntaban a una acción “pedagógica” y de “concientización”. Resaltaban, por un lado, la calidad de explotadora de la burguesía nacional en complicidad con el imperialismo y, por el otro, la situación opresiva que vivía el proletariado, aunque compensada por su naturaleza “objetivamente” revolucionaria. Al mismo tiempo, se indicaba la necesidad de organizarse sindicalmente y de integrar las filas comunistas. En una de las notas, dos obreros con ropa de trabajo y portando gorras charlan en una explanada; uno de ellos señala a otros dos personajes que pasan cerca de ellos, cuyas características son asimilables a dos representantes de la burguesía: de contextura gruesa, llevan sombrero y bastón y fuman sendos habanos. Tal como señala Lobato (2009), “Los explotadores son siempre gordos [...] es una representación de necesidades satisfechas”. En otra composición, se observa una pista de baile donde varias parejas danzan en derredor de una mesa repleta de comida y botellas de champagne. Un epígrafe acompaña a la ilustración: “Mientras hay obreros que ganan 3.20, los accionistas derrochan en Londres”,²¹ aludiendo a las enormes ganancias de la compañía en estos años (también denunciadas). Otro dibujo (imagen 2) muestra una cabeza descomunal de un burgués gordo con su boca abierta a punto de devorar a un obrero pequeño e indefenso.²²

Como contrapartida de la debilidad del “obrero desorganizado” y “no consciente” de sus fuerzas, otra imagen incluye a un trabajador gigante y sosteniendo un enorme martillo sobre un yunque. Debajo de él, se

21. *El Riel*, octubre de 1927.

22. *El Riel*, noviembre de 1927.



Imagen 2. El Riel, noviembre de 1927

inserta la silueta de un burgués de tamaño insignificante con la cabeza inclinada en signo de sometimiento.²³

El Partido Comunista era simbolizado como la herramienta para enfrentar la explotación capitalista y la crisis mundial. El triunfo de la revolución soviética constituía el camino a seguir y al que además había que defender de la agresión belicista del imperialismo. Otra ilustración apunta a ese objetivo: bajo un cartel que afirma “Rusia quiere la paz”,²⁴ un soldado soviético de enormes proporciones con su uniforme de combate se para erguido y poderoso. Detrás se vislumbran industrias con chimeneas humeantes representando el progreso económico. Debajo, en un tamaño más reducido, se dibujan burgueses amenazantes con levita y galera, ejércitos con armas apuntando y hombres con cuerpos de perro que no pueden avanzar por la presencia del combatiente. Otras imágenes aludían al imperialismo norteamericano: una caricatura contiene un epígrafe que anuncia “El tío Sam dirige la batuta” (imagen 3).

En ella aparece un director de orquesta; cerca de él se ubica la Liga de las Naciones bajo la forma de una mujer que está ahorcando a un hombre, una mujer y un niño, y otros personajes que simbolizan a las potencias mundiales que pronostican un futuro de guerras. Benito Mussolini también fue incluido en algunas ilustraciones acompañando la denuncia del fascismo.

Tal como lo concibió la orientación partidaria, las temáticas tratadas en *El Riel* no tenían un carácter abstracto. Los tópicos desarrollados se ajustaban a la realidad de la compañía y a las experiencias de sus trabajadores. Las conexiones con la política nacional e internacional se planteaban a partir de problemas concretos. Asimismo, la necesidad de construcción del partido revolucionario y de seguir el ejemplo soviético surgía de situaciones cotidianas:

23. *El Riel*, enero de 1928.

24. *El Riel*, noviembre de 1927.



Imagen 3. El Riel, enero de 1928.

Empezamos a sacar cuentas. Si pagamos al panadero no alcanza para el carnicero. Si pagamos a éstos no alcanza para el almacenero [...] El salario es poco y los artículos son caros [...] Existe un país [Rusia] donde los obreros solucionaron el rompecabezas. Tomemos ejemplo y a luchar con las mismas armas que ellos.²⁵

El “falso obrerismo” y la demagogia de los partidos definidos como burgueses eran denunciados. En los hechos señalaban la disputa cotidiana por la influencia sobre los trabajadores entre quienes había simpatías reales hacia las figuras radicales. Un episodio en las propias filas comunistas demostraba esta situación. En 1922, un referente de los ferroviarios comunistas de Cañada de Gómez –Ramón C.– fue expuesto por *El Obrero Ferroviario* por haber “desertado” al partido radical. Los comunistas en su prensa ya lo habían definido como un “traidor”.²⁶ El vínculo con dirigentes radicales traía a colación otra cuestión que era materia de discusión entre los ferroviarios: la mediación del Estado en los conflictos laborales. En una nota titulada “El arbitraje”, su redactor se proponía posicionarse frente a una de las estrategias principales a las que apelaban tanto la Unión Ferroviaria como LF:

Nuestro árbitro es un representante del gobierno, (puede ser Alvear como puede ser Ortiz, cualquier chupa sangre de esos). Todos sabemos lo que es el gobierno burgués [...] representa a la clase rica [...] Es el gobierno que en caso de huelga mandará la fuerza nacional a masacrar a los huelguistas.²⁷

25. *El Riel*, enero de 1928.

26. Ramón C. era argentino y había ingresado en 1916 al FCCA como peón, llegando a desempeñarse como limpiador y aspirante a foguista. En 1925 fue despedido (Fojas y Fichas del Personal de FCCA). Ver *El Obrero ferroviario*, 1 de enero de 1923, y *La Internacional*, 23 de diciembre de 1922.

27. *El Riel*, octubre de 1927.

El rechazo al arbitraje también se recreaba con fragmentos de obras de autores famosos como León Tolstoi. Una fábula de este escritor fue reproducida en *El Riel*. En ella, una zorra actuaba como mediadora en un conflicto entre un *mujik* y un cordero. La “jueza” terminó dictaminando que se entregara “la piel [del cordero] al mujik y que la carne” se la quedaba ella.²⁸

Los niños y las mujeres también fueron considerados, aunque limitadamente, por *El Riel*. Ya señalamos previamente el tratamiento especial dado por los comunistas al sector infantil con la constitución de una agrupación –Compañeritos– y una publicación específica. En las columnas de *El Riel* se publicitaban actividades como la “Semana Internacional de los niños proletarios”.²⁹ Claramente, eran percibidos como parte de la clase obrera, a quienes había que organizar para defenderlos de la explotación capitalista. Se señalaba que “el descubrimiento de nuevos procedimientos industriales” permitía “el empleo del trabajo de los niños en gran escala”. Durante la huelga de 1917, quedó en evidencia la presencia de muchos infantes trabajando en los Talleres del FCCA en condiciones penosas.³⁰ Las organizaciones obreras denunciaron tal situación y exigieron una regulación mayor de su labor así como su exclusión de secciones insalubres.³¹

En relación a las mujeres, el periódico apenas se refería a ellas. Si bien el universo ferroviario era mayoritariamente masculino, aquellas estuvieron íntimamente ligadas a él y, específicamente, a la cotidianidad laboral en la empresa. Las esposas garantizaban las tareas de reproducción del hogar y hasta participaron junto al varón en muchas de las protestas. Asimismo, no obstante su invisibilización en las fuentes históricas, también hubo mujeres desempeñando diversas tareas al interior de la compañía.³² Por otra parte, la dirección del FCCA incluyó la dimensión de género en sus políticas de gestión de mano de obra y promovió concepciones que buscaban configurar significados de lo “masculino” y “femenino” (Badaloni, 1921).

28. *El Riel*, octubre de 1927.

29. *El Riel*, junio de 1928.

30. El delegado del Departamento Nacional del Trabajo, Alejandro Ruza, entregó al presidente Yrigoyen un informe donde consignaba la presencia de quinientos niños en los talleres del FCCA. “Traslation of the second report of Dr. Ruza, Buenos Aires August 15th 1917 to the Minister of Public Works of the Nation, doctor Pablo Torello”, Foreign Office, 368/1893, f. 236.

31. Nuestro examen de los archivos de personal del FCCA confirma la presencia infantil en las secciones de calderería, fundición, pinturería y herrería (Badaloni, 2022).

32. En el archivo de personal de la compañía hemos podido relevar más de un centenar de trabajadoras (Fojas y Fichas del Personal de FCCA).

A pesar de que en las páginas de *El Riel* se incluyeron muy pocas notas que involucraban a mujeres, es posible rescatar diferentes representaciones de ellas y delinear algunas nociones de género formateadas por la idea general de que su liberación se lograría con la organización y, en última instancia, con la revolución socialista. Las contadas referencias halladas las hemos reunido en cuatro grupos. En primer lugar, las que aludían a aquellas dedicadas a tareas domésticas en los hogares obreros y que aparecían en relatos supuestamente enviados por obreros simpatizantes: “Varias mujeres pelaban papas o limpiaban algunas legumbres que echaban en unos tachos de hojalatas llenos de agua”; “con un gesto de resignación siguió camino a su pieza, donde su mujer al verlo empezó a preparar el mate”.³³ En un segundo grupo esta imagen femenina fue modificada y las mujeres eran nombradas como “compañeras”: se trataba de militantes y las mujeres eran igualadas en esa actividad a los varones: a la alemana Clara Zetkin se la llamaba la “anciana compañera”;³⁴ del mismo modo, se aludía a las militantes locales del PC. También eran consideradas “compañeras” quienes participaban junto a los trabajadores varones en los procesos de lucha: Luisa Lallana, asesinada en 1928 durante una huelga en el Puerto de Rosario por esbirros de La Liga Patriótica Argentina, aparecía como “la joven compañera”. Lo mismo ocurría con otras mujeres que actuaron en ese mismo conflicto: “Las compañeras de los obreros del Puerto, acudían diariamente al mismo, con el objeto de distribuir volantes”.³⁵ Las esposas de los militantes también eran denominadas del mismo modo: “Si pagamos a éstos no alcanza para el almacenero [...]. Nuestra compañera rabia. Pero nosotros rabiamos más”.³⁶

En tercer lugar, hay alusiones a mujeres trabajadoras donde eran mostradas en su doble rol de proletarias (explotadas por el capital) y a la vez sometidas al poder patriarcal (ocupadas en las tareas domésticas y “de cuidado” y víctimas de la agresión machista). Un poema de Evaristo Carriego, reproducido en junio de 1928, describe a una obrera asediada sexualmente por un varón: “El volvía del Club. Viejo vicioso [...] Ella salía del taller, pensando en la madre enferma que la esperaba [...] La detuvo, [...] ¡Quién sabe qué le dijo el miserable que llena de asco le escupió en la cara!”.³⁷ En relación al personal ferroviario femenino, en *El Riel* solo figuraron las guardabarreras. En noviembre de 1927, frente a un reclamo

33. *El Riel*, enero de 1928.

34. *El Riel*, junio de 1928.

35. *El Riel*, junio de 1928.

36. *El Riel*, enero de 1928.

37. *El Riel*, junio de 1928.

para rebajar de 12 a 8 de horas de labor a quienes se encargaban de los pasos a nivel, el FCCA (como otras compañías) aceptó la propuesta a cambio de despedir al personal femenino ocupado en esos puestos. La Unión Ferroviaria en ese momento propuso hacer una encuesta para resolver la disyuntiva, que fue repudiada por los comunistas: “Lo que no es lógico es que la organización por medio del voto le pregunte a los compañeros guardabarreras «si quieren las ocho horas y que la empresa le saque la vivienda y heche [sic] a las mujeres, o por si el contrario quieren trabajar las doce horas y quedar como están»”.³⁸ Por último, la mujer burguesa era retratada –tal como señaló Lobato (2009) para otras publicaciones– poniendo en primer plano su frivolidad, participando de fiestas junto a los varones, danzando y bebiendo champagne.

Por cuestiones de espacio no podemos extendernos en otras dimensiones tratadas en *El Riel*. Entre ellas se destacan las consecuencias sobre los cuerpos de los obreros de las condiciones insalubres de labor y los abusos patronales a través de las contrataciones de personal “provisorio”. Las repercusiones de la introducción de elementos de la organización científica del trabajo dentro de los talleres, los aumentos de los ritmos de trabajo y de la productividad también ocuparon un lugar importante.³⁹ Esta última cuestión resulta muy significativa porque los comunistas la utilizaron como un medio de denunciar no solo a la empresa sino, también, para interpelar a los mismos obreros que buscaban mejorar sus ingresos a costa de hipotecar su salud y renegar de la solidaridad de clase. Para ello utilizaron argumentos que presentaban de forma sencilla a través de cartas de lectores o diálogos entre personajes ficticios, denostando el sobretiempo y las contrata⁴⁰ desmedidas. En uno de ellos, un militante comunista –Juan– increpa a un ex compañero –Pedro– ahora sumido en la pobreza y obligado a mendigar. Al parecer este último había sido un “obrero sin conciencia”, un “traidor” en la huelga de 1917 y había utilizado artimañas para conseguir aumentar su salario, perjudicando al resto de sus camaradas. Como remate de este diálogo aparece un elemento señalado al comienzo: el valor dado a la lectura. Esta era concebida como un puente hacia el conocimiento y, en este ejemplo, como medio para alcanzar la “conciencia verdadera”. En ese sentido, Juan le reprocha a su ex colega su burla y el rechazo a la prensa obrera (tanto sindical como partidaria): “¿Te acuerdas como desperdiciabas «El Obrero Ferroviario» y «La Internacional?»” Frente a esto, Pedro solo atina a disculparse mientras Juan –como prenda

38. *El Riel*, noviembre de 1927.

39. Sobre los comunistas y la aplicación de elementos de organización científica del trabajo en los talleres del FCCA, ver Badaloni (2016 y 2022).

40. Las “contratas” era la denominación del trabajo a destajo.

de paz y de salvación- le ofrece ir a su casa: “Ven; allí te alimentarás. Tengo la biblioteca con libros y folletos que te servirán [de] alimento intelectual”. Claramente, la lectura, que incluía a *El Riel* y un universo de publicaciones contestatarias, aparecía como una vía para superar la alienación capitalista.

Consideraciones finales

En este trabajo nos acercamos a la militancia comunista en el FCCA a través de un periódico de empresa, *El Riel*. Este circuló en un escenario cultural caracterizado por el incremento de la población alfabetizada y la expansión creciente del público lector. En nuestro artículo remarcamos que, en tanto exponente de la prensa redactada por las y los trabajadores del período, *El Riel* constituyó un espacio de encuentro, conocimiento mutuo entre compañeros, denuncia y construcción sindical y partidaria que contribuyó a conformar localmente una comunidad obrera ferroviaria en Rosario y Pérez vinculada al Central Argentino.

Hemos demostrado, además, cómo su aparición se ajustaba a la nueva orientación del PC que se proponía “bolchevizar” su estructura interna mediante la creación de células y la edición de boletines en los lugares de trabajo. Al mismo tiempo, señalamos que su surgimiento suponía la presencia de militantes que habían sido protagonistas en otros momentos constitutivos de esa misma comunidad, quienes ahora retomaban, discutían y reformulaban experiencias previas de lucha y organización.

Si bien *El Riel* tuvo una breve duración de cinco números –desde octubre de 1927 a junio de 1928– resultó un impreso atractivo que cumplía con los requisitos estipulados desde la dirección del partido. En ese sentido, supo reflejar la realidad de los espacios de labor donde circulaba, descartando contenidos abstractos para concentrarse en la cotidianidad laboral de quienes eran sus destinatarios: obreros varones ocupados en distintas secciones de la firma, fundamentalmente en sus Talleres.

Los indicios relevados a partir de nuestra exploración en *La Internacional*, sugieren que *El Riel* fue el primer y único periódico de empresa comunista que circuló entre 1926 y 1929 en Rosario y sus alrededores. La elección del FCCA como espacio de aplicación de la nueva línea se explicaba, por un lado, con la importancia dada a la rama ferroviaria para la inserción partidaria. Por el otro, porque los Talleres de Rosario y Pérez constituían la mayor concentración de trabajadores pertenecientes a una misma compañía en la zona. Por último, y no menos importante, el PC contaba con militantes que ya trabajaban en ellos.

El Riel dejó de publicarse en 1928. A partir de los datos obtenidos,

no tenemos claridad sobre las causas que ocasionaron esa decisión. No obstante, nos inclinamos a pensar que las penurias financieras que fueron explicitadas en su último número fueron el motivo más relevante para que el periódico entrara –en términos ferroviarios– en una definitiva vía muerta.

Para terminar, nos interesa reflexionar y resaltar la importancia de la prensa obrera en la reconstrucción de la historia de las y los trabajadores. Por una parte, si bien innumerables investigaciones han recurrido a ella como fuente de indagación, consideramos que está lejos de agotarse su enorme riqueza como vía de ingreso al universo obrero y ferroviario. Entre otras cuestiones, sigue resultando un medio fructífero para identificar actores, pulsar tensiones, definir transformaciones y delinear redes en escalas diversas. Por otra parte, permanece como tarea pendiente avanzar –en tanto objeto específico– en el estudio de las iniciativas editoriales de los colectivos ferroviarios. Esto resulta clave a la hora de reconstruir la conformación de comunidades obreras asociadas al riel, algunas tan vitales y vigorosas como fue la del FCCA.

Bibliografía

- Aldao, J. (2018). Las Huelgas Ferroviarias (1950-1951). Una interna peronista. *Prohistoria*, (29), 93-114.
- Anapios, L. (2011). Una promesa de folletos. El rol de la prensa en el movimiento anarquista en la Argentina (1890-1930). *A contracorriente*, (8), 1-33.
- Anapios, L. (2016). Prensa y estrategias editoriales del movimiento anarquista en la Argentina de entreguerras. *Anuario del Instituto de Historia Argentina*. 16 (2), 1-20.
- Aquino, C. (2017). Las disputas del sindicalismo revolucionario por los gremios ferroviarios durante la primera posguerra. *Archivos*, (10), 75-94.
- Ayuso, M.L. (2017). *Red de escuelas técnicas de autogestión obrera. La Fraternidad entre la política y la pedagogía (1887-1927)*. Prohistoria.
- Badaloni, L. (2016). Ingenieros británicos, ferroviarios comunistas y organización del trabajo en los talleres del Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo veinte. *Historia Industrial*, 2 (63), 133-160.
- Badaloni, L. (2018). Revisitando, cien años después, las huelgas ferroviarias de 1917 en el Ferrocarril Central Argentino. Un análisis centrado en los lugares de trabajo. En S. Simonassi y D. Dicósimo (comps.), *Trabajadores y sindicatos en Latinoamérica* (pp. 115-133). Imago Mundi.
- Badaloni, L. (2020). La salud de los trabajadores como escenario de conflicto y negociación. La Sociedad de Socorros Mutuos del Ferrocarril Central Argentino en las primeras décadas del siglo XX. *Revista Estudios Marítimos y Sociales*, (17).
- Badaloni, L. (2021). Género y estrategias patronales. El Ferrocarril Central

- Argentino durante las primeras décadas del siglo XX. *Travesía*, 23 (2), 109-132.
- Badaloni, L. (2022). *Ferrovianos del Central Argentino: la conformación de un colectivo de trabajadores, 1902-1933*. Imago Mundi.
- Buonuome, J. (2019). Presentación. Nuevas perspectivas en la historia de la prensa argentina. *Investigaciones y Ensayos*, (68), 15-22.
- Camarero, H. (2007). *A la conquista de la clase obrera. Los comunistas y el mundo del trabajo en la Argentina, 1920-1935*. Siglo Veintiuno.
- Caruso, L. (2017). *La Unión del Marino: la prensa gremial marítima, una lectura obrera sobre la cuestión social, la ley y los derechos (1911-1928)*. En R. González Leandri y J. Suriano (eds.). *La Cuestión Social y sus itinerarios de difusión a través de las publicaciones periódicas argentinas, 1870-1930* (pp. 195-219). Global South Press.
- Ceruso, D. (2015). *La izquierda en la fábrica. La militancia obrera industrial en el lugar de trabajo, 1916-1943*. Imago Mundi.
- Ceruso, D. y Staltari, S. (2018). El Partido Comunista argentino y su estrategia sindical entre 1943 y 1946. *Izquierdas*, 39, 110-130.
- Contreras, G. (2011). Las huelgas ferroviarias durante el primer gobierno peronista, Argentina 1950-1951. En M. Muñoz Rubio (ed.). *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional* (pp. 403-432). Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Delgado, V, y Rogers, G. (coords.) (2014). *Tramas impresas: Publicaciones periódicas argentinas (XIX-XX)*. Universidad Nacional de La Plata.
- Díaz, H. (2015). El periódico *Palabra Socialista* (1912-1914) y los comienzos de la disidencia marxista en el PS. *Archivos*, (6), 95-113
- D'Uva, F. (2021). Los trabajos de mujeres y menores en los ferrocarriles de la Argentina a comienzos del siglo XX. *Trashumante*, (18), 146-167.
- Fernández Cordero, L. (2019). Anarquismo y cuestión sexual en el periódico *Acción Libertaria* (Argentina, 1933-1955). *Izquierdas*, (49), 1733-1751.
- Goldberg, H. (1979). Railroad unionization in Argentina, 1912-1929. The limitations of working class Alliance. Tesis doctoral, Yale University.
- Gordillo, M. (1988). *El movimiento obrero ferroviario desde el interior del país (1916-1922)*. Ceal.
- Horowitz, J. (1985). Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una élite obrera. *Desarrollo Económico*, 25 (99), 421-446.
- Lobato M. (2009). *La prensa obrera*. Edhasa.
- Lozza A., (1985). *Tiempos de huelgas*. Anteo.
- Marcilese, J. (2013). Los trabajadores ferroviarios en Bahía Blanca durante el primer peronismo (1945-1955). *Mundo do Trabalho*, 5 (9), 259-282.
- Mengascini, H. (2011). *Huelgas y conflictos ferroviarios. Los trabajadores de Tandil en la segunda mitad del siglo XX*. Prohistoria.
- Menotti, P. (2016). Estrategias de sindicalización de los comunistas en Rosario (Santa Fe-Argentina), 1932-1935. La línea política "clase contra

- clase” en época de crisis y cambios. *Revista de la Red de Intercátedras de Historia de América Latina Contemporánea*, 148-160.
- Menotti, P. y Oliva, A. (2015). El poder de la turba. La lucha de los ferroviarios del Central Argentino y las contiendas del poder gremial en el seno del movimiento obrero (1917-1918). *Archivos*, (6), 117-137.
- Miravalles, A. (2013): *Los talleres invisibles. La historia de los Talleres Bahía Blanca Noroeste*. Ferrowhite.
- Molyneux, M. (1986). No God, No Boss, No Husband: Anarchist Feminism in Nineteenth-Century Argentina. *Latin American Perspectives*, 13 (1), 119-145.
- Monserrat, M. (2011), Los trabajadores ferroviarios: sus luchas y organizaciones sindicales en el contexto de la Argentina gobernada por el radicalismo (1916-1930). *Cuadernos del Ciesal*, (10), 97-118.
- Palermo, S. (2011). De las organizaciones sindicales a las familias trabajadoras: nuevas miradas sobre los protagonistas de la gran huelga ferroviaria de 1917 en Argentina. En M. Muñoz Rubio (ed.). *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional* (pp. 219-238). Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Palermo, S. (2019): Empresas ferroviarias, viviendas para trabajadores y cuestión social en la Argentina moderna (1890-1920), *H-Industria@*, (25), pp. 5-28.
- Piemonte, A. (2020). Infancia, ideología y lucha de clases: las prácticas culturales del Partido Comunista de la Argentina entre los niños en los años veinte. *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, 20 (2), 1-15.
- Petra, A. (2020). Libros, revistas y publicaciones del comunismo argentino. Una introducción. *Badebec*, 9 (18), 132-156.
- Petra, A., García, L. y Martirén, J. (2021). Hacia una historia de la cultura comunista. Un estado del arte de los estudios sobre comunismo en la Argentina. *Nuestra Historia*, (11), 17-42.
- Pla, A. (1987). El partido Comunista de Argentina (1918-1928) y la Internacional Comunista. *Anuario Escuela de Historia*, 339-363.
- Saítta, S. (1998). *Regueros de tinta. El diario Crítica en la década de 1920*. Sudamericana.
- Suriano, J. (1999). Estado y conflicto social: el caso de la huelga de los maquinistas ferroviarios de 1912. En E. Lucita (comp.). *La Patria en el riel*. Ediciones del Pensamiento Nacional.
- Thompson, R. (1978). Organised labour in Argentina. The railway unions to 1922. Tesis doctoral, St. Antony's College.
- Thompson, R. (1984). The Limitations of Ideology in the Early Argentine Labour Movement: Anarchism in the Trade Unions, 1890-1920. *Journal of Latin American Studies*, 16 (1), 81-99.
- Videla, O., Menotti, P. y Diz, D. (2013). Los comunistas en el sureste santafesino durante el peronismo a través de unas fuentes policiales. *Izquierdas*, (17), 146-169.

Cuando la “liberación” quiso viajar en colectivo. Proyectos, facciones y disputas en una seccional de la Unión Tranviarios Automotor, Mar del Plata, 1970-1976

Juan Iván Ladeuix

Centro de Estudios Históricos - Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina
juanladeuix@hotmail.com
ORCID: 0000-0001-7174-8495

Título: When the “liberation” wanted to travel by bus. Projects, factions and disputes in a sectional of the Automotive Tramway Union, Mar del Plata, 1970-1976

Resumen: Este trabajo analiza la experiencia de los trabajadores de la seccional marplatense de la Unión Tranviarios Automotor, el sindicato único de los conductores de ómnibus y subterráneos, en el contexto particular de la primera mitad de la década del 70, signado por la radicalización y la alta conflictividad sindical y política. En dicha seccional se cristalizaron posiciones faccionales que no sólo respondían a posicionamientos divergentes en relación al accionar sindical, sino que reflejaban líneas de fracturas en torno a una concepción política y social sobre el futuro del país. A partir de un conjunto variado de periódicos locales, sindicales y políticos, reconstruimos la dinámica y las formas del conflicto en dicho sindicato así como la consolidación de un actor propenso a la conciliación con el sector empresarial.

Palabras Claves: sindicalismo – transporte – peronismo – violencia política – Unión Tranviarios Automotor

DOI: <https://doi.org/10.46688/ahmoi.n22.402>



Obra bajo licencia Creative Commons 4.0 International
(Atribución - NoComercial - Compartir Igual)

Abstract: In this paper we analyze the workers's experience of the Mar del Plata branch of the Automotive Tramway Union, the single union of bus and subway drivers, in a particular context of dispute. In said sectional, factional positions crystallized that not only responded to divergent positions in relation to union actions, but also reflected lines of fracture around a political and social conception of the country's future. Through an analysis of various sources, we reconstructed said conflict, attentive to the implications it had in the constitution of an actor prone to conciliation with the business sector.

Key Words: syndicalism – transport – peronism – political violence.

Recepción: 14 de enero de 2023. **Aceptación:** 28 de febrero de 2023

* * *

En el presente artículo pretendemos dar cuenta de un momento particular en la historia de una seccional de uno de los gremios medulares en la configuración de las organizaciones obreras en el país: la Unión Tranviarios Automotor (en adelante, UTA). Siendo una entidad de suma importancia en el movimiento obrero argentino, es llamativa la escasez de estudios académicas sobre su historia. Desde una mirada panorámica, descubrimos un desarrollo muy desigual de la historiografía sobre el sindicalismo argentino durante el siglo XX, donde hubo y hay organizaciones gremiales que han concitado mayor interés que otras para su investigación. Este trabajo, más allá de su análisis puntual, entonces, destaca la necesidad de ampliar las pesquisas sobre la historia de la UTA.

Fundada en 1919, y siendo una de las primeras organizaciones gremiales en adoptar el modelo de sindicalización por rama,¹ la Unión Tranviaria enroló inicialmente a los “motormans” de tranvías. El problema del transporte público en las ciudades, que se experimentaría en la década del 30 entre las empresas extranjeras de tranvías y las empresas de auto colectivo (García Heras, 1994), fue acompañado por las disputas entre anarquistas, socialistas y comunistas por dirigir y asumir la representación de los trabajadores de este sector en profunda transformación. La alianza entre comunistas y socialistas le permitió a la Unión Tranviaria hacerse de la representación de todos los choferes del transporte de pasajeros de corta, media y larga distancia, junto con los trabajadores del subterráneo de Buenos Aires, hacia 1943. Este amplio

1. Vale la pena mencionar que fue precisamente en el sector del transporte donde se dieron las primeras experiencias de sindicalización por rama: en 1910 se organizó la Federación Obrera Marítima y en 1922 la Unión Ferroviaria. Sería recién hacia 1930 cuando dicho modelo se generalizará en otros sectores.

abánico de sectores fue abarcado bajo la denominación de “Automotor” (Santa Cruz, 2012).

Ahora bien, como ha sucedido con una gran cantidad de organizaciones sindicales, el devenir de la UTA durante el peronismo y el posperonismo no ha sido historizado y es prácticamente desconocido. A pesar del peso que esta organización tuvo dentro del movimiento obrero y en los procesos de protesta social de las décadas del 60 y el 70, no contamos todavía con ningún trabajo específico sobre ella. Un ejemplo claro es el caso cordobés: a pesar de la importancia que la figura de Atilio López y la seccional cordobesa de la UTA tuvieron en el devenir de la protesta social y la política en dicha provincia, el número de trabajos dedicados específicamente a las luchas de los choferes de colectivos y su dirigencia es ínfimo en comparación tanto con su relevancia (Floresta y Drallny, 2001; Bustos *et al.*, 2014) como, por ejemplo, con la cantidad dedicada a Sitrac-Sitram.

Lejos de pretender saldar dicha falencia, el siguiente trabajo busca contribuir desde una mirada local/regional a la reconstrucción de la experiencia de los trabajadores de la UTA durante los primeros años 70 en la ciudad de Mar del Plata. Normalizada en el contexto de la dictadura de Onganía, la UTA estaba profundamente atravesada por conflictos internos que, lejos de solucionarse con la normalización de la CGT en 1970, pervivieron y se profundizaron durante el gobierno del Frejuli.

La UTA entre 1966 y 1976

Al momento de producirse el golpe militar de 1966, el desarrollo de la UTA a nivel nacional era dispar geográficamente. La mayoría de sus afiliados se encontraban concentrados en la ciudad de Buenos Aires y el conurbano bonaerense, aunque hacía por lo menos una década que el crecimiento urbano de las ciudades del interior había propiciado un aumento en la cantidad de delegaciones regionales. En este sentido, la rápida expansión y el crecimiento de la UTA en la provincia de Córdoba constituyó un ejemplo claro de este fenómeno. La importancia estratégica de la actividad, sumado a un complejo proceso de transformación empresarial en el sector, hicieron que el peso de la UTA tuviera mayor contundencia a partir de la década del 60 (Brennan y Gordillo, 2008, pp. 36-48).

Más allá de las diferencias locales, entre 1939 y 1955 el sistema de transporte urbano de pasajeros estuvo marcado por una situación híbrida: por un lado, estaban las corporaciones estatales de transporte, mayoritariamente municipales, y, por otro, empresarios privados que siguieron operando colectivos y líneas de forma particular. Si bien en 1952 el Estado, mediante la Empresa Nacional de Transporte, se hizo

con el control de todo el sistema, a partir de 1955 la mayor parte del mismo fue reprivatizado lentamente hasta comienzos de la década del 60 (Pérez, 2021). En Mar del Plata específicamente, en 1962, se produjo la licitación de las líneas y recorridos distribuyéndose entre 38 empresas, asumiendo la mayoría de ellas la forma de Sociedad de Responsabilidad Limitada. Ahora bien, a la vez que el sistema de transporte público de pasajeros pasaba a manos privadas, tanto en Buenos Aires como en las otras provincias del país los conflictos sindicales tomaron mayor relevancia.

No obstante, fue precisamente la política sindical del Onganiato la que precipitaría rupturas y quiebres al interior de esta organización sindical. Como se sabe, el gobierno de Onganía trabajó en consonancia con una parte de la cúpula sindical en pos de una integración del movimiento obrero en su modelo de organización social, lo cual definiría una línea de fractura fundamental entre las organizaciones “participacionistas” y aquellas que se mantuvieron en una posición combativa (Dawyd, 2016). Dicho enfrentamiento, que redundaría en la división de la central sindical entre la CGT de los Argentinos y la CGT Azopardo, tuvo en la UTA un significado crucial.

El Congreso Normalizador que dio origen a la CGT de los Argentinos (CGTA) sesionó en la sede central de UTA en la Ciudad de Buenos Aires, y de hecho sus deliberaciones fueron presididas por Honorio Gutiérrez, el secretario adjunto de dicha organización. Los delegados de UTA participaron activamente del congreso y en un comienzo apoyaron la constitución de la CGTA. No obstante, a los pocos días, un grupo armado dirigido por el secretario general Eduardo Rojas tomó la sede del gremio y desconoció la participación en la CGTA, además de expulsar a Gutiérrez y al resto de la comisión directiva.² A partir de allí la ruptura se reprodujo en las diferentes regionales del país. Mientras algunas seccionales como Buenos Aires y Santa Fe apoyaban las posturas integracionistas, otras como Córdoba, Paraná, Tucumán y Mar del Plata se enrolaron en la CGTA.

A pesar de la relevancia pública adquirida por Atilio López a partir de la importancia de la UTA en las jornadas del Cordobazo, la mayoría de la conducción nacional se mantuvo dentro de una postura dialoguista e integracionista con el gobierno dictatorial. Apoyados en el control que tenían en las seccionales de la Ciudad de Buenos Aires y el conurbano –que nucleaba a la mayoría de las seccionales y afiliados del país– y con el respaldo del gobierno nacional, estos sectores lograron imponerse en las elecciones de normalización de la UTA en febrero de 1971. La con-

2. CGT, *Órgano oficial de la Confederación General del Trabajo*, año I, n° 7, 13 de junio de 1968.

ducción nacional quedaría en manos de Enrique Caputo (presidente) y de Albérico González (vicepresidente), quienes se alternarían en la conducción durante la década del 70.

Producto de la fusión de dos agrupaciones participacionistas, la nueva conducción lejos estuvo de solucionar los conflictos internos. A pesar de la imposibilidad de la UTA de Córdoba de lograr competir a nivel nacional con los sectores participacionistas, lo cual tampoco parecía una prioridad del sindicato dirigido por Atilio López, esto no implicó un freno para las tendencias más combativas dentro de las seccionales de la UTA en el resto de las provincias. La apertura electoral y el retorno al juego democrático en 1973 abrieron un escenario en el interior del sindicato automotor en el cual no sólo reverberaban las fracturas propias de la etapa del Onganiato mencionadas, sino que también se dejarían oír nuevas contradicciones.

La presencia de seccionales que podríamos denominar en términos genéricos como “combativas” fue hábilmente aprovechada por las distintas tendencias de la izquierda peronista. El Peronismo de Base y la Juventud Trabajadora Peronista, vinculadas con las Fuerzas Armadas Peronistas y Montoneros respectivamente, llegaron a tener una importante presencia entre los trabajadores del volante en muchas seccionales de la UTA (Pacheco, 2015). En este marco, se destacaron los militantes de la agrupación “17 de Octubre”, la que logró presencia en distintas seccionales de la UTA que adherían a la JTP, siendo especialmente fuertes en algunas seccionales de la zona sur del conurbano bonaerense y de otras ciudades del resto del país (Werner y Aguirre, 2007, pp. 275-280). La agrupación, presentada formalmente en junio de 1973, reconocía tanto a la seccional Córdoba como a la de Mar del Plata –de la cual en cierta medida tomaba el nombre– como una referencia para los trabajadores combativos.³

Aún sin contar con una reconstrucción acabada de la gran cantidad de conflictos protagonizados por las seccionales de la UTA durante el período 1973-1976, podemos afirmar que los conflictos sindicales efectuados por los choferes de colectivo y los trabajadores del subterráneo de Buenos Aires fueron de gran importancia. Entre ellos se destacaría el conflicto protagonizado por UTA Córdoba contra las empresas y el gobierno municipal de la capital provincial en diciembre de 1973.⁴ Las

3. *El Descamisado*, “Habla la Agrupación 17 de Octubre”, año I, n° 14, 21 de agosto de 1973, p. 25.

4. Cuando Atilio López se licenció de la conducción de UTA Córdoba para asumir su cargo como vicegobernador de la provincia, fue reemplazado por Roberto Tapia, en tanto vicepresidente de la seccional. A diferencia de López, Tapia se había enrolado abiertamente en la JTP. Dirigida por Tapia, la UTA local lanzó una medida de fuerza

protestas motivadas por el incumplimiento del Convenio Colectivo de Trabajo firmado en octubre de 1973, que se sucedieron a partir de 1974, derivaron en distintas medidas de fuerza y en huelgas, las que estuvieron estrechamente vinculadas al fracaso del pretendido Pacto Social anunciado por el gobierno nacional y al mencionado incumplimiento del citado convenio. Deteniéndonos en esta coyuntura, cabe mencionar los conflictos protagonizados por los trabajadores de la UTA en la ciudad de La Plata (Accinelli, 2012) y en la provincia de Salta.

Muchas de estas protestas apuntaron directamente contra las patronales, pero también contra la dirigencia oficial de la UTA, la cual desde el triunfo del Frejuli había asumido el discurso de la “Reconstrucción Nacional”.⁵ Denunciada y cuestionada por sectores de base y agrupaciones opositoras a dicha conducción de la UTA, esta comenzó a utilizar la violencia en contra de dirigentes y grupos opositores, especialmente a través del accionar de la Juventud Sindical Peronista. En tal sentido, la conducción de la UTA tempranamente sería parte de ese movimiento de las cúpulas sindicales peronistas que buscó “depurar” al peronismo y “salvaguardar” los sindicatos (Harari, Lissandrello y Egan, 2017).

En el marco del crecimiento de los conflictos sindicales en la empresa Costera Criolla, en la cual los obreros de UTA habían logrado participación en el directorio, y ante un nuevo congreso del sindicato automotor, el 8 de octubre de 1973, en La Plata, fue secuestrado Oscar Arca de la JTP, quien estuvo en cautiverio por varios días. La rápida movilización de un sector significativo de trabajadores logró que Arca fuera liberado el 12 de octubre, con evidentes signos de haber recibido torturas.⁶ El incremento de la violencia, especialmente en la seccional marplatense como veremos más adelante, se evidenciaría a finales de ese mismo mes con el asesinato de Pablo Fredes, militante de la JTP y chofer de la

por mejoras salariales el 24 de diciembre de 1973, la cual se extendió hasta comienzos de enero. La misma puso en una delicada posición política al gobierno provincial. El mismo intentó mediar entre los trabajadores, las empresas y el gobierno municipal de la capital mediterránea (en manos del peronismo ortodoxo y enfrentado al gobierno provincial). La situación llegaría a una fuerte tensión cuando el intendente Ávalos solicitaría, sin éxito, la intervención federal de la provincia. Para una reconstrucción del conflicto véase *El Peronista*, “Transporte: todo lo que pasó”, año 2, n° 15.

5. La conducción de la UTA a nivel nacional ya editaba como órgano oficial la revista *Kilómetro Cero*. Lamentablemente hemos encontrado números discontinuos de esta primera etapa de la publicación. No obstante, vale destacar como muestra de su orientación que el número dedicado a los enfrentamientos de Ezeiza claramente responsabilizó de los hechos a “grupos infiltrados antinacionales”. Véase *Kilómetro Cero*, *Órgano Oficial de la Unión Tranviarios Automotor*, año II, n° 8, junio- julio de 1973.

6. *Nuevo Hombre*, “Nuevo Hombre con el compañero Arca”, año III, n° 49, 2ª quincena de octubre de 1973.

Centenera S.A (administradora de las líneas 82, 86 y 26 de la Ciudad de Buenos Aires), y con el secuestro del delegado Miguel Ángel Mars, en el mes de noviembre.⁷ A su vez, apoyados por las organizaciones de la derecha peronista unos y por las organizaciones de la izquierda peronista otros, durante 1974 y 1975 fueron frecuentes los tiroteos y enfrentamientos entre las distintas facciones del sindicato.

Ahora bien, la creciente movilización de las bases sindicales redundaría, tras el “Rodrigazo”, en la conformación de la “Coordinadora de Transporte Automotor de Buenos Aires y el Conurbano” y la “Coordinadora Interlíneas 5 de Abril” del subterráneo. Esta última se integraría en el movimiento de las coordinadoras intersindicales que tendrían un fuerte protagonismo en los conflictos sindicales de junio y julio de 1975, con una mayor participación de delegados vinculados a la izquierda marxista (Rouspil, 2007). La coyuntura en la UTA se había complejizado particularmente por la intervención por parte de la dirección nacional de muchas de las seccionales provinciales, por el triunfo en la seccional cordobesa de Mariano Cabrera tras el Navarrazo, quien se alineó con la conducción nacional de la UTA, y por el hostigamiento de la acción de la Triple A, la cual asesinó a Atilio López en septiembre de 1974. A pesar de condiciones tan adversas, en 1975, el nuevo movimiento de base de los choferes de media y corta distancia, especialmente fuerte en la Ciudad de Buenos Aires y el Conurbano, pudo poner en aprietos a la conducción nacional de UTA.

El 17 de junio de 1975 los delegados de base de las empresas del área metropolitana determinaron un paro y movilización que finalizó con un acampe frente a la sede central del gremio ubicada en la calle Moreno al 3800 de la Ciudad de Buenos Aires. Este paro estuvo determinado principalmente por el asesinato de Carlos Banylis, ocurrido el 10 de junio en su domicilio de la localidad de Morón.⁸ Banylis era chofer y delegado de la empresa Transporte del Oeste, militante comunista y activo miembro de la Coordinadora Interlíneas. Esta nueva coyuntura

7. Fredes había logrado dirigir un proceso de recuperación de la empresa Centenera que estaba en proceso de quiebra y había logrado, junto a los delegados de UTA, una primera medida de la Secretaría de Transporte para poder seguir operando la empresa como cooperativa obrera. Para un relato del asesinato véase *Nuevo Hombre*, año III, n° 51, 2ª quincena de noviembre de 1973, p. 10. Miguel Mars era delegado de la línea 81. Fue secuestrado el 20 de noviembre y liberado el 26, con evidentes signos de torturas. Para un relato del hecho véase *Liberación*, “Hijos de UTA”, n° 15, 30 de noviembre de 1973, p. 4.

8. En los días del paro fueron ametrallados e incendiados varios colectivos. El día 25, un comando de Montoneros ametralló la sede la UTA Morón, a la cual responsabilizaba del asesinato de Banylis. *Evita Montonera. Revista Oficial de Montoneros*, año I, n° 6, agosto de 1973, p. 35.

representaría un quiebre en el proceso de enfrentamiento entre las distintas facciones de la UTA y en la rebelión de las bases del área metropolitana de Buenos Aires.

Frente a dicha situación, Albérico González y toda la comisión directiva del sindicato renunciaron luego de dos días de protestas. Dada la acefalía, a las pocas semanas la conducción interina llamaría a un nuevo congreso para elegir autoridades, que se realizó en la provincia de San Juan. La designación del lugar no fue azarosa. La lejanía respecto a la Ciudad de Buenos Aires y el Conurbano garantizó, además de una importante presencia de grupos armados por parte del oficialismo, la baja participación de las agrupaciones y delegados cercanos a la izquierda peronista, resultando todo ello en una nueva elección de González y en la reposición de la vieja comisión directiva.⁹

La UTA llegará al momento del golpe militar de 1976 con un proceso de normalización totalmente abierto e inconcluso. Si bien en enero de aquel año se convocó nuevamente a elecciones, las listas y los grupos opositores desistieron de participar en comicios que consideraban viciados desde su origen, propiciando la abstención como forma de denuncia. Los enfrentamientos entre las distintas tendencias de la UTA conformaron una muestra del importante grado de politización y radicalización que se había desarrollado entre los trabajadores del transporte automotor. Probablemente, las características de la actividad,¹⁰ con delegados por línea y por empresa, sumadas a la disparidad regional entre las secciones del área metropolitana y las de las provin-

9. El diario *El Auténtico*, órgano de prensa del Peronismo Auténtico, sostendría: “En la última semana de agosto se realizó en San Juan un congreso extraordinario de la UTA, gremio que nuclea a unos 80 mil trabajadores. Durante su desarrollo una banda armada se encargó de disuadir mediante tiros, palazos y persecuciones a quienes se oponen a la conducción actual. Cerca de 20 personas con itakas y ametralladoras y otros armados de palos, atacaron a la delegación de Capital y Gran Buenos Aires cuando se dirigían a la sede del congreso”. *El Auténtico. Expresión del peronismo auténtico para la liberación nacional y social*, año 1, n° 1, p. 7.

10. La experiencia de los trabajadores de la UTA era en realidad muy diversa. Mientras que los trabajadores del subterráneo trabajaban en una empresa estatal y claramente organizada, los trabajadores de colectivos lo hacían para empresas con una estructura administrativa y organizativa todavía muy rudimentaria. Hasta mediados de los años 70 la mayoría de las empresas eran Sociedades de Responsabilidad Limitada, formadas por dueños de colectivos que incluso en algunos casos trabajaban como choferes. En realidad, la concentración empresarial en el sector se experimentaría recién a partir de 1980. Las empresas de larga distancia, en donde había una mayor organización, igualmente no ocupaban tantos choferes como en la actualidad, ya que el ferrocarril seguía siendo, hasta mediados de la década de 1980, una alternativa para el transporte de pasajeros. La falta de estabilidad laboral fue un reclamo constante de la UTA durante el período estudiado.

cias, apuntalaron este fuerte proceso de faccionalización, producto de la alta politización en el interior de la UTA. Dentro de este amplio mapa de conflictividad, el caso marplatense es un claro exponente, y la a vez permite estudiar localmente dinámicas de esta confrontación, como veremos a continuación.

La UTA y el movimiento obrero marplatense a inicios de los años 70

La ciudad de Mar del Plata en la década del 60 se encontraba inmersa en un profundo proceso de cambio sociodemográfico. El lento proceso de ampliación urbana producto del desarrollo del turismo de masas en la ciudad desde mediados de 1940 se había acelerado exponencialmente a partir de la década del 50 (Torre y Pastoriza, 2019). El mismo había producido un incremento poblacional evidente ya para 1971, cuando la ciudad contaba con un poco más de 300.000 habitantes, convirtiéndose en la urbe más poblada del interior de la provincia de Buenos Aires (Ladeuix, 2015, pp. 167-190).

En el plano económico, el desarrollo del turismo de masas alentó la industria de la construcción, la cual crecientemente demandaba mano de obra migrante, al igual que lo hacía el trabajo estacional en la industria del pescado. A esto deberíamos sumar la expansión de un importante sector de servicios y comercial, en particular el hotelero (Garazi, 2020), lo cual terminaría de configurar una ciudad semindustrializada y con una consolidada sociedad civil, que se evidenciaba en una importante participación política y en la activación de diversas asociaciones y organizaciones. En esta ciudad expandida y turística, la violencia política tuvo un desarrollo particular, signado por los fuertes conflictos internos del peronismo, lo que se manifestó en una profusa actividad de las organizaciones de la derecha peronista y del accionar paramilitar (Ladeuix, 2021).

Ahora bien, estos enfrentamientos se desarrollaron preferencialmente, y de manera exacerbada, en el mundo sindical. No obstante, a diferencia del movimiento estudiantil, la memoria sobre dichos conflictos es mucho más difusa e inconexa.

En Mar del Plata la ruptura entre la CGT de los Argentinos y la CGT Azopardo estuvo representada en el interior de los gremios locales, en los cuales existían agrupaciones que se enrolaban en las distintas centrales nacionales, y en la constitución de dos regionales de la CGT. La llamada “comisión de los 14” nucleó a los gremios locales que respondieron a la convocatoria de la CGTA,¹¹ mientras que la CGT Azopardo contaría en

11. La “comisión de los 14” estaba compuesta por los siguientes gremios: Unión Ferroviaria, La Fraternidad, Sindicato de Obras Sanitarias de la Nación, Asociación

la ciudad con el respaldo de Nicasio Astrada (UOM), Marcelino Mansilla (UOCRA) y Antonio Ramírez (Aceiteros), quienes habían conducido la mesa de la delegación hasta 1966. La CGT Azopardo en Mar del Plata fue conocida como la CGT Catamarca (ya que mantuvieron el tradicional local de la central sindical, ubicado en la calle Catamarca al 2100), mientras que la CGTA sería conocida como la CGT San Luis (ya que tomó como sede central el edificio de la Asociación de Viajantes, sito en la calle San Luis al 2500). La conducción vandorista estuvo a cargo de Astrada, mientras que la delegación de la CGTA quedaría reservada para el secretario general del Sindicato de Prensa, Carlos Alonso.¹²

En el año 1971, al momento de producirse la unificación de la CGT, el movimiento obrero marplatense se encontraba dividido en una serie de agrupamientos que no necesariamente reflejaban las fracturas nacionales, las cuales, sin embargo, también estaban presentes. En realidad, esos mismos alineamientos no fueron estables ni estáticos durante todo el período, aunque en cada uno de ellos hubo sindicatos que cumplieron una función nodal. Dichos lineamientos se definían desde una arista política, establecida en relación con las expectativas que se tenían frente al futuro período democrático en ciernes.

En tal sentido podemos identificar hacia 1972 la presencia de tres sectores: a) un sector ortodoxo claramente vinculado a la figura de José Ignacio Rucci y a los sectores de la derecha del peronismo local, dirigido por Marcelino Mansilla (UOCRA) y Nicasio Astrada (UOM); b) otro sector también ortodoxo pero que no se identificaba con el liderazgo de Rucci y disputaba la relación con la derecha peronista, cuyos principales referentes fueron Nelson Rizzo (FOETRA), Héctor Irazoqui (Municipales) y Abdul Saravia (Obreros del Pescado), quienes además controlaban las 62 Organizaciones Peronistas a nivel local; y finalmente c) un sector al que denominamos combativo, conformado por los sindicatos locales identificados con el Movimiento Intersindical (Luz y Fuerza, Mineros y Gastronómicos), la UTA, el Sindicato de Obreros Navales (SAON) y diver-

Gremial de Músicos, Sindicato de Trabajadores Municipales, Asociación de Trabajadores de la Sanidad Argentina, Asociación Bancaria, Sindicato de Prensa, Federación de Obreros y Empleados Telefónicos, Sindicatos de Papeleros, UPCN, Asociación de Viajantes de Comercio, Federación de Empleados de Correos y Telecomunicaciones y la Asociación Obrera Minera.

12. La mesa de conducción de la CGTA en Mar del Plata, estuvo compuesta de la siguiente forma: delegado regional, Carlos Alonso (Sindicato de Prensa); subdelegado, Aldo Priore (Asociación de Viajantes); tesorero, Carlos Estévez (UPCN); protesorero, Enrique Bacalini (UPCN); secretario de organización, José Bonneco (Obras Sanitarias); secretario de actas, Jorge Ferrari (UTA) y secretario de prensa, Jorge Gómez (Sanidad). Para un seguimiento detallado de la formación de la CGTA en Mar del Plata, véase *La Capital*, 20 de junio de 1968.

sas agrupaciones gremiales vinculadas a organizaciones de la izquierda peronista. Dentro de este panorama, se puede señalar que los gremios y los dirigentes de la Intersindical estuvieron emparentados al Partido Comunista y al Partido Socialista de los Trabajadores, mientras que el SAON y la UTA se relacionaron con el Peronismo de Base y Montoneros, respectivamente (Ladeuix, 2015, pp. 189-193).

La CGT local se normalizó recién a comienzos de 1973, el 17 de mayo, pocos días antes de la asunción del nuevo gobierno peronista. Especialmente, como prueba de la imperiosa necesidad de demostrar cierta unidad, los gremios marplatenses precipitaron una serie de reuniones que conformarían una conducción regional de la CGT dirigida por Marcelino Mansilla (UOCRA), luego de un encuentro en que la mayoría de los representantes de los otros alineamientos, combativos y no solo, no se hicieron presentes.¹³

El devenir de estos alineamientos iría cambiando estrepitosa y aceleradamente en el transcurso de los escasos años de gobierno del Frejuli. La política represiva del gobierno peronista en el mundo sindical, especialmente tras los hechos de Ezeiza y el asesinato de José Rucci, significó el empoderamiento de los grupos armados vinculados a las conducciones gremiales ortodoxas que, por medio de la Juventud Sindical Peronista, se lanzarían de lleno a la persecución de lo que denominaban “infiltrados” y “zurdos”.

En tal sentido, ante el enemigo común, muchos de los matices existentes entre los sectores que respondían a Mansilla y aquellos que se enrolaban en las 62 Organizaciones Peronistas se fueron difuminando, especialmente tras el asesinato de Marcelino Mansilla por parte de las FAP - Comando Nacional en agosto de 1973 (Ladeuix, 2013). Los sectores de la ortodoxia sindical se unificaron en torno a la figura de Roberto Comaschi (Petroleros) y de José Durante (Estatales), quienes dirigieron la regional de la CGT Mar del Plata, y desde allí condujeron un proceso de disciplinamiento contra los sectores combativos del sindicalismo local.

La UTA fue sin duda el gremio de mayor importancia en la ciudad cuya dirigencia se identificaba con el peronismo revolucionario. Desde 1970, se encontraba dirigida por un grupo de jóvenes encabezados por Ernesto Abel Quiroga y por Jorge Celestino Ferrari. Alineados con la CGT de los Argentinos, algunos de los miembros de la UTA habían estado vinculados inicialmente a la Acción Revolucionaria Peronista y al Peronismo de Base. Por otro lado, el sindicato de colectiveros había logrado constituirse en un actor de peso en los conflictos sociales que

13. Para los vaivenes del congreso véase *La Capital*, 24 de mayo de 1973, y *El Atlántico*, 25 de mayo de 1973.

afectaron a la ciudad tras el asesinato de la estudiante universitaria Silvia Filler en diciembre de 1971 (Ladeuix, 2021).¹⁴

Los contactos entre dirigentes de la UTA Mar del Plata con los de la UTA Córdoba fueron fluidos en aquellos años, participando en varias ocasiones de reuniones conjuntas en dicha provincia. Entre junio y septiembre de 1971 la conducción de la UTA marplatense había ocupado la atención de los medios locales al enfrentarse a un pedido de aumento de boleto por parte de las empresas, nucleadas en la Cámara de Empresarios de Transporte Urbano de Pasajeros (CETUP). Con un marcado discurso combativo, el accionar de los miembros de la UTA comenzaría a ser objeto de la represión directa, llegando a producirse la detención de varios de sus militantes, quienes habían repartido la recaudación de uno de los colectivos entre los pasajeros del mismo, e incluso redundó en la detención del propio Ferrari cuando se encontraba en las afueras de la municipalidad. En medio del conflicto, los dirigentes de la seccional apoyaron la toma de la empresa La Explanada S.A, que adeudaba el pago de salarios y premios a los choferes por el corte de boletos.¹⁵

En noviembre de 1971, los sectores sindicales identificados con la conducción nacional de la UTA habían tomado la sede gremial marplatense y forzaron la intervención. A partir de dicha situación se terminaron de configurar dos agrupaciones dentro del sindicato automotor: los sectores desplazados formarían la “agrupación 17 de Octubre” (encabezada por Jorge Ferrari y Jacinto Alí), y quienes respondían a la conducción nacional formarían la “agrupación 22 de Agosto”¹⁶ (conducida por Julián Carlos Julio y Aníbal Flores). En mayo del año siguiente se realizaron las elecciones normalizadoras y la conducción fue recuperada por la agrupación combativa “17 de Octubre”.¹⁷

14. En diciembre de 1971, en el marco de una asamblea estudiantil en la Universidad Provincial de Mar del Plata, un grupo de la Concentración Nacional Universitaria (CNU) asesinó a la estudiante de arquitectura Silvia Filler. El hecho generó un proceso de gran movilización y protesta social en la ciudad, el cual alcanzaría su cenit en julio de 1972.

15. *La Capital*, “Transporte: posiciones irreductibles”, 18 de agosto de 1973, p. 16. *La Capital*, “Personal de La Explanada tomó instalaciones de la empresa”, 16 de septiembre de 1973, p. 6.

16. El nombre de la agrupación “22 de Agosto”, hace referencia a la fecha del llamado “Cabildo Abierto del Justicialismo” realizado en 1951, en el cual la CGT y otras organizaciones peronistas proclamaron la candidatura de Juan Perón y Eva Perón como fórmula presidencial en uno de los actos políticos más multitudinarios de la historia argentina. Días después, Eva Perón declinó la posibilidad de ser candidata a vicepresidenta a través de un mensaje radial.

17. Cuando se produjo la ocupación, la conducción desplazada entregó un comunicado de prensa donde afirmaba: “Acusamos públicamente a ese grupo de hombres

Iniciado el camino que finalmente vincularía a la agrupación sindical con la organización Montoneros, la conducción de la UTA encabezada por Ferrari tomó un rumbo marcado por ciertos hitos que terminó por enfrentarla de manera tajante con las tendencias más reactivas del sindicalismo y el empresariado local. La fuerte oposición sistemática a las demandas de aumento de tarifas por parte de los empresarios, junto a la vinculación directa con los sectores más radicales del Frejuli y la elaboración en marzo de 1973 de un proyecto tendiente a la formación de una Cooperativa Municipal de Transporte con el objetivo de cancelar los contratos con concesionarios privados, fueron paradas clave en este camino de enfrentamiento.

El 15 de mayo de 1973, la conducción de la UTA haría público un documento, dirigido a la prensa y al intendente de facto Juan Carlos Galloti, en donde sostenía:

Sabemos de la conocida insensibilidad de los empresarios para con el pueblo, pero deseamos que también se conozca la insensibilidad y total carencia de escrúpulos que tienen para con los trabajadores del transporte. A un compañero accidentado se le niega el sueldo correspondiente a tres meses atrasados, a otros que cuando son asaltados a veces pierden hasta sus efectos personales le descuentan del sueldo el importe robado, además son incalificables los incumplimientos laborales que van en desmedro de la economía de los trabajadores. Aducen precario estado financiero y pagan cifras millonarias para sostener un local utilizado por individuos que escudándose bajo el título de una fecha heroica para los peronistas se prestan para la corrupción y la defensa del interés empresario. Queremos soluciones que contribuyan decididamente a eliminar de cuajo los tan reiterados, y no menos repudiados paros empresarios. Para ello entendemos que se debe transitar por el único camino que tiende a la solución integral, y como paso inmediato consideramos que se debe encarar la cooperativización total del transporte automotor de pasajeros.¹⁸

de estar en connivencia con la patronal. Los trabajadores ya han hecho conciencia que todas estas provocaciones las realizan los aspirantes al lujo y su último modelo, pero sabedores que todo eso se consigue en base a la entrega de las conquistas de los trabajadores". *La Capital*, "UTA: los ex directivos explican su posición", 18 de noviembre de 1971, p. 6. Al momento de producirse las elecciones normalizadoras en mayo del año siguiente, la seccional de la UTA Mar del Plata tenía 697 afiliados, extendiendo su influencia a las ciudades de Necochea, Olavarría y Tandil.

18. *La Capital*, 15 de mayo de 1973.

La actitud resistente de la UTA ante la demanda de pedidos de aumentos tarifarios, bajo la conducción de la agrupación “17 de Octubre”, fue una constante. A cada pedido de aumento, y especialmente entre febrero y marzo de 1973, la posición del sindicato fue la misma: denunciar la maniobra empresarial y tratar de impedir el *lock-out* empresarial.

Las reacciones fueron contundentes y no se hicieron esperar. Un grupo armado encabezado por los líderes de la agrupación “22 de Agosto” tomó nuevamente la sede gremial marplatense el 17 de mayo de 1973, expulsando a la conducción del gremio. Repudiado por el bloque de concejales electos del Frejuli así como por el resto de las agrupaciones clasistas y los gremios combativos de la ciudad, el copamiento dirigido por Julián Carlos Julio en persona dejaría como saldo una situación sumamente conflictiva.¹⁹ Aunque por orden judicial del Dr. Razsiuna, magistrado del fuero penal, el local sindical debió ser devuelto al día siguiente a la conducción legítima, el objetivo principal de la “22 de Agosto” se cumplió.

La conducción nacional de la UTA presidida por Enrique Caputo decidió la intervención de la seccional el 20 de mayo, luego de dos intentos de paros en Mar del Plata, uno convocado por la “17 de Octubre” al día siguiente de la toma, y el otro organizado por la “22 de Agosto” tras la resolución judicial, sumado a los dos atentados con explosivos y a la intervención de la Municipalidad que incautó los vehículos de la compañía para evitar el *lock-out* patronal.²⁰ La intervención quedó a cargo de Juan Francisco Cavassa, quien finalmente designaría una “comisión asesora local” sorprendentemente dirigida por uno de los directos implicados en el conflicto: Julián Carlos Julio.²¹

En realidad, desde mediados de 1973 la Agrupación “17 de Octubre” de la UTA fue un actor fundamental en la construcción de la Juventud Trabajadora Peronista en la ciudad balnearia. La misma no logró efectivamente mantener la conducción de gremios a nivel local, pero tuvo fuertes agrupaciones en distintos sindicatos marplatenses.

De hecho, esta segunda intervención por parte de la UTA nacional fue una de las principales causantes de los hechos de violencia en la ciudad.

19. *La Capital*, “Fue tomado por un grupo armado el local del Sindicato de la UTA”, 18 de marzo de 1973, p. 20.

20. La intervención nacional aceptó los argumentos esgrimidos por la agrupación “22 de Agosto”. Entre ellos se destacaba: “total repudio a la ideología marxista-trotskista sustentada por la mayoría de la comisión y a que la sede sindical se haya convertido en un depósito de armamento y material político extremista”. Véase *El Atlántico*, 16 de mayo de 1973.

21. Para los comunicados de cada una de las agrupaciones ante esta intervención, véase *La Capital*, “La Junta depuesta de la UTA apelará; el grupo adverso apoya la intervención”, 22 de mayo de 1973, pp. 4-5.

El enfrentamiento no finalizó con la intervención y generó una serie de atentados y pugnas hasta el año 1975. Por lo pronto, ya durante abril de 1973, la intervención de la UTA dirigida por la agrupación “22 de Agosto”, en consonancia con la Cámara de Empresarios del Transporte, reclamó un aumento tarifario, para lo cual presionaron a las autoridades paralizándolo la ciudad por más de una semana.

Como vemos, la ofensiva de los sectores ortodoxos y de la derecha peronista sobre la izquierda en la ciudad de Mar del Plata fue clara. En gran medida empujada por el giro disciplinador que asumió el gobierno peronista tras el asesinato de José Ignacio Rucci, la situación local tuvo en el homicidio de Marcelino Mansilla, Secretario de la Regional de la CGT, un momento de especial tensión. A partir de allí, la Juventud Sindical Peronista y la CGT local se lanzaron de lleno al enfrentamiento con los sectores más radicalizados del movimiento obrero, coaligados con los grupos armados de la Concentración Nacional Universitaria (CNU).

En octubre de 1973, en La Plata, como mencionamos antes, un grupo armado secuestró al dirigente de la JTP Oscar Arca, quien había tenido una participación fundamental en la construcción de la agrupación “17 de Octubre” a nivel nacional. Dos semanas antes había presentado un pedido de informe ante la intervención de la seccional de Mar del Plata a la conducción nacional de la UTA.

A raíz de ello, en Mar del Plata la agrupación “17 de Octubre” decretó un paro local, a pesar de haber sido desplazada de la conducción por la intervención del sindicato. Por la noche, mientras militantes de la JTP intentaban convencer a los choferes de la Estación Terminal para plegarse al paro, se hicieron presentes miembros de la agrupación “22 de Agosto” acompañados por militantes de la CNU. Casi inmediatamente se produjo un tiroteo entre los representantes de la intervención y los mencionados militantes, resultando muerto Julián Carlos Julio de la “22 de Agosto” y herido Ángel Haurié, de la “17 de Octubre”.²²

No habían pasado siquiera dos meses del asesinato de Marcelino Mansilla, cuando este nuevo golpe de la izquierda peronista sobre la ortodoxia sindical elevó nuevamente el espiral de violencia. La derecha peronista respondió a este hecho con la mayor vehemencia. El 10 de octubre, grupos de la derecha peronista atacaron las Unidades Básicas “Mario Pujadas”, “Beto Simona” y “Compañera Evita Montonera”, además de balear el Centro de Estudiantes de la Escuela de Educación Media N° 1 de la ciudad marplatense. Montoneros respondió haciendo explotar una importante carga de trotyl, el 12 de octubre, en la Unidad Básica de la CNU, ubicada en la calle San Martín al 2800. La CNU al

22. *La Capital*, “Tiroteo en la Terminal: un muerto y un herido”, 10 de octubre de 1973, pp. 3-4.

día siguiente intentó asesinar a Ángel Antuna, líder del Peronismo de Base, cuando balearon su auto en movimiento.

En el plano gremial, los miembros de la intervención decidieron expulsar formalmente de la UTA a los dirigentes de la agrupación “17 de Octubre”. Aunque seguirían siendo referentes de la JTP local y de la JTP del transporte a nivel nacional, estos dirigentes en la mayoría de los casos debieron renunciar a sus trabajos ante la persecución sindical del oficialismo y de las patronales empresariales. A partir de allí, las posibilidades de los sectores más radicalizados entre los choferes marplatenses fueron prácticamente nulas. En todo caso, serían de ahí en adelante las organizaciones armadas las que buscarán influir en el mundo del transporte y sus gremios.

Al comenzar 1974 los empresarios retomaron su reclamo de aumento tarifario. Frente al *lock-out* del transporte, el 9 de abril las FAP dirigieron una serie de ataques contra este sector: el destacamento “Tacuarita Brandazzo” destruyó 8 micros de las empresas “La Marplatense” y “Peralta Ramos”; el destacamento “Eva Perón” colocó explosivos en la fábrica “Copens”; el destacamento “José Contino” lanzó bombas molotov contra la casa de los empresarios Antonio Moffa y Néstor Sauro (hermano del presidente de la CETUP). Finalmente, el destacamento “Delleroni-Arana” destruyó una oficina estatal de control de las empresas. Por otro lado, grupos no identificados balearon los domicilios de los concejales Eduardo Benedetti (MID-Frejuli) y Osvaldo Brunini (Partido Renovador) que se oponían al aumento.²³ No obstante, el poder ejecutivo municipal, a cargo del Partido Socialista Democrático, accedió al pedido de suba tarifaria de los empresarios.

La intervención de la UTA se consolidó de la mano de Aníbal Flores a partir de ese particular año 1974. La mayoría de los delegados y los militantes identificados con la agrupación “17 de Octubre” fueron expulsados del gremio. A comienzos de 1975 se normalizó la seccional marplatense de la UTA, triunfando Flores como secretario general. Ni siquiera el fuerte proceso huelguístico de junio de 1975 lograría reactivar la acción y militancia de los delegados de UTA enrolados en la JTP. Ángel Haurié, a quién se lo procesó por la muerte de Julio, pasó a militar en Montoneros, y fue desaparecido en octubre de 1976, mientras que el resto de los dirigentes de la “17 de Octubre” optaron por distintas formas de exilio.

Como corolario, a pesar de un breve lapso durante la dictadura militar, Aníbal Flores extendió su mandato al frente de la seccional marplatense de la UTA hasta 1996, cuando luego de un fuerte proceso de luchas internas decidió crear un nuevo sindicato.

23. Véase *La Capital*, del 8 al 12 de abril de 1974.

Conclusiones

El devenir de las luchas faccionales durante la década del 70 en la seccional de la UTA de Mar del Plata plantea a nuestro entender un caso de estudio que ilumina algunas variables nodales a la hora de encarar una historia general sobre el sector automotor y su sindicato. En este sentido, la mirada local potencia el análisis de procesos nacionales. En todo caso, lo nacional sucede en las localidades y sus territorios.

Una primera conclusión que se puede extraer de la investigación es que la radicalización de la cual fueron sujetos los sectores sindicales que se identificaron con la izquierda peronista no se debió exclusivamente al accionar de los grupos juveniles proveniente de sectores no obreros. Los trabajadores del sector automotor en la ciudad, claves en el movimiento obrero organizado local, fueron protagonistas de dicho proceso de radicalización a partir de una fuerte relectura de su propia experiencia de lucha sindical. La precariedad de los contratos con las empresas del transporte y el enfrentamiento con estas, claramente parte de una situación general, preparó un escenario donde los discursos en torno a la autogestión y la cooperativización tendrían terreno fértil en la ciudad.

No obstante, el caso de UTA también nos demuestra la importancia que las pujas internas gremiales tuvieron en la década del 70. La presencia de facciones radicalizadas era eficazmente contrarrestada con el accionar de agrupamientos identificados con la ortodoxia sindical y con la derecha peronista. Esos sectores fueron centrales para poder edificar una política represiva en contra de los sectores más radicalizados entre los choferes de ómnibus y, como tal, fueron amparados por entidades patronales y organismos gubernamentales.

Los elementos presentes en la radicalización y la conflictividad político-sindical en el interior de la UTA marplatense permiten también reflexionar sobre el devenir de la UTA nacional y sus nexos y vinculaciones con el caso revisado. Ciertamente es que sólo una revisión más completa de la experiencia nacional podrá darnos una idea más acabada del proceso que atravesó a los trabajadores de la UTA durante la década del 70 en las diversas localidades. El presente artículo sólo ha pretendido ser un aporte para repensar esta problemática, prestando atención no sólo a las particularidades sino también a los elementos en común con una experiencia general de este sector de los trabajadores del transporte automotor.

Bibliografía

- Accinelli, R. (2012). Conflictos colectivos: Una aproximación a los conflictos de choferes de transporte colectivo durante 1975. *VII Jornadas de Sociología de la UNLP*, 5 al 7 de diciembre de 2012, La Plata, Argentina. Disponible en: https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.1660/ev.1660.pdf.
- Brennan, J. y Gordillo, M. (2008). *Córdoba rebelde. El Cordobazo, el clasismo y la movilización social*, De la Campana.
- Bustos, I., Baronetto, L., Martínez, J., Rodeiro, L. y Vázquez, G. (eds.) (2014). *El Negro Atilio. Un trabajador. Un Líder Sindical Combativo. Un militante político revolucionario*. Unión Obrera Gráfica Cordobesa, CGT Regional Córdoba, Editorial Filosofía y Humanidades UNC.
- Dawyd, D. (2016). *Sindicatos y política en la Argentina del Cordobazo. El peronismo entre la CGT de los Argentinos y la reorganización sindical (1968-1970)*. Pueblo Heredero.
- Floresta, P. y Drallny, A. (2001). La Revista *UTA Córdoba* y la construcción de representaciones políticas. En M. Gordillo, *Actores, prácticas, discursos en la Córdoba combativa*. Ferreyra.
- Garazi, D. (2020). *El revés de las vacaciones: hotelería, trabajo y género. Mar del Plata, segunda mitad del siglo XX*. Universidad Nacional de Quilmes.
- García Heras, R. (1994). *Transportes, negocios y política: La Compañía Anglo Argentina de Tranvías, 1876-1981*. Sudamericana.
- Harari, I., Lissandrello, G., Egan, J. (2017). La Confederación General del Trabajo frente a la Juventud Trabajadora Peronista en un contexto de ascenso de la conflictividad dentro del movimiento peronista (1973-1976). *Postdata*, 22, 2, 1-36.
- Ladeuix, J. (2013). Relatos sobre “Burócratas, Matones y Patotas”, Algunas reflexiones sobre la derecha peronista de los años setentas como problema historiográfico. Jornadas “Estudios sobre el peronismo: perspectivas y debates”, UNMdP. Disponible en: <http://www.cedinpe.unsam.edu.ar/content/ladeuix-juan-relatos-sobre-burocratas-matones-y-patotas-algunas-reflexiones-sobre-la-derecha>.
- Ladeuix, J. (2015). *Perón o muerte en la aldea. Las formas de la violencia política en espacios locales del interior bonaerense, 1973-1976*. Tesis doctoral, Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina.
- Ladeuix, J. (2021). Un escenario conflictivo. Característica y evolución del ciclo de violencia política en Mar del Plata (1971-1976). En I. Barragán y M. Iturralde. *Mar del Plata 70. Violencia, Justicia y derechos humanos (23-62)*, Eudem.
- Pacheco, J. (2015). La izquierda peronista y su inserción en el movimiento obrero. Juventud Trabajadora Peronista-Montoneros 1970-1976. *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo*, 19, 32, 157-184. Disponible en: <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/51909>.
- Pérez, V. (2021). A 90 años de la aparición del colectivo. Reflexiones sobre

- la participación del Estado en un servicio público esencial en la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Sociohistórica*, 47, e119. Disponible en: <https://doi.org/10.24215/18521606e119>.
- Rouspil, C. (2007). Un repaso por los últimos treinta años de los trabajadores del Subte. Su organización y sus luchas. *VII Jornadas de Sociología*. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.
- Santa Cruz, C. (2012). El Partido Comunista ante el problema del transporte en 1943: posición política, acción gremial y nuevas alianzas en el seno del transporte de autos colectivos. *Historia Política*. Disponible en: http://www.historiapolitica.com/datos/biblioteca/pcmovo_santacruz.pdf.
- Torre, J.C. y Pastoriza, E. (2019). *Mar del Plata. Un sueño de los argentinos*, Edhasa.
- Werner, R. y Aguirre, F. (2007). *Insurgencia obrera en la Argentina. 1969-1976. Clasismo, coordinadoras interfabriles y estrategias de la izquierda*. Ediciones IPS.

El enigma de Camioneros. Identificación sindical y acción política en Argentina desde los años 90 hasta la actualidad

Joaquín Alberto Aldao

Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales -
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas - Mar del Plata, Argentina.
joacoaldao84@gmail.com
ORCID: 0000-0001-7755-6566

Título: The truckers riddle. Union identification and political action in Argentina from the 90s to the present

Resumen: El objetivo de este trabajo es analizar la dinámica identitaria de camioneros desde fines del siglo XX hasta la actualidad ampliando los factores explicativos del poder sindical del colectivo más allá del éxito en sus estrategias de adaptación organizativa, el aprovechamiento de las oportunidades políticas y su poder estructural en la economía. Para ello se hará foco en la expansión de la identidad político-sindical, la recurrente y sostenida estrategia de protagonismo en nuevos nucleamientos sindicales y multisectoriales, así como en las pretensiones de restablecer la influencia del sindicalismo en la política. La consideración cualitativa de fuentes secundarias, junto a entrevistas a exdelegados, militantes y dirigentes del gremio, dan sustento al presente artículo.

Palabras clave: sindicalismo – identidad – camioneros

Abstract: The objective of this work is to analyze the identity dynamics of truckers from the end of the 20th century to the present, expanding the explanatory factors of the collective's union power beyond the success of their organizational adaptation strategies, the use of political opportunities and their structural

DOI: <https://doi.org/10.46688/ahmoi.n22.403>



Obra bajo licencia Creative Commons 4.0 International
(Atribución - NoComercial - CompartirIgual)

power in the economy. To this end, the focus will be on the expansion of the political-union identity, the recurring and sustained strategy of prominence in new union and multi-sector nucleation, as well as the claims to restore the influence of unionism in politics. The qualitative consideration of secondary sources, together with interviews with former delegates, militants and union leaders, support this article.

Keywords: unionism – identity – trade unionists

Recepción: 20 de diciembre de 2022. **Aceptación:** 28 de febrero de 2023

* * *

La Federación Nacional de Trabajadores Camioneros (FedCam), conformada por 25 sindicatos de primer grado en Argentina y un estimado de 200 mil afiliados, representa uno de los gremios más importantes de Argentina. Tanto por su peso estratégico en la estructura económica nacional como por su participación político-sindical, tiene el poder de parar el transporte de bienes y mercancías en todo el país. El sindicato más grande de la FedCam es el de Choferes de Camiones Obreros y Empleados del Transporte de Cargas por Automotor, Servicios, Logística y Distribución de la Ciudad Autónoma y Provincia de Buenos Aires (SICHOCA) con 50 seccionales. Nacido como Sindicato de Choferes de Camiones (1943), obtuvo la sexta personería gremial de la Secretaría de Trabajo y Previsión en 1945.¹ Además, forma parte de la Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte (CATT)² desde su fundación, en 1961, y de la Federación Internacional del Transporte (ITF), desde 1962, ocupando una vicepresidencia. En 1965, el SICHOCA junto a otros sindicatos provinciales constituyeron la FedCam.³

La FedCam siempre fue presidida por un dirigente del SICHOCA (Delfino y Martín, 2012; Convenio Colectivo de Trabajo 40/89). Desde que asumió la conducción Hugo Moyano, en 1992, Camioneros obtuvo creciente protagonismo en el campo sindical y consolidó una nueva tendencia sindical peronista. Su identidad político-sindical, desde entonces, incluye pero excede a su gremio (Aldao, 2021).⁴

Bajo el liderazgo de Moyano, Camioneros integró, y rápidamente

1. Extraído de www.camioneros-ba.org.ar, el 21 de marzo de 2023.

2. Hugo Moyano es el único camionero que asume la secretaría general de la CATT (2003-2008). Extraído de <https://www.catttransporte.com.ar/historia/el> 19 de marzo de 2023.

3. El 15 de diciembre de 1967 la FedCam firma el primer Convenio Colectivo de Trabajo que constituye a la federación en la organización sindical con personería gremial sobre la actividad.

4. En este aspecto, la categoría de identidad utilizada, y por ende el análisis, excede

lideró, el Movimiento de Trabajadores Argentinos (MTA), en oposición a la CGT “oficialista” y los gobiernos neoliberales (Murillo, 2001). Desde 2004, condujo la CGT unificada y formó parte del frente de gobierno kirchnerista, hasta la ruptura producida a fines de 2011 (Natalucci, 2013). A partir de 2012 se transformó en una de las principales figuras de la oposición, perspectiva que sostuvo hasta 2015, incluyendo breves gestos de acercamiento a Mauricio Macri. En 2018, ya consolidado un nuevo gobierno neoliberal que solicitó un préstamo al Fondo Monetario Internacional (FMI) y propuso una reforma laboral, Camioneros retornó a la experiencia multisectorial y a las prácticas de resistencia y oposición liderando el movimiento denominado 21F, que se constituyó en la principal articulación del campo popular contra el macrismo (Natalucci, 2018).

Existen varios estudios sobre Camioneros y su ascenso en el campo sindical. Estos analizan el desarrollo de la organización sindical desde una perspectiva de las relaciones laborales, privilegiando enfoques desde los recursos de poder y las opciones estratégicas. Se pondera así su estructura y su dinámica organizativa, la capacidad de movilización, los repertorios de acción colectiva y la capacidad para aprovechar un nuevo ciclo de oportunidades políticas y establecer con éxito términos favorables de intercambio político (Benés y Milmanda, 2012; Chahin, 2012; Pontoni, 2013a, 2013b, 2017). Tales estudios, sin embargo, no intentan vincular su caso con los emergentes conceptuales que resultan del análisis de las transformaciones del marco de relaciones político-sindicales del período.

En este aspecto, el gremio de Camioneros posee un carácter dual. Por un lado, reúne características del tipo de sindicalismo dominante que implementó con éxito la *estrategia de adaptación organizativa* (Murillo, 1997). Durante el período neoliberal de los años 90, expandió su organización, cantidad de afiliados, servicios y beneficios asociativos, participando de las oportunidades de negocios que abría el nuevo modelo.⁵ Además, defendió el modelo sindical –y a la CGT– apoyándose en sentidos tradicionales del peronismo. Según esta perspectiva, la adaptación organizativa permitió la supervivencia del modelo sindical al precio de *limitar las fronteras representativas del sindicalismo y su*

lo que Pontoni (2012) define como “identidad colectiva de Camioneros”, en cuanto recurso de poder del grupo de trabajadores sindicalizados bajo la FedCam.

5. Pontoni (2013a) estima el crecimiento de los afiliados del sindicato en un 25% entre 1989 y 2013, sólo comparable con el período de creación de la FedCam (1967-1971). En 1993 se crea la Mutual “15 de diciembre”, que amplía la infraestructura recreativa y de salud (hoteles, complejos, sanatorios, farmacias). Con fondos de la mutual, también, Camioneros participa en empresas (constructoras, aseguradoras, entre otras). La información fue extraída de Delfino y Martín (2012) y de <https://mutual-camioneros.org.ar/index.php/home/informacion-general-2> (18 de marzo de 2023).

capacidad histórica de articular con otras demandas sociales (Murillo, 1997; Etchemendy, 2001). En este aspecto, sin embargo, la FedCam desde el MTA articuló demandas políticas, laborales y sociales, antagonizando de forma decidida y persistente con las organizaciones dominantes de la CGT, que representaban con mayor claridad el tipo ideal de aquel modelo. Estas prácticas lo acercaron al modelo propuesto por otras organizaciones gremiales que, en 1992, se desprendieron de la CGT y conformaron el Congreso de Trabajadores Argentino (CTA). Dicha opción en 1996 se convirtió en una nueva central obrera, la que ha sido caracterizada como un *nuevo sindicalismo de resistencia* (Duhalde, 2009) con una *concepción sindical de clase* (Armelino, 2015). Liderando el MTA, y junto a la CTA y agrupaciones políticas y sociales, la FedCam conformó un espacio político que se articuló a partir de la dualidad honestidad/corrupción propuesta por el Frente País Solidario (FrePaSo) (Aboy Carles, 2001, p. 51), desde la cual se denunciaron las negociaciones y la connivencia del sindicalismo dominante con el poder político de turno para la sanción de las leyes que habilitaron la reforma del Estado, la privatización de servicios públicos y la flexibilización laboral (Martuccelli y Svampa, 1997; Senén González y Bosoer, 1999; Fernández, 2002; Duhalde, 2009).

¿Alcanza para explicar la trayectoria de Camioneros una perspectiva que presente un marco de opciones lógicas y recursos organizativos que les permiten a los actores maximizar su poder sindical? ¿Basta con apelar a las prácticas mafiosas y corruptas denunciadas por medios de comunicación, empresarios y grupos opositores como factores explicativos de su protagonismo político y sindical? ¿Qué elementos simbólicos, propios de la subjetividad de este particular grupo, permiten arrojar más claridad sobre esta trayectoria y sus posicionamientos en cada etapa? ¿Cuáles son las tradiciones que sustentan las prácticas y los sentidos otorgados a la acción sindical que componen esta subjetividad?

La ambigüedad que presenta su trayectoria desde las construcciones analíticas precedentes y sus conclusiones, lo constituye como un caso sintomático para pensar el sindicalismo argentino de las últimas décadas. Más aún si se considera que, como resultante de aquel itinerario, el colectivo de los camioneros ascendió a una posición de liderazgo sindical a inicios del siglo XXI. En este marco, el objetivo de este artículo consiste en analizar la dinámica identitaria de Camioneros desde la década del 90, con la llegada de Moyano a la conducción de la FedCam, hasta la actualidad. De este modo, se propone contribuir con una nueva dimensión –que permita complementar y enriquecer las existentes– a partir de una perspectiva que pondera la identidad político-sindical. Nuestra principal hipótesis, entonces, es que la expansión de la identidad político-sindical, la recurrente y sostenida estrategia de

protagonismo en nuevos nucleamientos sindicales y multisectoriales, así como las pretensiones de restablecer la influencia del sindicalismo en la política, son elementos centrales para comprender su trayectoria en el campo sindical (Aldao, 2021).

Camperas verdes: la identidad político-sindical de Camioneros

Con un cuchillo le rompen la campera a un compañero de camioneros y le pegan muy mal [...] Como no vieron una campera verde nos dejaron pasar. (Victor Mario “Samba” D’Aprile, dirigente UTA).

Camioneros sostuvo una identificación política (con sentidos de pertenencia, antagonismos y tradiciones) que permite explicar su trayectoria en el campo sindical. Esta subjetividad excede las fronteras que se plantearon como la norma estructural de las nuevas trayectorias sindicales dominantes: el repliegue corporativo y la limitación de las fronteras representativas del sindicalismo. Para describirla, adoptamos una definición de identidad política entendida como “la sedimentación de prácticas configuradoras de sentido, que permiten definir orientaciones gregarias de la acción en relación a la definición de asuntos públicos” (Aboy Carlés, 2001, p. 54). Para caracterizar el complejo entramado entre institucionalidad sindical e identificación peronista, se recuperó el concepto de *institucionalidad populista* (Aldao, 2018).

El campo sindical argentino, desde el momento de su configuración durante el primer gobierno peronista, estuvo signado por una paradójica sedimentación de prácticas gremiales que cristalizaron en una institucionalidad de *doble legitimidad*: *institucional* y *popular*. La característica de esta institucionalidad es que, lejos de estar regida exclusivamente por una lógica diferencial, que privilegia y legitima la satisfacción de demandas particulares, presenta un carácter litigante que habilita –además de las luchas por dominar el campo– una disputa por la legitimidad misma del orden institucional en el que se inscribe (Aldao, 2018). Desde esta óptica se puede comprender la tensión entre la desvinculación y revinculación de camioneros con la CGT, como institución insignia del sindicalismo peronista. En tal sentido, la construcción de un liderazgo sindical fundado en la *legitimidad popular* permite dar coherencia a prácticas paradójicas, como la de cuestionar la legitimidad institucional de la central y desconocer su conducción y, sin embargo, defender el monopolio de la CGT como espacio dominante del campo sindical.

El estudio realizado se apoyó en un diseño de investigación cualitativo flexible (Mendizábal, 2006) basado en análisis de fuentes secundarias y un corpus de entrevistas en profundidad a informantes clave (mili-

tantes y dirigentes de Camioneros y organizaciones gremiales afines), obtenidas a través de la técnica denominada “bola de nieve” (Mallimaci y Giménez Beliveau, 2006).

A diferencia de las comunidades de trabajadores del transporte que atravesaron procesos de subjetivación a inicios del siglo XX (Horowitz, 1985; Caruso, 2016), la identidad de Camioneros no incorpora el territorio o, incluso, una labor específica como dimensión central en la delimitación de su sentido de pertenencia. Persiste una tradicional identificación con el peronismo que potencia y exalta el liderazgo de Moyano, mediante un proceso de movilización y acción directa en oposición al neoliberalismo, pero también como legítimo defensor de la unidad gremial en la CGT.

A fines de la década del 80, tanto SICHOCA como la FedCam incorporaron la palabra “afines” a su estatuto, abriendo la posibilidad jurídica de ampliar el ámbito de representación. Esta modificación habilitó un proceso sostenido de incorporación de *subramas* que permitió incorporar –además de conductores– a operarios y empleados en tareas tan diversas como recolección de residuos, logística, correo, transporte de aguas y gaseosas, caudales, carga y descarga en supermercados (Pontoni, 2017).⁶ De este modo, crecieron tanto el número de afiliados como las fronteras de representación de la federación, en una actividad que cuenta con las tasas de sindicalización más altas de Argentina.⁷

Esta estructura organizativa estuvo acompañada por un complejo sistema de negociación salarial (en niveles por rama y empresa) y representación a nivel territorial y por subrama. Este esquema favoreció la comunicación interna y la articulación de intereses y demandas, consolidando la representatividad en los lugares de trabajo (Benés y Milmanda, 2012; Pontoni, 2013a). El sentido de pertenencia al grupo se consolidó, entonces, en prácticas articularias de demandas diversas que se cimienta, además, en una tradición peronista específica.

Su tradición sindical se define por una mixtura entre las tendencias *negociadora* y *confrontacionista* del sindicalismo peronista (Fernández, 2002). El *vandorismo* (tendencia *negociadora*) nace a inicios de los 60 en un contexto de reorganización del campo sindical a causa de la proscripción del peronismo y es definido por el apotegma: “golpear/pegar para negociar” (Godio, 1993; Campione y Rajland, 2006; Svampa, 2007; Duhalde, 2009). La acción directa se constituye en un elemento de la estrategia sindical que permite antagonizar con el poder (económico y

6. En la actualidad hay un total de 18 subramas.

7. Según el informe “Radiografía de la sindicalización en Argentina” (2018), la tasa de sindicalización del transporte y almacenamiento es la más alta del país (50%). Extraído de www.cetyd.unsam.edu.ar

político) y condicionar o resistir las reformas del orden social por los regímenes dictatoriales y semidemocráticos del período. También fue una práctica que articuló un espacio de construcción de legitimidad popular, ampliando las fronteras del campo popular con el fin de restituir la legitimidad institucional del peronismo y de la CGT.

Sin embargo, el punto más alto del poder del *vandorismo* se produce junto con su alejamiento de aquella práctica articuladora y con la consolidación de un poder de negociación fundado en la restituida *legitimidad institucional* de la CGT. Este liderazgo, que proponía un “peronismo sin Perón”, habilita una reinterpretación de la concepción tradicional del sindicalismo como “columna vertebral” del peronismo, para definirlo como un *factor o polo de poder* dentro del orden social (Godio, 1993).⁸ Así, la tensión entre legitimidad institucional y popular de la CGT normalizada propició su división, en 1968, y dio nacimiento a la CGT de los Argentinos (CGTA) y a la tendencia *confrontacionista*. El desacuerdo fundamental de esta con el *vandorismo* es su inclinación hacia una forma política sindical verticalista y disciplinadora, que privilegia la negociación con el gobierno militar con la expectativa de consolidar el lugar de poder de la institución sindical. La CGTA priorizó, en cambio, la práctica de construcción de poder sindical *en la resistencia*, articulando con demandas populares y radicalizando el antagonismo con el poder.

Avanzando en el tiempo, hacia el final de la última dictadura cívico militar en Argentina (1976-1983) esta posición fue encarnada por la denominada “Comisión de los 25” y la línea *ubaldinista* (Duhalde, 2009, p. 5). Aún bajo la conducción de Ricardo Pérez, camioneros participó de forma subalterna de esta línea que restituyó la institucionalidad de la CGT en 1988 (luego de arduas disputas político legislativas) e impulsó la reconstrucción del sindicalismo como actor central del Partido Justicialista (PJ), incluyendo una incursión del propio Hugo Moyano como diputado provincial (Buenos Aires), entre 1987 y 1991.

Durante este período, realizó su ascenso como dirigente desde la seccional Mar del Plata del SICHOCA (1973), a la secretaria general del sindicato (1987), hasta la conducción de la federación en 1992 (Delfino y Martín, 2012; Pontoni, 2013a).

Entre estas dos tendencias, *negociadora* y *confrontacionista*, se sedimentaron prácticas sindicales que Moyano supo potenciar a partir de su ascensión a la FedCam en 1992, fundando la construcción de su liderazgo

8. La inestabilidad democrática de la segunda mitad del siglo XX en Argentina fue sedimentando la idea del sindicalismo como forma organizativa perdurable, más allá de las instituciones políticas y la democracia, y un factor de resistencia a las reformas impulsadas por los gobiernos de facto o semidemocráticos posteriores al primer peronismo.

en la *legitimidad popular* y utilizando, cuando resultó oportuno, los espacios institucionales sindicales y políticos. Desde un modelo tradicional, elaboró sentidos de enaltecimiento de su capacidad de acción directa en su lucha contra el orden neoliberal. La dimensión territorial cobró sentido en la lucha callejera, articulándose con otras demandas en la disputa sindical y política.⁹ Desde inicios de los años 90, a un camionero se lo reconocía en la calle en el marco de una marea de camperas verdes, en una olla popular, en una movilización multisectorial o bloqueando el acceso a una empresa. Pero existe otra dimensión constitutiva de esta subjetividad, un sentido de defensa de la institucionalidad sindical peronista que en el nuevo contexto lo distingue de la CTA y habilita la disputa por la conducción de la CGT, desde las fronteras de la propia central, antagonizando con los grupos que fundan su dominación en la *legitimidad institucional*. Estas dimensiones son centrales para analizar la trayectoria de Camioneros desde que inició el ciclo de conducción de Moyano hasta su llegada a la secretaría general de la *CGT disidente* en 2000, lugar en el que se convertiría en el sindicalista que más años ocupó este cargo en la historia de la central y que conserva su influencia hasta la actualidad.¹⁰

La construcción del *moyanismo* y el liderazgo de Camioneros

Mientras el gobierno menemista consolidaba un avance en clave neoliberal sobre las estructuras del Estado y el mundo del trabajo, en alianza con un sector del sindicalismo de la CGT (Murillo, 1997), la nueva conducción de Camioneros consolidaba su liderazgo y una significativa *capacidad de movilización* (Lévesque y Murray, 2004; Pontoni, 2013a), proyectando un crecimiento más allá de las fronteras del gremio.

El mismo día de su asunción como secretario general de la FedCam, Moyano modificó parte de la estructura vertical de la organización gremial al otorgar el manejo de los fondos sindicales y de las obras sociales a las filiales, aumentando la autonomía económica de los sindicatos provinciales.¹¹ Respecto de las bases, la nueva conducción se apoyó en el crecimiento de la representación de los empleados de las empresas

9. La sedimentación de una memoria en torno a la lucha antineoliberal se manifiesta en múltiples testimonios de dirigentes y militantes (Pontoni, 2012)

10. En sus distintas composiciones ocupó la secretaría general de la CGT durante 17 años (2000-2016).

11. Sobre la historia de los sindicatos provinciales y su transformación organizativa, ver revista *Los Camioneros*, Edición especial 2012, "Moyano 20 años de dignidad, coherencia y lucha". Federación Nacional de Camioneros y obreros del Transporte Automotor de Cargas, tomos I y II.

recientemente privatizadas, de *correos* y de *recolección de residuos*, a las que se adicionaron las subramas de *logística* y *aguas y gaseosas*.¹² Estas actividades se constituyeron en los bastiones del poder de movilización del *moyanismo*, expresado en la agrupación sindical interna “15 de diciembre”, que canaliza su proyección sindical y social.¹³ Pero, además, también otorgó autonomía en la negociación a los delegados de subrama con las empresas, dejando la instancia de participación de la FedCam como factor de presión (Benes y Fernández Milmanda, 2012; Pontoni, 2013a).

A partir de 1993 comienza la construcción de un nucleamiento sindical con intenciones de disputar la CGT, en el que Moyano ganó mayor protagonismo. La decisión se fundó, principalmente, en un rechazo a las políticas neoliberales y su impacto en el mundo del trabajo. Inicialmente, adoptó la forma de una alianza entre gremios del transporte dentro de la CGT. Así, en marzo se conformó la Unión General de Gremios del Transporte (UGTT) (Delfino y Martín, 2012, p. 100), en la que participaban junto a Juan Manuel Palacios (UTA), Alicia Castro (Aeronavegantes) y los gremios de Dragado y Balizamiento, Peones de Taxi, Capitanes de Ultramar.¹⁴ Al año siguiente, este nucleamiento se constituyó en el corazón del MTA. El nuevo movimiento tenía por objetivo oponerse a las medidas impulsadas por el modelo neoliberal y, en palabras del propio Palacios, “recuperar la CGT para los trabajadores y el peronismo para el pueblo”.¹⁵

Tras distanciarse de la CGT en 1994, el MTA adoptó una estrategia frentista y multisectorial que le permitió articular con un amplio espectro de organizaciones que impulsaban variadas demandas sociales y políticas. En febrero participó de la marcha número 100 de los jubilados. En mayo se sumó a la “mesa de enlace” con la flamante CTA y la CCC, que organizó la histórica movilización que recorrió el país hasta la Capital Federal, la denominada Marcha Federal. En el cierre de la misma, el 6 de julio de 1994, entre banderas del MTA y camperas verdes, Moyano

12. En 1999 para la FedCam y 2003 para el SICHOCA se incorpora formalmente la palabra “logística” a sus estatutos (Pontoni, 2012).

13. La agrupación “15 de Diciembre” es la que forma Moyano para disputar la conducción del SICHOCA en 1987 (*Los Camioneros*, Edición especial 2012, p. 7). Según militantes, aún hoy es “la agrupación social con la que trabajamos en los colegios o en las actividades barriales como forma social de Camioneros hacia afuera” (entrevista a Miguel Orallo, activista de Camioneros, 9 de octubre de 2020).

14. La Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte había sido intervenida en la última dictadura militar y no contaba con personería gremial. La recuperaría recién en 2004. Sobre el accionar sindical del Centro de Capitanes de Ultramar en la década del 90, ver Caruso y Contreras (2019).

15. Entrevista a J.M. Palacios, citado en Delfino y Martín (2012, p. 104).

tomó la palabra para anunciar un nuevo paro general, afianzando su liderazgo sindical más allá de las fronteras organizativas de su gremio.¹⁶

En el contexto de aparición de un nuevo repertorio de acciones colectivas para enfrentar las políticas neoliberales, adoptaron las formas de acción de las organizaciones sociales, piqueteras y de trabajadores desocupados: cortes de calles, piquetes, ollas populares y bloqueos a empresas. Promediando la década, este repertorio se potenció –a tono con la época– con enfrentamientos de mayor violencia en las calles. En el plano sindical, los enfrentamientos armados contra trabajadores de la construcción y gastronómicos a fines de 1996 –previos a una sesión del Comité Central Confederal (CCC) y del Congreso extraordinario de la central– son recordados como hitos por los activistas del gremio. En el plano político, el 8 de agosto de 1996 se transformó en una efeméride obligada de Camioneros. Durante el primer paro conjunto de la CGT, la CTA y el MTA, la policía y gendarmería reprimió y desparramó los alimentos de las ollas populares (Delfino y Martín, 2012).

Con la nueva conducción, y a partir de su presencia en las calles, consolidaron un complejo de sentidos de pertenencia sustentado en el accionar directo, el imaginario antineoliberal, el creciente protagonismo de su líder en la escena pública y una sostenida estrategia de articulación frentista y multisectorial, que excedió las fronteras de su organización y del campo sindical, proyectando la restitución del lugar del sindicalismo en la política nacional.

La expansión de la articulación de demandas a nivel regional

En un contexto regional de enfrentamiento a las políticas neoliberales y disputas en torno al sentido y alcance del naciente Mercosur, también expandió sus fronteras representativas en la región. La apertura de importaciones y la libre competencia acarrearán una paradoja para el sector de los transportes: el aumento del nivel de actividad junto a la desregulación de la competencia. A partir de 1996, de forma novedosa y con alcances inéditos, el sindicato de camioneros argentino consolidó los vínculos con los gremios de Brasil, Uruguay, Paraguay y Chile. Desde la vicepresidencia de la Federación Internacional del Transporte (ITF por sus siglas en inglés) y en su rol de responsable de las actividades para América Latina y el Caribe, Moyano condujo la primera acción colectiva a nivel regional (Badaró, 2000). El 15 de diciembre de 1996 se produjo así el primer paro de camioneros del Mercosur más Chile y Bolivia, en demanda de mejoras salariales y equiparación de las condi-

16. Las palabras de Moyano en “DiFilm - Marcha Federal en la Plaza de Mayo convoca paro nacional” (1994).

ciones de trabajo. Aquel día, centenares de camiones de todos los países participantes cerraron los tres pasos fronterizos más importantes. La medida sectorial era también eminentemente política, ya que coincidía con la cumbre del Mercosur que se desarrollaba en Fortaleza (Brasil). Desde el paso fronterizo más importante a Brasil, Paso de los Libres (Corrientes), declaraba: “Sin nuestra actividad el Mercosur no funciona, los trabajadores también querían integrarse”.¹⁷

El repertorio de acciones colectivas de Camioneros contra las políticas aperturistas del gobierno argentino volvió a mostrarse en las calles meses más tarde, en febrero de 1997, con un “camionazo”. Reproduciendo el estilo de la Marcha Federal, una masa de 70 km. de camiones se desplazó a lo largo de 1000 km. desde la provincia andina de Mendoza hasta Luján, Provincia de Buenos Aires. Esta vez, las crónicas destacan que además de las camperas, banderas y gorras verdes, había banderas de Argentina y fotos de José Luis Cabezas, el periodista gráfico que había sido asesinado días antes y que, rápidamente, se convirtió en símbolo de lucha contra la impunidad del empresariado neoliberal.¹⁸ De esta forma, la acción colectiva motivada por demandas sectoriales también se nutrió de demandas y simbología popular.

En abril se realizó la primera reunión entre los dirigentes argentinos y sus pares regionales en Buenos Aires, con el objetivo de constituir una “mesa de unidad” para conformar la Confederación de Camioneros del Mercosur (CCM) (Badaró, 2000). Ese mismo mes, el gremio argentino realizó otro paro con concentración en los tres pasos fronterizos, con epicentro en Paso de los Libres. Nuevamente desde la ruta, Moyano denunciaba al poder político y económico, al gobierno argentino y a las empresas brasileñas que se estaban quedando con el mayor volumen de actividad gracias a sus bajos costos, resultado de un tipo de cambio favorable pero también de los bajos salarios.¹⁹

Muy a pesar del gobierno menemista, el Ministerio de Transportes debió abrir las negociaciones presionado por las demandas a nivel regional y el impacto económico que estas generaban. Como resultado, obtuvieron la creación de la figura de *controladores sindicales*, agentes propuestos por el sindicato que se encargarían de verificar el transporte de cargas nacional e internacional que circulara en las rutas argentinas (Badaró, 2000, p. 20). El poder sindical de Camioneros continuaba en crecimiento y nutría su éxito con sentidos asociados a la lucha en las

17. “Mercosur: Huelga de camioneros paralizó comercio terrestre”, IPS Noticias, 16 de diciembre de 1996. Extraído de <https://ipsnoticias.net/1996/12/mercosur-huelga-de-camioneros-paralizo-comercio-terrestre> (16 de enero de 2023).

18. *Clarín*, 25 de febrero de 1997, tapa.

19. *Página 12*, 27 de abril de 1997.

calles, nociones antineoliberales y de integración regional. Finalmente, el 23 de agosto de 1997 en Santiago de Chile quedó constituida la CCM; su primer secretario general naturalmente fue Moyano. Los fundamentos de la nueva experiencia sindical de integración regional se rubricaron en un lema peronista: “Sabemos que para un motorista no hay nada mejor que otro motorista”.²⁰

El último corte de ruta durante el segundo mandato de Carlos Menem se produjo en junio de 1998, en un paso fronterizo de Salta, provincia del norte argentino. Este corte respondía a una resolución del Ministerio de Relaciones Exteriores que limitaba el tráfico de carga hacia Bolivia. Luego de una semana de paro sin novedades, se plegó al paro la subrama de recolección. El secretario general de esa rama dentro de la FedCam –y yerno de Moyano– Claudio “Chiqui” Tapia, rodeado de un millar de camperas verdes en la puerta de la Cancillería argentina, declaraba que paralizarían la entrega de combustibles a Ezeiza y Aeroparque y la recolección de residuos.²¹ La demostración del poder de articulación era clara. Apoyándose en las nuevas subramas, se terminó resolviendo el conflicto rápidamente a favor del gremio.

El liderazgo de camioneros en la CGT en el siglo XXI

Hacia el final del gobierno menemista Moyano se consolidó como potencial conductor de la CGT. Ya iniciado el gobierno de la Alianza, en marzo de 2000, la CGT se dividió formalmente en medio de un nuevo intento de reforma laboral. La adhesión del Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte (SMATA) y la Unión Obrera Metalúrgica (UOM) a las filas del MTA modificaron la correlación de fuerzas en la central y se transformó así en secretario general de la *CGT disidente* (Merino, 2017). Condujo una férrea lucha contra la reforma laboral que fue brutalmente reprimida fuera del Congreso,²² y una huelga general que paralizó el país el 13 de diciembre de 2001, días antes del estallido popular que terminó con el gobierno aliancista de De la Rúa. En 2002, durante el gobierno de transición de Eduardo Duhalde, Camioneros empujó a la *CGT disidente* (ya sin la UOM) a un nuevo paro general con movilización a Plaza de Mayo invitando al gobierno a adoptar la “causa nacional y popular”, acusándolo de evitar hablar de salarios y de ocupar el tiempo en “estupideces”, como “la reforma política o las imposiciones del FMI”.²³

20. Declaración de clausura de la CCM en San Pablo, citada en Badaró (2000, p. 15)

21. Extraído de https://www.clarin.com/ediciones-antteriores/paran-camioneros-recojen-residuos_0_rk_0pJ1Unl.html (18 de enero de 2023).

22. *Página 12*, 20 de abril de 2000.

23. *Página 12*, 23 de mayo de 2002.

Cuando Néstor Kirchner llegó a la presidencia de la nación en 2003, desplegó una estrategia de transversalidad con el fin de recomponer la legitimidad de su gobierno y de las instituciones democráticas devastadas por la crisis. Este marco de oportunidades políticas permitió a las principales estructuras organizativas de los trabajadores (CGT, MTA y CTA) forjar una alianza con el gobierno. A fines del año 2004, Moyano fue electo secretario general de la CGT unificada, reforzando así su *legitimidad institucional*.

El proceso de *revitalización sindical* que se inició en esos años (Etchemendy y Collier, 2008; Senén González y Del Bono, 2013) se enmarcó en una tensión político-sindical entre dos polos, uno *económico-corporativo* y otro *político-partidario* (Natalucci, 2013; Armelino, 2021). Las relaciones económico-corporativas entre los sindicatos y el Estado se consolidaron de forma sostenida. La implementación del consejo del salario, el aumento de los trabajadores sindicalizados, el incremento del volumen de convenios salariales y de la conflictividad salarial, fueron los principales indicadores (Etchemendy y Collier, 2008). A la par del vínculo corporativo, creció la expectativa de recomposición del estatus de sujeto político del sindicalismo (Natalucci, 2013, 2015, 2018), que se expresó también en nuevas formas de revitalización desde las “bases” (Lengueta, 2011; Varela, 2014). Desde 2005, se reactivó la presencia de sindicalistas y letrados laboristas en dependencias gubernamentales. Entre ellos, dirigentes de Camioneros y el MTA ocuparon cargos en la cartera de transporte (Armelino, 2021, p. 7). Una vez consolidada la hegemonía en la CGT, el horizonte de posibilidad abierto por los gobiernos kirchneristas motivó, a partir de 2009, el “salto a la política” (Merino, 2017; Merino y Stoessel, 2017). Dicha estrategia desafió los sentidos que el primer peronismo había impreso al sindicalismo como “columna vertebral” y, al igual que el *vandorismo*, reelaboró la consigna proponiendo esta vez al sindicalismo como “la cabeza” del movimiento peronista.

Consolidación del liderazgo político sindical

Desde la conducción de la CGT, camioneros construyó un sentido de *conductor del movimiento obrero*, apoyado en el protagonismo de su líder y en una imagen como *élite sindical* (Horowitz, 1985). Marcando el techo de las paritarias nacionales durante casi una década (Varela, 2014) y enarbolando lemas como “el único gremio cuyos afiliados tienen casa propia”,²⁴ continuó con la expansión de las fronteras representativas desatando luchas por el encuadramiento sindical en distintos sectores laborales (Benes y Fernández Milmanda, 2012; Pontoni, 2013a). Me-

24. Extraído de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-43076306>.

diante imponentes bloqueos, entre 2003 y 2005 Camioneros incorporó al sector de *carga y descarga* de las grandes empresas de supermercados, ganando la representación de trabajadores sumamente precarizados, encuadrados hasta allí en el convenio de Empleados de Comercio.²⁵

También fortaleció su posición dentro de la CGT –y en la disputa con la CTA²⁶ alentando la creación y/o consolidación de nuevos sindicatos. Llevó las luchas por encuadramiento a un nuevo plano con una *estrategia informal de construcción de poder institucional* (Aldao, 2021). En 2006, apadrinado por Camioneros y con contundentes acciones directas, se creó el Sindicato Único de Trabajadores del Peaje y Afines (SUTPA), cuyo secretario general fue Facundo Moyano, hijo de Hugo. El SUTPA se desprendió del personal jerárquico de la construcción (UECARA) y obtuvo la *personería gremial* en un sector clave del transporte. En los años siguientes, esta estrategia fue retomada con la Unión Informática (UI) y el Sindicato Unidos Trabajadores Custodios Argentinos (SUTCA), ambos en disputa con organizaciones afiliadas a la CTA (Aldao, 2021).

Una tercera dimensión presente en las luchas de Camioneros en su ascenso dentro del campo sindical fue el apoyo a las corrientes internas dentro de otros sindicatos de la CGT. Esta estrategia se desarrolló en conjunto con el Ministerio de Trabajo nacional hasta 2009, recuperando así para la órbita *moyanista* las conducciones de organizaciones como ladrilleros, bancarios y aceiteros. La interna política ante el año eleccionario de 2009 modificó la relación entre el Ministerio y la CGT y atomizó la disputa, que entonces incluía al kirchnerismo. En ese marco, un integrante de la *familia de camioneros*²⁷ ganó la secretaria general

25. Entre 2003 y 2004 se produce el conflicto en Carrefour, con bloqueos a supermercados de todo el país y la amenaza de llevar las medidas a las empresas Norte y Día. En mayo de 2005 se extiende el conflicto a la cadena Coto. Extraído de <https://www.lanacion.com.ar/politica/la-justicia-ordeno-que-cese-el-bloqueo-camionero-a-coto-nid684269>, y <https://www.ambito.com/portada-principal/ahora-moyano-amenaza-bloquear-mas-supermercados-n3262674> (19 de enero de 2023).

26. En 2004 la CTA había renovado su solicitud de personería gremial dado que el propio presidente Néstor Kirchner, durante la campaña, había prometido apoyar este reclamo.

27. A diferencia de los conceptos de *familia ferroviaria* (Badaloni, 2011) o *marítima* (Caruso, 2016), que dan cuenta de los esfuerzos para generar un sentido de pertenencia desde las nuevas organizaciones gremiales unificadas y que se contraponían al “paternalismo” empresarial y/o estatal, la *familia de camioneros* se expande excediendo las fronteras de su gremio y generando relaciones de parentesco de tipo ético-políticas (Lazar, 2019), con el fin de fortalecer la institucionalidad sindical peronista. En muchos casos los vínculos son, literalmente, entre familia (yernos, hijos, hijas y sobrinos de Hugo Moyano). En otras responden al trabajo de contención y militancia, generando vínculos de lealtad que traspasan a jóvenes dirigentes de nuevas generaciones, como sucede en aeronavegantes, custodios, informáticos (Aldao, 2021).

del gremio de aeronavegantes en 2013,²⁸ fortaleciendo su participación en la Juventud Sindical que conducía Facundo Moyano y el trabajo en conjunto con Camioneros, SUTPA y la asesoría legal de otro de los hijos de Moyano, Hugo.²⁹

En esta etapa, luego de un largo camino recorrido desde la formación del MTA a inicios de los años 90, ampliaron las fronteras de su subjetividad político-sindical. Mediante un trabajo de subjetivación ético-política sustentado en prácticas de contención y militancia, un sector de la juventud sindical se incorporó a la *familia de camioneros* produciendo “tanto el compromiso político como a los mismos sujetos políticos” (Lazar, 2019, p. 147; Aldao, 2021).

Ir por la cabeza del movimiento peronista

A partir de 2009, Moyano inició su “salto a la política” al ocupar la vicepresidencia del Partido Justicialista (PJ) de la Provincia de Buenos Aires (y su presidencia desde 2010) y la vicepresidencia 2° del Consejo Nacional del PJ. Sin embargo, la principal apuesta organizativa dentro de su estrategia fue la creación de la Corriente Nacional del Sindicalismo Peronista, que incluyó a la Juventud Sindical. La corriente incorporaba a la tradición del sindicalismo peronista “las luchas del MTA contra el neoliberalismo” y sostenía entre sus principios la justicia social como “el proyecto de país de los trabajadores” que se desarrollaría en conjunto “con los movimientos sociales y demás fuerzas políticas con el fin de acercar soluciones a las problemáticas barriales”.³⁰

La mayor muestra del poder de movilización del liderazgo *moyanista* sucedió el 30 de abril de 2011, con un acto en la Avenida 9 de julio de la ciudad de Buenos Aires que emulaba de alguna manera el “cabildo abierto del justicialismo”.³¹ Frente a medio millón de trabajadores, el líder sindical reclamó cargos en las listas electorales para los trabajadores. Además, exigía la sanción de la ley de participación en las ganancias de las empresas por parte de los trabajadores y, por último, ratificó allí el apoyo a la candidatura para la reelección presidencial de Cristina Fernández.³²

En términos político electorales, las demandas planteadas por el

28. <https://www.lanueva.com/nota/2013-7-14-9-0-0-cambio-de-mando>.

29. Entrevista a Juan Pablo Brey (secretario general de Aeronavegantes), realizada el 16 de julio de 2020.

30. Documento “Juventud Sindical. Principios”. Archivo personal del autor.

31. Ver G. Contreras, “1951: El cabildo abierto de la CGT”. Extraído de <https://historiaobrera.com.ar/efemerides> (18 de marzo de 2023).

32. *Página 12*, 30 de abril de 2011.

moyanismo al gobierno consistían en la obtención del puesto a vicepresidente para Héctor Recalde, legislador y asesor letrado de la CGT, junto al retorno del 33% en las listas del PJ para los sindicalistas (acordado con el peronismo y sostenido en el estatuto del partido hasta 1989). En el plano legislativo, la sanción del proyecto de ley de participación en las ganancias de las empresas presentado por Recalde buscaba lograr una nueva cuota de poder sindical en el orden económico y político nacional (Merino, 2017). La tensión entre las expectativas de recomposición del lugar del sindicalismo y el lugar que efectivamente el gobierno otorgó a esta corriente fracturó al frente gobernante y a la CGT.

El 15 de diciembre de 2011, en pleno acto en el Club Huracán, Hugo Moyano anunció su renuncia a todos los cargos en el PJ. De esta forma, se despojaba de una cuota de *legitimidad institucional* para volver a sostener el poder sindical desde el plano de la *legitimidad popular*. Apoyándose nuevamente en los sentidos que exaltaban el rol del sindicalismo y la militancia por sobre la legitimidad de las prácticas políticas partidarias,³³ en su discurso de renuncia ante decenas de miles de camioneros, expresó que el PJ de la provincia de Buenos Aires, pasó de ser uno de los “instrumentos más importantes del peronismo” a dejar de tener transcendencia política, una “cáscara vacía”.³⁴

A partir de entonces, la vuelta a las calles disputando la *legitimidad popular* con su antiguo aliado, el gobierno kirchnerista, reubicó a Moyano en el centro de la escena de la política nacional. “El salario no es ganancia”, fue la consigna de mayor repercusión y adhesión. Durante el año 2012, su presencia en los medios evidenció el peso político de su liderazgo sindical y creció exponencialmente como una de las principales figuras opositoras al kirchnerismo. Sin embargo, el peso mediático y el poder de movilización no alcanzaron para disputar posiciones en el campo político. El último intento de institucionalizar políticamente la corriente sindical, esta vez de forma autónoma, fue la formación del Partido de la Cultura, la Educación y el Trabajo en 2013, partido que cosechó magros resultados electorales. Su gravitación política se sostuvo hasta 2015, cuando su participación en la inauguración de un busto de Juan D. Perón junto a Mauricio Macri en plena campaña electoral produjo gran impacto mediático y político.

Al inicio del nuevo gobierno, Moyano se retiró de la conducción de la CGT y comenzó a cobrar protagonismo la figura de su hijo Pablo. Luego

33. “Si a nosotros siempre se nos buscó en la política para acompañar, porque somos los que en los actos les llevamos la gente [...] vos tenes militantes [...], y no pagos”. Entrevista a activistas camioneros, seccional SICHOCA Mar del Plata, 9 de septiembre de 2019.

34. Discurso de Moyano en Huracán, 15 de diciembre de 2011.

de dos años de poca actividad pública en el sindicalismo, en 2018 volvió al centro de la escena, articulando una nueva experiencia movimientista en rechazo a los condicionamientos del FMI que incluían una reforma laboral. El 21 de febrero de 2018, luego de otra multitudinaria movilización en la Avenida 9 de julio fue creado el *21F*, un movimiento que nació como un reclamo de Camioneros y se transformó en una apuesta multisectorial. La experiencia permitió a sus protagonistas inscribirla en su propia tradición sindical, evocando al MTA y su alianza “con los excluidos, los movimientos territoriales y los trabajadores de lucha”,³⁵ recobrando su prédica antineoliberal y su sentido de *conductor del movimiento del obrero*.

Conclusiones

El artículo desarrolló cómo Camioneros construyó en los últimos treinta años una identidad político sindical, con sentidos de pertenencia, antagonismos y tradiciones en las que referenciarse y que constituyen una variable explicativa que se suma a los estudios existentes, para comprender su trayectoria en el campo sindical y su relación con las transformaciones gremiales y políticas del período. De este modo, se intentó disipar en parte el estatuto enigmático de un colectivo que no encaja en las tipificaciones de los análisis generales sobre las transformaciones del sindicalismo en Argentina en los años 90.

Camioneros se consolidó en la década de 1990 como un colectivo con un nivel de politicidad y combatividad forjado en la lucha antineoliberal, pero también representó la defensa del modelo sindical peronista a partir de una tradición que abreva en una síntesis entre las tendencias *negociadora* y *confrontacionista*. Así, el gremio fue conformando una subjetividad político sindical a partir de una identificación peronista y la consolidación de un liderazgo que supo exaltar la acción directa y la expansión organizativa (con la constante incorporación de subramas). Desde allí articularon demandas a nivel sindical, político y social; una práctica que era una de las bases de su representatividad gremial.

El estilo de conducción de esta tendencia sindical que logró hegemonizar la CGT durante los gobiernos kirchneristas se fundó en la generación de legitimidad popular y se consolidó con el despliegue de estrategias formales e informales de construcción de poder sindical. Finalmente, creó nuevos sentidos como *élite sindical* y *conductor del movimiento obrero* que fundamentaron el ensayo del “salto a la política”, incorporando la acumulación de legitimidad institucional mediante la

35. Entrevista a activistas de Camioneros, 9 de septiembre de 2019, SICHOCA seccional Mar del Plata.

conducción de la CGT y la participación en la estructura partidaria justicialista. Proponiendo una reinterpretación del lugar del sindicalismo como “la cabeza” del movimiento peronista, Camioneros lideró una estrategia movimentista y promovió transformaciones en la estructura de la distribución de la riqueza (impulsando la ley de participación de los trabajadores en las ganancias de las empresas y la derogación del impuesto a las ganancias de los trabajadores). Estas fueron las principales evidencias de una subjetividad que excedía las fronteras corporativas, elaborando demandas populares. La corta experiencia de disputa de la legitimidad popular en el campo político, finalmente, acrecentó la tensión y produjo el quiebre del frente gobernante y de la misma CGT. El fin del ciclo kirchnerista y la emergencia de un nuevo gobierno neoliberal habilitaron la restitución de prácticas que evocaban una tradición sindical. Basadas en la lucha antineoliberal y con la articulación multisectorial, con el objetivo de restituir la legitimidad popular como fundamento del poder sindical y político, la experiencia del 21F evoca para sus protagonistas a la del MTA.

El examen de la experiencia de Camioneros permite así recuperar la subjetividad político-sindical como dimensión central para comprender las trayectorias sindicales. Sin omitir que existen factores estructurales que diluyeron el peso del sindicalismo durante el último cuarto del siglo XX, dentro de su nuevo ámbito de injerencia, su relevancia como espacio de construcción político-sindical se mantuvo y expandió durante el siglo XXI. La búsqueda de la recomposición del lugar del sindicalismo en la política, e incluso la breve disputa por el liderazgo del movimiento peronista, son elementos que muestran la potencialidad y los límites de un sindicalismo que se apoyó en expectativas que resultaron inalcanzables, pero nacidas de un volumen de poder sindical tangible y robusto, que contiene las condiciones de su potencial expansión.

Bibliografía

- Aboy Carlés, G. (2001). *Las dos fronteras de la democracia argentina*. Homo Sapiens.
- Aldao, J.A. (2018). Los ferroviarios y el primer peronismo: Reflexiones teóricas en torno a los conceptos de identificación política e institucionalidad populista. *Pilquen*, 21 (1), 59-71.
- Aldao, J.A. (2021). La constelación sindical de Camioneros. Estrategias de reproducción y poder sindical. *Estudios del Trabajo*, (61), 1-31.
- Armellino, M. (2015). Reformas de mercado y reacciones sindicales en Argentina: una revisión desde la experiencia de los trabajadores públicos. *Desarrollo Económico*, 216, 245-278.

- Armellino, M. (2021). La resindicalización (fallida) del peronismo en la Argentina kirchnerista (2003-2015). *Política y gobierno*, 28 (1).
- Badaloni, L.I. (2011). *La familia ferroviaria a principios del siglo XX: bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino*. Prohistoria.
- Badaró, M. (2000). *Mercosur y movimiento sindical: el caso del sector de camioneros y judiciales*. IDES.
- Barros, S. (2006). Espectralidad e inestabilidad institucional. Acerca de la ruptura populista. *Estudios sociales*, 30 (1), 145-162.
- Basualdo, E. (2002). *Sistema político y modelo de acumulación en la Argentina*. FLACSO-IEEP.
- Benes, E. y Fernández Milmanda, B. (2012). El nuevo liderazgo sindical en la Argentina postneoliberal: el caso del gremio de camioneros. *Desarrollo Económico*, 205, 31-62.
- Campione, D. y Rajland, B. (2006). Piqueteros y trabajadores ocupados en la Argentina de 2001 en adelante. Novedades y continuidades en su participación y organización en los conflictos. En G. Caetano (comp.). *Sujetos sociales y nuevas formas de protesta en la historia reciente de América Latina* (pp. 297-330). CLACSO.
- Caruso, L. (2016). *Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires, 1889-1921*. Imago Mundi.
- Caruso, L. y Contreras, G. (2019). *Imágenes que recorren un siglo. El Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante (1918-2018)*. CCUOMM.
- Chahin, M.Y. (2012). *La otra cara del protagonismo de camioneros en los años kirchneristas: la comunidad de políticas en el sector transporte*. Tesis de grado. Universidad Torcuato Di Tella.
- Delfino, E. y Martín, M. (2012). *El hombre del camión: Hugo Moyano. La historia secreta del sindicalista más poderoso de la Argentina*. Sudamericana.
- Duhalde, S. (2009). La respuesta de los sindicatos estatales al neoliberalismo en Argentina (1989-1995). *Trabajo y sociedad*, (13), 1-14.
- Etchemendy, S. (2001). Construir coaliciones reformistas: la política de las compensaciones en el camino argentino hacia la liberalización económica. *Desarrollo Económico*, 160 (40).
- Etchemendy, S. y Collier, R. B. (2008). Golpeados pero de pie. Resurgimiento sindical y neocorporativismo segmentado en Argentina (2003-2007). *PostData: Revista de Reflexión y Análisis Político*, 13, 145-192.
- Fernández, A. (2002). Caracteres y fortalecimiento del sindicalismo opositor al modelo neoliberal del gobierno justicialista. En A. Bialakowsky, A. Lescano y C. Senén Gonzalez (comps.). *Unidad en la diversidad. Estudios laborales en los 90* (191-209). Eudeba.
- Godio, J. (1993). Sindicatos, el poder perdido. En O. Moreno (comp.). *Desafíos para el sindicalismo en la Argentina*. Friedrich Ebert-Legasa.
- Horowitz, J. (1985). Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). *Desarrollo Económico*, 99, 421-446.

- Lazar, S. (2019). *Cómo se construye un sindicalista*. Siglo XXI.
- Lenguita, P. (2011). Revitalización desde las bases del sindicalismo argentino. *Nueva Sociedad*, 232, 137-150.
- Lévesque, C. y Murray, G. (2004). *El poder sindical en la economía mundial*. www.mrafundazioa.org/.
- Levitsky S. (2004). Del sindicalismo al clientelismo: La transformación de los vínculos partido-sindicatos en el peronismo, 1983-1999. *Desarrollo Económico*, 44 (173), 3-32.
- Mallimaci, F. y Giménez Béliveau, V. (2006). Historia de vida y métodos biográficos. *Estrategias de investigación cualitativa*, 1, 23-60.
- Martuccelli, D. y Svampa M. (1997). *La plaza vacía. Las transformaciones del peronismo*. Losada.
- Mendizábal, N. (2006). Los componentes del diseño flexible en la investigación cualitativa. En I. Vasilachis de Gialdino (coord.). *Estrategias de investigación cualitativa* (pp. 65-105). Gedisa.
- Merino, G.E. (2017). La querrela en torno a la ley de participación de los trabajadores en las ganancias: el desarrollo de las tensiones político-sociales y la lucha por el poder en Argentina. *Trabajo y sociedad: Investigaciones sobre el empleo, la cultura y las prácticas políticas en sociedades segmentadas*, (29), 447-468.
- Merino, G.E. y Stoessel, S. (2017). Le «pouvoir du volant» en Argentine et en Bolivie dans le cycle postnéolibéral. *Cahiers des Amériques Latines* (86), 111-126.
- Murillo, M.V. (1997). La adaptación del sindicalismo argentino a las reformas de mercado en la primera presidencia de Menem. *Desarrollo Económico*, 147 (37).
- Murillo, M.V. (2001). La encrucijada del sindicalismo latinoamericano. *Política y Gobierno*, 8 (2), 315-346.
- Natalucci, A. (2013). Revitalización sindical y sindicalismo peronista: encrucijadas entre el corporativismo y la política (Argentina, 2003-2012). *Amérique Latine Histoire et Mémoire. Les Cahiers*, 26.
- Natalucci, A. (2015). Las recientes transformaciones en el mundo sindical (2003-2015). *Espectros*, 2.
- Natalucci, A. (2018). La gramática movimentista durante el giro a la izquierda: el caso de Argentina. *Revista de Sociología*, 33 (1), 88-103.
- Natalucci, A. y Galimberti, C.M. (2015). Juventud(es) sindical(es): identidades políticas y lógicas de acción (AMBA, 2009-2015). *Socio Debate*, 2, 98-130.
- Palomino, H. (2000). Los sindicatos en la Argentina contemporánea. *Nueva Sociedad*, 169.
- Pontoni, G.A. (2012). “Identidad colectiva camionera”, un recurso de poder sindical en Argentina entre 2003 y 2011. *Gaceta Laboral*, 18 (2), 151-172.
- Pontoni, G.A. (2013a). Construcción y fortalecimiento de la movilización: el caso de los camioneros entre 1991 y 2001. *Desarrollo Económico*, 280, 73-103.
- Pontoni, G.A. (2013b). La disputa por la representación vía los conflictos por

- encuadramiento sindical. El caso Camioneros en la Argentina reciente. *Derecho del Trabajo*, 1-8.
- Pontoni, G.A. (2017). Estrategias de organización del sindicato Camioneros en Argentina (1991-2011). *Revista de Sociología e Política*, 25 (61), 77-96.
- Senén González, S. y Bosoer F. (1999). *El sindicalismo en tiempos de Menem*. Corregidor.
- Senén González, C. y Del Bono, A. (2013). *Revitalización sindical en Argentina. Heterogeneidades sectoriales*. Prometeo.
- Svampa, M. (2007). Profunda ruptura de las lealtades. *Le Monde Diplomatique*, 91 (VII).
- Varela, P. (2014). Estado y sindicatos en la Argentina post-devaluación: el retorno del debate estratégico. *Crítica Marxista*, 38, 119-132.

La conflictividad laboral durante la gestión estatal de Aerolíneas Argentinas (2009-2015). Un análisis a partir del accionar de la Agrupación Independiente de Trabajadores Aeronáuticos

Agustina Miguel

Instituto Gino Germani, Universidad de Buenos Aires -
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina
magustinamiguel@gmail.com
ORCID: 0000-0002-4594-4529

Título: Labor conflicts during the state management of Aerolíneas Argentinas (2009–2015). An analysis based on the actions of the Agrupación Independiente de Trabajadores Aeronáuticos

Resumen: El objetivo de este artículo es analizar la conflictividad laboral en Aerolíneas Argentinas (AR) durante la gestión estatal del kirchnerismo (2009-2015) a partir de una experiencia organizativa surgida desde las bases gremiales del sector. En esa dirección, se propone caracterizar las formas de trabajo y organización del colectivo aeronáutico en AR; indagar en el proceso de conformación de la Agrupación Independiente de Trabajadores Aeronáuticos (AITA); y por último, analizar el accionar sindical de la agrupación en la conflictividad laboral en la empresa, focalizando en las reivindicaciones y modalidades de acción desplegadas.

Palabras clave: Aerolíneas Argentinas – relaciones laborales – conflictividad laboral – sindicatos

DOI: <https://doi.org/10.46688/ahmoi.n22.404>



Obra bajo licencia Creative Commons 4.0 International
(Atribución - NoComercial - Compartir Igual)

Abstract: This article proposes to analyze the labor conflict in Aerolíneas Argentinas (AR) during the state administration of Kirchnerism (2009-2015) from an organizational experience arising from the grassroots union. In this direction, we propose to characterize the forms of work and organization of the aeronautical collective in AR; to investigate the process of formation of the Agrupación Independiente de Trabajadores Aeronáuticos (AITA); and finally to analyze the union actions of the group in the labor conflict in the company, focusing on the demands and modalities of action deployed.

Keywords: Aerolíneas Argentinas – labor relations – labor conflicts – unions

Recepción: 21 de diciembre de 2022. **Aceptación:** 28 de febrero de 2023

* * *

Luego de la salida de la crisis de 2001, empujado por un fuerte cuestionamiento social al programa privatizador instaurado en los años 90, el Estado nacional argentino amplió paulatinamente su participación en áreas centrales de la economía y en algunas empresas de bienes y servicios públicos. Mediante la realización de sucesivas reestatizaciones desde 2003, logró recuperar su antigua función empresaria en sectores como el petrolífero, el de agua y saneamiento y el aerocomercial. Este escenario constituyó un terreno fértil para que diversos autores y autoras en el campo de los estudios del trabajo redirigieran la atención a las relaciones laborales en las empresas estatales (Ynoub, 2012; Palermo, 2013; Cufre, 2018 y 2019; Miguel, 2013, 2019 y 2022).

Las relaciones laborales en la Argentina de la posconvertibilidad fueron analizadas a la luz de diversos enfoques que colocaron a los procesos de revitalización sindical en el centro del debate. En un contexto más favorable para el fortalecimiento de los sindicatos, evidenciado en el incremento de la afiliación sindical, la negociación colectiva y la conflictividad laboral, las perspectivas más difundidas tendieron a observar la evolución cuantitativa de estos indicadores de poder sindical, reforzando de este modo el protagonismo de las dirigencias sindicales tradicionales dentro de los marcos institucionales delimitados por el Estado (Etchemendy y Collier, 2008; Palomino y Trajtemberg, 2006; Senén González y Haidar, 2009, entre otros). Otros estudios, en cambio, destacaron los límites de este proceso al observar la persistencia de dirigencias y prácticas sindicales tradicionales, la continuidad en algunos de los contenidos negociados colectivamente en la década del 90, entre otros aspectos, advirtiendo sobre la necesidad de abordar otros niveles de organización sindical (Atzeni y Ghigliani, 2008; Cambiasso, 2016; D'Urso y Longo, 2018; Lenguita, 2011; Marticorena, 2014; Varela, 2016; Ventrici, 2011, entre otros).

En ese marco, el presente trabajo constituye una primera publicación

de resultados de investigaciones de maestría y doctorado (Miguel, 2019 y 2022) que abordaron la conflictividad laboral en Aerolíneas Argentinas (AR) para dar cuenta de las particularidades que asumió el proceso de revitalización sindical durante la gestión estatal de la empresa en los años que van desde 2009 hasta 2015. El argumento central plantea que el cambio de gestión de AR a fines de 2008 permitió la aparición de nuevas demandas y reivindicaciones, al tiempo que limitó el accionar de las dirigencias sindicales en el plano de la conflictividad, dando lugar al surgimiento de nuevas expresiones organizativas surgidas desde las bases gremiales. A partir de la consideración de una de estas experiencias, se definen los siguientes objetivos específicos que a su vez estructuran los tres apartados del presente artículo.

La primera sección plantea de manera sucinta las principales características que atraviesan las formas de trabajo y organización del colectivo aeronáutico, con el propósito de esclarecer el complejo esquema de organización sindical existente en AR. El segundo apartado indaga en el proceso de conformación de la Agrupación Independiente de Trabajadores Aeronáuticos (AITA), dando cuenta de la importancia de avanzar en el análisis en profundidad de los conflictos laborales. El tercer y último apartado aborda el accionar sindical de la citada agrupación en AR durante la gestión estatal (2009-2015), focalizando en las reivindicaciones y modalidades de acción desplegadas, lo cual pone de manifiesto su marcado protagonismo en la conflictividad laboral durante esta etapa.

Este análisis cualitativo se realiza sobre una reconstrucción basada en una multiplicidad de fuentes de información, tales como la base de conflictos laborales elaborada por el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (MTEySS), notas periodísticas, entrevistas en profundidad a trabajadores, trabajadoras y representantes sindicales y diversos documentos empresariales y gremiales.

El colectivo aeronáutico: entre la fragmentación organizativa y la heterogeneidad política

La multiplicidad y la heterogeneidad son características salientes de los procesos históricos de configuración del colectivo de trabajadoras y trabajadores aeronáuticos, tanto en la actividad aerocomercial en general como en la empresa AR en particular. La realidad de esta configuración es expresión de la complejidad del proceso de trabajo propio del sector. El transporte aéreo crea puestos de trabajo directamente en las aerolíneas, también en los aeropuertos y los proveedores de servicios de aviación. Estos incluyen a los pilotos de los aviones y su tripulación; las y los trabajadores que controlan el tráfico aéreo; los técnicos que efectúan el mantenimiento de los aviones; los maleteros que cargan y

descargan el equipaje; las y los trabajadores de atención al público que realizan el *check-in* y el embarque y atienden en los locales y espacios comerciales de las líneas aéreas; y quienes prestan el comercio minorista en los aeropuertos. Además, requiere de los trabajos provenientes del sector industrial, como pueden ser las empresas que producen aviones, motores y otras tecnologías vitales para el desarrollo de la aviación.

Desde el origen de la actividad aerocomercial en Argentina, este universo heterogéneo de trabajadores y trabajadoras fue particularizando su forma de organización a través de la creación de sindicatos específicos, acotados a un determinado puesto o sector de trabajo y/o a una empresa (Miguel, 2022; Piglia, 2018). De acuerdo a Cufre (2018), la forma asumida por la organización y su lógica reivindicativa fueron expresión de las funciones asociadas a la seguridad, esto es, a los saberes técnicos vinculados a las funciones dentro del proceso de producción de “vuelos seguros”.

La multiplicación de organizaciones gremiales comenzó en la década de 1950 a partir de sucesivos desprendimientos del único sindicato de la actividad, la Asociación del Personal Aeronáutico (APA), y la creación de diversos sindicatos con ámbitos de representación más específicos. Así, desde 1952 las y los trabajadores aeronáuticos se separaron en dos grandes ramas, los sindicatos de “tierra” y los de “aire” (o de vuelo). APA representa al personal de tierra que no requiere alta calificación, como maleteros, atención al público en el *check-in*, personal de rampa y de cargas, *call center*, ventas y administrativos, entre otros. Dado que su ámbito de actuación comprende una diversidad de áreas de trabajo, APA es el gremio aeronáutico que concentra la mayor cantidad de representados/as, tanto en AR como en la actividad aerocomercial en general. En la aerolínea de bandera, los otros sindicatos que también representan a sectores de tierra son la Asociación del Personal Técnico Aeronáutico (APTA), representante de los trabajadores que cumplen funciones técnicas referidas al mantenimiento y reparación de aviones, y la Unión del Personal Superior y Profesional de Empresas Aerocomerciales (UPSA), que nuclea al personal con cargos de Superior (personal que desempeña funciones de conducción, planeamientos, programación, coordinación, análisis y control) y Profesional (personal con título universitario o con experiencia profesional equivalente).

Por su parte, la representación de las y los trabajadores de vuelo corresponde a la Asociación Argentina de Aeronavegantes (AAA), representante de las tripulantes de cabina de pasajeros (comisarias y auxiliares de abordaje, comúnmente denominadas “azafatas”); la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (APLA), representante de los pilotos de empresas aerocomerciales; y la Unión de Aviadores de Líneas Aéreas (UALA), sindicato que nuclea a los pilotos de Austral. Aunque en sus

orígenes el ámbito de actuación de AAA también incluía a los pilotos, las transformaciones técnicas que trajo aparejada la modernización de la flota de AR implicaron importantes cambios en sus condiciones de trabajo, experiencias y prácticas que trastocaron las relaciones de poder entre las y los aeronáuticos (Piglia, 2018). La mayor complejidad de la formación, el entrenamiento y la evaluación de los pilotos para los nuevos aviones configuró una instancia clave en las relaciones de poder y las jerarquías internas del sector, que logró materializarse en salarios comparativamente más altos para este colectivo. Las tensiones gremiales agudizadas como consecuencia de ese proceso condujeron a la escisión del sindicato de aerotripulantes y la organización de los pilotos en un gremio propio, junto con pilotos de las otras aerolíneas. APLA, la nueva entidad, obtendría la personería jurídica en 1965. Luego, en la década 1980, la tendencia a la fragmentación de la representación gremial resultaría profundizada con la creación de UALA.

En el periodo considerado en el presente artículo, los seis sindicatos vigentes en AR mantuvieron diferentes ámbitos de representación laboral y territorial, con una marcada heterogeneidad política dada por la existencia de múltiples alineamientos en relación a las centrales sindicales nacionales. Este último aspecto remite a las divisiones de la Confederación General del Trabajo (CGT), en 2008 y 2012, y de la Central de Trabajadores de la Argentina (CTA), en 2011, que diferenciaron aún más el posicionamiento político de las dirigencias sindicales entre el respaldo y la oposición a los gobiernos kirchneristas (Miguel, 2013). Mientras que APA y UALA se mantuvieron políticamente alineadas con el gobierno, por su permanencia en la línea oficialista de la CTA encabezada por Hugo Yasky (CTA de los Trabajadores, en adelante CTA-T) luego de la división de la central en 2011, la oposición se configuraba tanto por la pertenencia de APTA a la CGT “Azul y Blanca” dirigida por Luis Barrionuevo, como de UPSA a la CGT “Azopardo” cuyo referente principal era Hugo Moyano, a partir de las rupturas de la CGT en 2008 y 2012, respectivamente. A su vez, producto del recambio en las cúpulas de los sindicatos de pilotos y tripulantes, en 2013 APLA viró hacia el oficialismo al alinearse con la CGT “Balcarce” de Antonio Caló, mientras que la AAA pasó a formar parte de la opositora CGT “Azopardo”.

Ahora bien, aunque esta representación fragmentada que rige en AR, dadas la multiplicidad organizativa y la heterogeneidad política, difiere de las bases fundacionales del denominado “modelo sindical argentino” (concentración gremial, unidad de representación de los intereses colectivos), no necesariamente resulta menos eficaz para la lucha por las reivindicaciones gremiales que cuando está unificada, a cargo de una única organización.

En este punto cobra relevancia la *posición estratégica*, un concepto

acuñado por John Womack (2007) que permite dar cuenta del poder de los sindicatos a partir de las posibilidades que tienen las y los trabajadores situados en un determinado tramo del proceso productivo de detener la producción, ya sea dentro de un establecimiento, empresa o en toda una economía.

En el caso de AR, a causa de los estrictos parámetros de seguridad que rigen el transporte aéreo y el alto grado de encadenamiento o articulación entre cada uno de los sectores, cualquier alteración del proceso de producción puede desembocar en una interrupción de la prestación del servicio. Como la producción debe desarrollarse manteniendo una correspondencia exacta con lo prescripto en la normativa nacional e internacional, no es posible prescindir de ningún puesto o tarea para la realización del producto final, aquello que Cufre (2018) denomina “vuelo seguro” y es producido a partir del saber específico que portan las y los trabajadores. En esa dirección, el conflicto construido en torno al producto del trabajo les permite dar la pelea con la empresa, aunque no en iguales términos. Cada uno de los gremios agrupa un puesto dentro de esa división sociotécnica, especialmente los que representan a trabajadores y trabajadoras que requieren una matrícula profesional emitida por el ente regulador de la aviación civil (ANAC), que basa sus certificaciones en los estándares de organismos internacionales. Si bien en esta condición se ubican los pilotos, tripulantes de cabina y técnicos, las y los trabajadores de tierra (maleteros y personal de atención al público en aeropuertos) también guardan cierto margen de poder para generar una paralización total del servicio en tanto pueden alterar el normal desarrollo del proceso de producción. Entonces, el lugar estratégico que ocupa cada una de las funciones involucradas en el proceso de trabajo determina que cualquiera de los sindicatos esté en condiciones de paralizar toda la actividad en caso de realizar medidas de fuerza.

Al tratarse de una actividad altamente interconectada, el paro transcurre no solo en los establecimientos donde se desencadena (en general, los aeropuertos de Aeroparque en CABA y Ezeiza en la Provincia de Buenos Aires), sino que también afecta a los aeropuertos o terminales ubicados en distintos puntos del país. Además, las acciones impulsadas, incluso las que no implican el paro, pueden ocasionar inconvenientes en el servicio que se extienden más allá del tiempo que dura la protesta. Esto responde a las propias características de la actividad aerocomercial, en la cual la regularización del servicio no es inmediata porque las cancelaciones o demoras en el momento de una medida de fuerza desencadenan un “efecto dominó” que impacta en los vuelos futuros, engrosando la frecuencia de los vuelos que debe ser atendida con la flota disponible.

Teniendo en cuenta que el paro en esta actividad tiene una elevada

potencia para interrumpir la realización del producto final, el concepto de “posición estratégica” para analizar el caso de AR permite reconocer la alta capacidad de presión de cada sindicato, dada por el lugar que ocupa en el proceso productivo, y suponer que la existencia de una fragmentación organizativa no necesariamente debería restar eficacia a las acciones de lucha. No obstante, D’Urso (2021) considera que el esfuerzo en captar el poder que emerge de las condiciones objetivas del proceso de producción no debe soslayar la dimensión de la *agencia* a partir del accionar sindical. Es decir, también es preciso preguntarse acerca de lo que en efecto hacen las y los trabajadores cuando se encuentran en esa posición, entendiendo que “la posición estratégica no expresa una forma unívoca de ejercer el poder sindical” (p. 411). Así, en la decisión de hacer uso de una posición estratégica no sólo inciden las condiciones objetivas de un sector económico o de un puesto de trabajo, sino que además intervienen elementos vinculados a la orientación político-ideológica de la acción sindical, como puede ser el rol desempeñado por dirigentes y delegados sindicales y el vínculo que establecen con las y los trabajadores de base.

En empresas públicas como AR, donde el Estado y el rol de empleador son en algún punto inescindibles, la falta de consenso que representa un conflicto laboral puede operar, al mismo tiempo, como una *doble presión* sobre el Estado: además de la *presión económica* sobre la dirección de la empresa (Estado-empleador), los sindicatos tienen la capacidad de ejercer una *presión política* sobre el Estado en tanto poder público que puede devenir en un daño simbólico, esto es, en un cuestionamiento a su legitimidad como “lugar de la política” (Diana Menéndez, 2009, p. 96). En ese sentido, resulta clave reconocer que el signo político del gobierno de turno y el correspondiente posicionamiento de las organizaciones sindicales son variables fundamentales al momento de analizar el accionar de los sindicatos en el ámbito del Estado (Diana Menéndez, 2009; Miguel, 2019 y 2022). En torno a esta cuestión anida el principal dilema del sindicato afín al gobierno: su posicionamiento político puede operar o bien como corsé para contener el conflicto laboral, o bien como facilitador. Dado que todo gobierno lleva adelante un determinado proyecto político que incluye una forma de Estado y un modelo de empleo público, impulsar o habilitar un conflicto laboral contribuye al cuestionamiento de la viabilidad de ese proyecto, esto es, la puesta en práctica de la política, porque una medida de fuerza tiene la capacidad de alterar el orden social y lo hace en el propio Estado, el lugar político por definición. A continuación se analiza cómo operó esta disyuntiva en el caso de AR durante la gestión estatal.

Los antecedentes del surgimiento de la Agrupación Independiente de Trabajadores Aeronáuticos

De los seis sindicatos que actúan en AR, APA ocupa un lugar central en el análisis de la conflictividad laboral del período por registrar la mayor cantidad de conflictos en su ámbito de representación (según el MTEySS, en los años 2007-2015 tuvieron lugar un total de 20 casos).¹ Ahora bien, al indagar en esta característica *a priori* destacada que presenta APA, dirigiendo la mirada hacia el origen de las acciones de lucha, es posible verificar la existencia de conflictos intrasindicales que expresaron procesos de organización, representación y conflictividad en el lugar de trabajo en oposición a la dirigencia del sindicato. Estas experiencias se consolidaron en el año 2007 con el surgimiento de la Agrupación Independiente de Trabajadores Aeronáuticos (AITA) para disputar la conducción de APA. En otros términos, el conteo original de los conflictos se modifica y plantea un escenario diferente una vez que se contempla la existencia de conflictos impulsados en otro nivel de agregación que escapan a la conducción del sindicato.

Así, la cantidad de conflictos laborales en el ámbito de APA se distribuye entre los conflictos convocados por la dirección del sindicato (8 de un total de 20) y aquellos que, sin contar con el aval sindical oficial, fueron impulsados y sostenidos por las y los trabajadores identificados con AITA (12 conflictos de un total de 20). Este dato adquiere mayor relevancia cuando es cotejado con los conflictos laborales suscitados únicamente durante la gestión estatal de AR (2009-2015): el total de conflictos atribuidos a la dirigencia de APA desde que el Estado asumió la conducción de la empresa se reduce a tan sólo 3 casos (2 de ellos encabezados de manera conjunta con otros sindicatos del sector), dando cuenta de un claro protagonismo de AITA al haber encabezado 7 de los 10 conflictos que en total se registran en esta etapa. El partearguas que significó la reestatización de la aerolínea de bandera a fines de 2008 en la dinámica de la conflictividad laboral de AR es una muestra del peso que adquiere el posicionamiento político-partidario de las conducciones en la definición de las estrategias sindicales que, en el caso de APA, se expresó en una tendencia a la disminución de los conflictos debido a su afinidad con el gobierno de Cristina Fernández. Alineada políticamente con el kirchnerismo, la lista del Frente Nacional del Personal Aeronáutico Alfredo “Pisa” García, encabezada por Edgardo Llano, está al frente del sindicato desde 2004 y pertenece a la CTA (desde 2011, a la CTA de los Trabajadores dirigida por Yasky).

1. Base de Datos de Conflictos Laborales del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (MTEySS).

Ambos aspectos, tanto la disminución de las acciones promovidas por la dirección del sindicato desde el inicio de la gestión estatal como el surgimiento de una agrupación opositora en su interior que adquirió un marcado protagonismo al momento de impulsar las acciones de lucha, ponen en cuestión el grado de autonomía de la conducción de APA con respecto a la empresa en un momento histórico en el que el Estado es el empleador, y plantean la necesidad de problematizar el accionar del sindicato a la vez que el de la agrupación. Cabe preguntarse entonces por los factores que explican que AITA haya impulsado la mayor parte de las acciones de lucha en esta etapa.

En los años previos al traspaso de AR al Estado, ya sea por temas salariales o por condiciones de trabajo, los conflictos laborales eran expresión de la crisis terminal en la que estaba sumida la aerolínea producto de la desidia deliberada del grupo empresario Marsans. Durante la segunda mitad de su gestión, el grupo español profundizó las maniobras de vaciamiento a través de la transferencia de aviones y de combustible hacia sus empresas controladas, la malversación de fondos, el incremento de la deuda proveniente de la anterior administración (en 2008 la empresa llegó a registrar un pasivo de 890 millones de dólares), los despidos y la paralización de vuelos. En aquellos años, las fallas operativas que afectaban la prestación del servicio eran moneda corriente, junto a las demoras, las cancelaciones y la falta de información sobre la reprogramación de los vuelos, todos factores que aumentan la exposición de las y los trabajadores aeronáuticos frente a los pasajeros, especialmente de quienes se desempeñan en el área de atención al público en los aeropuertos (Tráfico). Fueron estos trabajadores y trabajadoras quienes en reiteradas ocasiones pagaron con su integridad psicofísica los costos de la irresponsabilidad empresaria durante la administración privada de AR.

Frente a los repetidos actos de violencia física de pasajeros hacia el personal de atención al público a causa de los problemas operativos, se desataron una serie de acciones de lucha en reclamo de garantías de seguridad en el lugar de trabajo. En junio de 2007, uno de esos episodios de violencia desencadenó un paro de cuatro días que dejó a miles de pasajeras y pasajeros varados en el Aeroparque Jorge Newbery. Además de la duración de la medida de fuerza y el nivel de participación de las y los trabajadores, este conflicto adquirió relevancia en la dinámica de la conflictividad laboral en tanto logró sentar las bases para la conformación de AITA como fuerza sindical opositora en el interior de APA. El rechazo al acuerdo firmado por el sindicato mediante el cual la compañía se comprometía a reforzar la seguridad privada bajo la condición de la reanudación de las tareas precipitó la amplificación de las voces en abierta disconformidad con la conducción de APA. Durante la

realización de una asamblea, las y los trabajadores decidieron plantear una demanda de fondo a la contingencia de los hechos de violencia por parte de los pasajeros: consideraban que no se trataba solamente de un inconveniente ligado a la falta de seguridad, sino también a la cantidad de tiempo de exposición frente al público. Es decir, la extensión de la jornada laboral y la falta de personal fueron concebidas como problemáticas inherentes a la organización del trabajo que, de no modificarse, podían generar demoras o cancelaciones en la prestación del servicio con la consiguiente reacción de los usuarios:

Era una agrupación aeronáutica formada para disputar el poder a la conducción del sindicato. [...] El origen de AITA es importante explicarlo acá como consecuencia de un proceso colectivo, ¿no?, donde un grupo de trabajadores, muchos con cargos de delegados, otros no tanto, asumimos esta necesidad de que nos decían se tienen que juntar, hay que generar algo nuevo en APA.²

Creada a instancias de un “núcleo duro” de aproximadamente diez delegados y trabajadores aeronáuticos de distintas empresas del sector, AITA estaba integrada por trabajadores identificados con distintas corrientes políticas, como el trotskismo, el peronismo y el anarquismo. La mayoría no estaba organizada políticamente, a excepción de quienes provenían de organizaciones trotskistas como Izquierda Socialista y Opinión Socialista. En algunos casos también procedían de la militancia sindical, en particular de la CTA-A. La variada composición política y, especialmente, la prevalencia de una cultura política de izquierda, le permitía a la agrupación definirse como independiente del gobierno de turno y de la patronal. Al mismo tiempo, en función del notable grado de politización y la militancia de sus miembros en otras organizaciones, AITA mostraba una inclinación hacia estrategias sindicales tendientes a alcanzar un alto nivel de movilización y confrontación. No obstante, reivindicaba su pertenencia al sindicato y no consideraba que la creación de una nueva organización fuera conveniente en términos estratégicos: “Nosotros de alguna manera defendemos lo que es un sindicato único, la mayor dispersión es funcional a gobiernos y patronales. La salida no pasa por crear nuevos sindicatos”.³

Desde la conformación de AITA, las demandas por la reducción de la jornada laboral a 36 horas semanales (con descanso asegurado de 48 horas) y la incorporación de personal lograron ocupar un primer plano

2. Entrevista a extrabajador de AR y exdelegado del sector de Tráfico, 2017.

3. Ídem.

cuando se producían episodios de agresión de pasajeros, y comenzaron a diferenciarse del contenido reivindicativo definido por el sindicato, centrado en exigirle al gobierno la reestatización de AR, en detrimento de la lucha económica por salarios y condiciones de trabajo:

Si bien es cierto que hoy día la prioridad pasa por ver cómo se concreta el traspaso al Estado de Aerolíneas y Austral, no por ello se justifica que temas como el salarial y el referido a las condiciones laborales no figuren en la agenda sindical. Necesitamos que puntualmente estos temas también sean motivo de discusión, porque los trabajadores somos quienes más hemos sufrido todo este descalabro empresarial.⁴

Además, la oposición organizada en el interior de APA no sólo se engendró en respuesta al desacuerdo con las reivindicaciones promovidas por la conducción del gremio, sino también, y de forma previa, vinculadas con el proceso de toma de decisiones y la dinámica interna del sindicato. En las entrevistas realizadas a trabajadores y trabajadoras pertenecientes al ámbito de APA, con distintos grados de afinidad con la conducción del sindicato, se registra una respuesta prácticamente unánime que expone la ausencia de mecanismos democráticos en la toma de decisiones. Más allá de las asambleas anuales obligatorias de memoria y balance, no se realizaban asambleas periódicas en el sindicato o en el lugar de trabajo que habilitasen instancias de discusión y consulta a la base, operando en detrimento de la representación y la participación de las y los trabajadores al coartar posibilidades para la construcción colectiva de demandas emergentes. En todo caso, lo que existía eran reuniones de carácter informativo, promovidas de manera esporádica. En definitiva, la consolidación de posiciones contrarias en el interior de APA como antecedente del surgimiento de AITA guarda una estrecha relación con la debilidad de los canales institucionales del sindicato para expresar otras demandas y esto, asimismo, pone de manifiesto el modo en que elementos de la dinámica interna sindical pueden incidir en una dinámica más general como la conflictividad laboral.

El accionar de AITA durante la gestión estatal de Aerolíneas Argentinas

El cambio de gestión de AR a partir de su reestatización a fines de 2008 fue un factor clave en la definición de una dinámica diferente en la conflictividad laboral. Previamente se advirtió que en el caso de APA implicó una disminución de las acciones de lucha impulsadas o ava-

4. AITA, *Boletín* n° 1, septiembre de 2008.

ladas por la dirigencia del sindicato, al mismo tiempo que una nueva expresión organizativa como AITA consolidaba su protagonismo en el lugar de trabajo en abierta oposición a esa conducción. Estos elementos inevitablemente nos llevan a observar las estrategias mantenidas por ambos niveles de la organización sindical (dirigencia y base) durante la gestión estatal de AR.

Esta nueva etapa se caracterizó por el marcado predominio de los conflictos no salariales por sobre los salariales (8 de un total de 10 conflictos en el ámbito de representación de APA fueron impulsados por demandas no salariales),⁵ lo cual representa una particularidad de la conflictividad laboral en AR frente a la dinámica general registrada en la posconvertibilidad, donde la demanda salarial predominó como origen de los múltiples conflictos laborales, tanto en el sector privado como en el público (Marticorena, 2014). De todas formas, cabe aclarar que reclamos de este tipo, especialmente por condiciones de trabajo, no tuvieron un correlato en la negociación colectiva con la dirigencia de AR, ya que los acuerdos firmados entre 2009-2015 abordaron casi exclusivamente contenidos vinculados al salario.

Los reclamos por condiciones de trabajo (3 de un total de 10 conflictos en el ámbito de APA) sobrevinieron luego de la implementación en marzo de 2010 de la política de “regionalización” de Aeroparque. La posibilidad de empezar a volar desde ese aeropuerto a destinos regionales internacionales, posicionándolo como el principal centro de conexiones estratégico de Sudamérica, fue el puntapié de diversas acciones de lucha encabezadas por un sector de las y los trabajadores de AR en reclamo frente a la intensificación del trabajo que traía aparejada. Si bien el sindicato respaldó esta medida empresaria y destacó su carácter estratégico,⁶ AITA criticó que su ejecución, sin los recursos ni la infraestructura suficiente, generaba programaciones de vuelos excesivas difíciles de cumplir con la misma cantidad de personal.⁷

Además, las demoras ocasionadas por la sobrecarga de trabajo volvieron a generar el escenario propicio para que reapareciera la violencia de los pasajeros, una problemática bien conocida por las y los trabajadores del sector de Tráfico que seguía sin ser atendida por la empresa, el sindicato, el MTEySS o la Secretaría de Transporte a pesar de la persistencia de los episodios. AITA apuntaba a destacar el carácter sistemático de un reclamo que venía siendo visibilizado desde el 2005 por los delegados de Aeroparque, y que incluso motivó en el 2007 el

5. La misma tendencia se registra en los restantes sindicatos que actúan en AR (Miguel, 2019 y 2022).

6. APA, *Aerogremial*, n° 73, febrero de 2010.

7. AITA, *Boletín* n° 14, octubre de 2010.

ya referido paro de cuatro días. En este marco, el discurso de AITA fue construyéndose en torno al objetivo de desmitificar o relativizar el rol de la flamante gestión estatal de AR, en tanto la recuperación y el crecimiento de la aerolínea de bandera no debía ser solamente operativo, sino que también debía incluir a las y los trabajadores: “Nuevamente la empresa tiene la posibilidad de llevar adelante una serie de medidas que demuestren hasta qué punto los trabajadores somos tenidos en consideración en esta «nueva etapa» que se inició con la llegada de Recalde a Aerolíneas”.⁸

Mientras que en su etapa privada el vaciamiento de AR había sido uno de los principales desencadenantes del conflicto laboral en la empresa, durante la gestión estatal la regionalización emergió como el detonante de varias acciones de lucha. Sin embargo, ambos reclamos tuvieron un grado diferente de legitimidad en el interior de APA: en tanto los conflictos para exigir el traspaso de AR al Estado fueron promovidos por la dirección del sindicato con un importante alcance en las y los trabajadores, las medidas de reclamo ante las consecuencias de la reestructuración de los vuelos de Aeroparque fueron motorizados por AITA. Si bien el sindicato no avalaba las acciones impulsadas por la agrupación, en algunos casos optaba por la estrategia de plegarse *ex post facto*: aunque la dirigencia de APA tenía una propensión a la desmovilización, se vio empujada a conservar cierto margen de acción en los conflictos para no perder terreno o presencia en el lugar de trabajo.

Pero además, la regionalización de los vuelos de Aeroparque fue una medida que en los primeros años de la nueva gestión estatal no sólo estuvo emparentada con los reclamos de AITA por condiciones de trabajo, sino que también guardó estrecha relación con casos de trabajadores identificados con AITA que fueron despedidos por organizarse para ofrecer resistencia a su implementación. El grupo de delegados de AR en Aeroparque perteneciente a AITA advirtió que la persecución sindical se intensificó en los primeros meses del año 2010, desde el momento en que ofrecieron resistencia a la política de regionalización. En efecto, es recién a partir de la gestión estatal que se registra la existencia de demandas por despidos asociados al hostigamiento a delegados y trabajadores opositores a las direcciones de la empresa y de APA, representando la mitad de los conflictos de la etapa 2009-2015 (5 casos) y, por tanto, la característica saliente de la conflictividad laboral en el ámbito de APA.

En el primer caso, suscitado en noviembre de 2010, AITA encabezó una medida de fuerza para exigir la reincorporación de un trabajador despedido. El motivo esgrimido por la empresa en el telegrama culpaba al trabajador por “no haber rendido excesos de equipaje poniendo así

8. Ídem.

en riesgo la seguridad de los vuelos”.⁹ De acuerdo con AITA, el despido se debía a su activismo sindical, no sólo para obtener mejoras en las condiciones de trabajo, sino también para que el sindicato convocara a elecciones de delegados en Aeroparque, algo pendiente desde hacía más de dos años. El conflicto fue impulsado y encabezado por AITA, no sólo por tratarse de uno de sus activistas, sino porque desde la dirigencia de APA no hubo ninguna respuesta que garantizara su intervención en el caso. Al comienzo, la agrupación encomendó la conducción del conflicto a la dirigencia de APA, la cual sólo se limitó a reconocer lo injustificado del despido:

En verdad, en nada nos sorprende de quienes una y otra vez se han negado sistemáticamente a hacerse cargo de los problemas laborales de sus representados, quienes han convalidado todos los atropellos llevados a cabo por la empresa, no sólo con su actitud cómplice por pasiva, sino también y como señaláramos más arriba por dejar a cientos de trabajadores sin delegados gremiales, cosa que ocurre en muchas bases del país, y que incluso se valen también de patotas para amedrentar y golpear a trabajadores y delegados, en nada nos sorprende decíamos que ahora nos digan que debemos esperar.¹⁰

Luego de tres semanas de lo que caracterizaron como inacción del sindicato, resolvieron en asamblea cortar la Autopista Riccheri en el ingreso al Aeropuerto Internacional de Ezeiza. La dirigencia de APA resolvió no avalar la medida asegurando que sus impulsores eran un exdelegado y militantes de izquierda que no ganaban las elecciones y querían imponerse por la fuerza.¹¹ Esta denuncia pública también apuntó a desentenderse de quienes estaban haciendo un “mal uso” del nombre de la organización, identificando su pertenencia dentro de “APA-CTA” en diversos comunicados y apariciones en medios:

El tema preocupa porque, APA, es la institución más antigua y numerosa de la actividad aeroportuaria, por lo que se mal utiliza su nombre por parte de personajes ajenos al sector y al gremio, lo que trae aparejado consecuencias que pueden perjudicar la historia del sindicato.¹²

9. Comunicado de los delegados de APA-CTA, Base Espigón Aeroparque AR, 10 de noviembre de 2010.

10. Ídem.

11. Comunicado de APA, 18 de noviembre de 2010.

12. Ídem.

El conflicto más emblemático en torno a las demandas por persecución sindical tuvo lugar en julio de 2012, cuando un trabajador del sector Tráfico con veinte años de antigüedad en AR fue despedido luego de haber promovido y participado –durante el día de su franco– de una actividad en el lugar de trabajo en el marco de un paro de la CTA Autónoma, opuesta a la CTA-T a la cual pertenecía APA. Como integrante de AITA venía denunciando distintos temas ligados al manejo de AR, como los riesgos de funcionamiento y de seguridad que generaba la regionalización de Aeroparque. Antes de ser despedido, ya había sido blanco de reiteradas suspensiones y situaciones de persecución, amenazas y golpizas, incluso en el mismo aeropuerto.¹³

Lo que percibían como indiferencia deliberada por parte del sindicato se entroncaba con la participación de este trabajador en la lista opositora “Desde las bases”, la que se proponía presentarse en las elecciones generales del gremio.¹⁴ Además, él fue uno de los delegados que desde abril de 2008 había estado ejerciendo la representación en el lugar de trabajo con el mandato vencido,¹⁵ dado que APA no convocaba a elecciones de delegados en varios establecimientos, como los espigones de Aeroparque y Ezeiza de la empresa AR, y el espigón de Aeroparque por Austral, para evitar exponerse a una posible derrota: “No le daban los números para ganar. [...] Para APA no éramos delegados. Éramos los delegados vencidos. Si en ese momento llamaban a elecciones nosotros íbamos a ganar y no querían quedar deslegitimados frente a los ojos de la gente”.¹⁶ Más aún, lo que fue denunciado como una maniobra en el marco de las elecciones no sólo sirvió para desplazarlo de su cargo como delegado, sino para generar las condiciones que el despido requería, es decir, el vencimiento de la inmunidad sindical.¹⁷

13. Entrevista a extrabajador de AR y exdelegado del sector de Tráfico, 2017.

14. La Lista 2 “Desde las Bases” se presentó en las elecciones generales del sindicato de 2012 como la alternativa a la oficialista Lista 1 encabezada por Edgardo Llano, el secretario general de APA. Estaba integrada por AITA, El Despegue (PTS e Independientes) y trabajadores independientes. Bajo la consigna “recuperemos APA para los trabajadores”, la Lista 2 obtuvo el 30% de los votos en el estratégico Aeroparque Jorge Newbery. No obstante, denunciaron situaciones de irregularidad durante el proceso electoral, como la imposibilidad de acceder a los padrones y al estatuto.

15. Esta situación hacía peligrar la representación en el lugar de trabajo, en tanto la empresa y el sindicato pueden no reconocer a los delegados con mandato vencido como legítimos representantes de las y los trabajadores, privándolos de la tutela legal y del derecho de representatividad, pudiendo no convocarlos a plenarios, en el caso del sindicato, o no recibir ningún pedido formal, en el caso de la empresa.

16. Entrevista a trabajadora de AR, exdelegada del sector de Tráfico, 2018.

17. Entrevista a extrabajador de AR y exdelegado del sector de Tráfico, 2017. Además, desde 2010 la empresa y el sindicato habían comenzado a gestar las condiciones

La lucha para exigir su reincorporación se sostuvo durante más de un año mediante la organización de múltiples acciones tendientes a implicar a otros sectores y atraer la atención de los medios de comunicación. El repertorio de acciones incluyó la realización de asambleas, cortes de calle, movilizaciones, actos, acciones con formato de “radio abierta”, petitorios. En ningún caso recurrieron a medidas que pudieran paralizar la prestación del servicio:

Hoy estamos haciendo esta radio abierta para denunciar el caso. Nuestra idea es tratar de perjudicar lo menos posible el normal funcionamiento del tráfico aéreo por eso insistimos en reunirnos con Recalde. Siempre optamos por el diálogo. El tema es si ellos no te dejan otro camino que el conflicto.¹⁸

En realidad, el objetivo declarado de no perjudicar el normal desarrollo de las actividades de la empresa estuvo sujeto a la imposibilidad de ir al paro. Más allá de la dificultad que pudiera tener una agrupación opositora para llevar adelante acciones que implicasen la interrupción de la producción (fundamentalmente porque precisaban del aval del sindicato), en este caso la decisión de no realizar una medida de mayor intensidad no se trató de una estrategia representativa de AITA sino, más bien, de una estrategia *posible* ante el total desconocimiento de APA y el obstáculo que significaba la persecución gremial para ampliar los lazos de solidaridad en el lugar de trabajo.¹⁹ La falta de acompañamiento de los delegados oficialistas y de las y los trabajadores de AR terminó restando potencia al proceso de lucha contra la intransigencia de la dirección empresaria estatal.

Para ampliar la base de movilización en el conflicto, AITA requirió del establecimiento de lazos de solidaridad por fuera de los márgenes corporativos, sumando el acompañamiento de una multiplicidad de organizaciones sindicales, políticas y sociales así como de diversas

propicias para desplazar a los delegados opositores. La incorporación de personal en ese momento fue funcional al armado de un padrón *a medida* de la dirigencia de APA para asegurarse la victoria en las elecciones de delegados del año siguiente. En efecto, el personal de tierra a partir de la reestatización de AR registró un incremento cercano al 50% (Aerolíneas Argentinas, 2023). Y, de acuerdo a lo señalado en las entrevistas realizadas, ese padrón a medida, precisamente, demandaba tener una afinidad política con el gobierno.

18. Agencia de Noticias de la CTA (27 de julio de 2012). Plan de lucha por despidos en Aerolíneas Argentinas. <http://www.agenciacta.org/spip.php?article5327>.

19. Esta afirmación adquiere mayor nitidez al considerar las modalidades de acción durante la gestión privada, etapa en la que AITA pudo impulsar diferentes paros para protestar contra los episodios de agresión de pasajeros y pasajeras (Miguel, 2019).

personalidades públicas. El principal acompañamiento provino de la CTA Autónoma, mediante la presencia de su secretario general, Pablo Micheli, y de la seccional de Capital Federal. Además de haber participado en cada una de las acciones, la central sindical hizo pública una carta abierta dirigida al presidente de AR haciéndolo responsable del conflicto.²⁰ La CTA-A tuvo una participación activa porque consideraba que el despido del trabajador era, en definitiva, un ataque directo a la central más que a un trabajador específico. La presunción se basaba no sólo en la “causa” puntual esgrimida por la empresa (pegar calcomanías para convocar al paro de la CTA), sino también en el objetivo político de la gestión estatal de AR de neutralizar la presencia de la central opositora al gobierno en el lugar de trabajo. Objetivo también conveniente al sindicato por su pertenencia a la CTA-T oficialista dirigida por Hugo Yasky: “Acá no hay lugar para la CTA Micheli”, decían algunos delegados oficialistas en el lugar de trabajo.²¹

Desde su despido en julio de 2012, el activista de AITA inició un proceso judicial que se extendería hasta 2015. En dos oportunidades obtuvo pronunciamientos favorables que ordenaron a la empresa la reinstalación en forma cautelar hasta tanto fuera resuelto el conflicto. Pese a esto, la dirección de AR no acató ninguna de las órdenes y consiguió invalidar su reincorporación luego de haber apelado los fallos de primera instancia y obtener el reconocimiento de la Cámara. En consecuencia, este activista no pudo volver a su puesto de trabajo en la aerolínea de bandera y AITA comenzó a atravesar un proceso de desarticulación interna que culminaría en la disolución de la agrupación en 2015.

El corolario de la política de persecución sindical estuvo dado por el surgimiento en 2014 de la Comisión de Trabajadores Aeronáuticos Despedidos, un frente de agrupaciones (Partido Obrero, Partido de los Trabajadores Socialistas, CTA e independientes) vinculadas con distintos sindicatos (APA, técnicos, tripulantes, tercerizados/as) creado para denunciar a AR y a otras empresas de la actividad aerocomercial que despidieron a trabajadores y trabajadoras que desarrollaban un activismo sindical independiente.²² En agosto de ese año, la Comisión convocó una audiencia pública en el Congreso Nacional para reclamar el cese de las persecuciones sindicales, la reincorporación de decenas

20. ANRed (17 de julio de 2012). Persecución sindical y despidos en Aerolíneas Argentinas. <https://www.anred.org/?p=81086>.

21. Entrevista a extrabajador de AR y exdelegado del sector de Tráfico, 2017.

22. CTA Capital (9 de mayo de 2014). Se creó una Comisión de Trabajadores Aeronáuticos Despedidos. <https://www.ctacapital.org/se-creo-una-comision-de-trabajadores-aeronauticos-despedidos>.

de trabajadores/as despedidos/as arbitrariamente y el cumplimiento de los fallos judiciales que ordenaron la reinstalación en sus puestos.²³

Reflexiones finales

Si bien el contexto económico, político e institucional durante la posconvertibilidad generó condiciones para el fortalecimiento de las organizaciones sindicales, existen otros elementos que complejizan el análisis de la dinámica de las relaciones laborales y la conflictividad en este período. A partir del caso de Aerolíneas Argentinas se puede reconocer que el traspaso de la empresa al Estado a fines de 2008 posibilitó la aparición de nuevas demandas y reivindicaciones, al tiempo que limitó el accionar de las dirigencias sindicales afines en el plano de la conflictividad laboral, dando lugar al surgimiento de nuevas expresiones organizativas surgidas desde las bases. La experiencia de AITA configuró una nítida expresión de ese proceso. Tal hallazgo fue posible luego de haber contemplado los enfoques críticos sobre la revitalización sindical en Argentina y, en consecuencia, realizar un análisis en profundidad de los conflictos registrados en la base del MTEySS. De esta manera, la observación de la variación cuantitativa de los conflictos fue concebida como una primera tarea y no como la única: también la indagación mediante entrevistas, fuentes periodísticas y boletines gremiales permitió precisar en cada caso el sujeto que impulsó la medida de acción, sus demandas, expectativas y resultados.

Aunque la cantidad de conflictos en el ámbito de APA no presentó una marcada variación luego de la reestatización, a partir de indagar en el origen y desarrollo de cada acción registrada se pudo verificar que los conflictos convocados por la conducción del sindicato eran, en realidad, más acotados. Teniendo en cuenta que se trata de una conducción afin al gobierno y a la gestión estatal de la empresa, el posicionamiento político-partidario de la dirigencia sindical emergió como un aspecto determinante de la conflictividad laboral en AR. El reconocimiento de las disputas en el interior de APA, entonces, impide sostener la vigencia de un proceso de revitalización gremial mediante una sobreestimación de la incidencia de la conducción del sindicato en la conflictividad laboral, a la vez que permite visibilizar los procesos de organización y de lucha encabezados por AITA en el lugar de trabajo en oposición a esa dirigencia.

El origen de AITA puede rastrearse en el corolario de una extensa medida de fuerza que logró un importante alcance entre las y los trabajadores del sector de Tráfico, al tratarse de una demanda apremiante

23. *Prensa Obrera*, "Persecución sindical en Aerolíneas", 28 de agosto de 2014. <https://prensaobrera.com/noticia/persecucion-sindical-en-aerolineas>.

por condiciones de trabajo desatendida por un sindicato que mantenía la estrategia de priorizar el reclamo por la reestatización de AR. La superación de la crisis de vaciamiento luego del traspaso de la empresa al Estado sentó las bases para que APA justificara su estrategia de colaboración con la gestión estatal: la decisión de respaldar a un gobierno que proyectaba una política aérea de recuperación y jerarquización de la aerolínea de bandera quedó evidenciada principalmente en la baja propensión al conflicto en comparación con la administración previa de carácter privado ejercida por Marsans. En este punto reside la diferencia fundamental con la estrategia desarrollada por AITA, la cual se basó en la autonomía con respecto a la empresa, al gobierno y a una dirigencia sindical que relegaba a un segundo plano las reivindicaciones inmediatas de las y los trabajadores.

Frente a la presencia de una agrupación opositora que iba ganando terreno en el lugar de trabajo, la dirección de APA se vio empujada a reforzar una dinámica interna desprovista de mecanismos democráticos en la toma de decisiones mediante dos prácticas complementarias entre sí: por un lado, la negativa a convocar elecciones de delegados mientras se armaba un padrón “a medida” con la incorporación de personal afin al gobierno para asegurarse la victoria; por otro lado, el despliegue en conjunto con la dirección de AR de una política de persecución a activistas y trabajadores opositores, que incluyó tanto despidos y suspensiones, como situaciones de hostigamiento y violencia. Al representar la mitad de los conflictos de la etapa 2009-2015, las demandas por despidos configuraron la característica saliente de la conflictividad laboral en el ámbito de APA durante la gestión estatal de Aerolíneas Argentinas. En este escenario, las acciones para reclamar por las consecuencias de la reestructuración de los vuelos de Aeroparque sobre las condiciones de trabajo o por la reincorporación del trabajador despedido tuvieron un alcance limitado entre las y los trabajadores de la empresa. El temor a sufrir represalias frente a diversos casos de persecución fue una novedad en la etapa estatal de AR que obstaculizó la ampliación de la base de movilización en el lugar de trabajo para reclamar por las demandas emergentes.

En suma, el presente artículo aporta fundamentos empíricos e interpretativos sobre la necesidad de incorporar otros niveles de organización sindical al análisis de procesos de conflictividad laboral para evitar reforzar el rol de las conducciones e invisibilizar el accionar de las bases. Sólo de esa manera fue posible distinguir los conflictos laborales convocados por la conducción del sindicato APA, de aquellos que sin contar con el aval oficial fueron impulsados y sostenidos por las y los trabajadores identificados con AITA. Este planteo no sólo tiene implicancias teóricas, al dejar de concebir al sindicato como una entidad

monolítica sin fisuras, y metodológicas, al proponer perspectivas de investigación, sino que también busca visibilizar y reconocer a quienes impulsaron esas acciones de lucha.

Bibliografía

- Atzeni, M., y Ghigliani, P. (2008). Nature and limits of trade unions mobilizations in contemporary Argentina. *Labour Again Publications*. <https://iisg.nl/labouragain/labourargentina.php>.
- Cambiasso, M. (2016). Organización sindical en el lugar de trabajo e izquierdas en la Argentina reciente: la Comisión Interna de Kraft-Mondelez (ex Terrabusi). *Trabajo y Sociedad*, (26), 389-408.
- Cufre, S. (2018). *La seguridad en disputa. El conflicto laboral en Aerolíneas Argentinas entre los años 2008 y 2015*. Tesis Doctoral, UBA.
- Cufre, S. (2019). La familia aeronáutica y sus tensiones internas. Un análisis de la configuración del colectivo laboral en Aerolíneas Argentinas. *Astrolabio*, (23), 223-244. <https://doi.org/10.55441/1668.7515.n23.23636>
- D'Urso, L. (2021). Entre la posición estratégica y la orientación política. Elementos para reflexionar acerca de las estrategias sindicales en el lugar de trabajo. En M Atzeni *et al.* (eds.). *Clase, proceso de trabajo y reproducción social: ampliando las perspectivas de los estudios laborales* (389-415). CEIL-Conicet.
- D'Urso, L., y Longo, J. (2018). Radical Political Unionism as a Strategy for Revitalization in Argentina. *Latin American Perspectives*, 45 (6), 97-113. <https://doi.org/10.1177/0094582X17736042>.
- Diana Menéndez, N. (2009). Sindicatos en el Estado. Entre la acción política y la acción sindical. En P. Abal Medina, D.C. Arias, O. Battistini, M. Busso, N. Diana Menéndez, K. Crivelli, y P. Míguez (eds.), *Senderos bifurcados: prácticas sindicales en tiempos de precarización laboral* (83-111). Prometeo.
- Etchemendy, S., y Collier, R.B. (2008). Golpeados pero de pie. Resurgimiento sindical y neocorporativismo segmentado en Argentina (2003-2007). *Postdata*, (13).
- Lengueta, P. (2011). Revitalización desde las bases del sindicalismo argentino. *Nueva Sociedad*, (232), 137-149.
- Marticorena, C. (2014). *Trabajo y negociación colectiva. Los trabajadores en la industria argentina, de los noventa a la posconvertibilidad*. Imago Mundi.
- Miguel, A. (2013). Organizaciones sindicales y estatización: una aproximación al escenario actual en Aerolíneas Argentinas. *VII Jornadas de Jóvenes Investigadores*, Instituto de Investigaciones Gino Germani, UBA.
- Miguel, A. (2019). *Relaciones laborales en empresas del Estado: el caso de Aerolíneas Argentinas durante la posconvertibilidad (2002-2015)*. Tesis de maestría, UBA.
- Miguel, A. (2022). *La lucha por los cielos. Las relaciones laborales en Aerolí-*

- neas Argentinas durante las gestiones estatales del kirchnerismo (2009-2015) y Cambiemos (2016-2019). Tesis doctoral, UBA.
- Palermo, H. (2013). *Apuntes para pensar la nacionalización de YPF: relaciones laborales y tensiones sociales en Comodoro Rivadavia*. CLACSO.
- Palomino, H., y Trajtemberg, D. (2006). Una nueva dinámica de las relaciones laborales y la negociación colectiva en la Argentina. *Revista de Trabajo*, 2 (3), 47-68.
- Piglia, M. (2018). Aeromovilidad, tecnología y poder. El caso de la modernización de la flota de Aerolíneas Argentinas. *Revista de Historia de la Economía y de la Empresa*, 12, 125-148.
- Senén González, C., y Haidar, J. (2009). Los debates acerca de la “revitalización sindical” y su aplicación en el análisis sectorial en Argentina. *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo*, (22), 5-31.
- Varela, P. (2016). ¿Revitalización sindical sin debate de estrategias? En *El gigante fragmentado: sindicatos, trabajadores y política durante el kirchnerismo* (pp. 13-50). Final Abierto.
- Ventrici, P. (2011). *Sindicalismo de base en la Argentina contemporánea. El Cuerpo de Delegados del Subterráneo*. Tesis doctoral, UBA.
- Womack, J. (2007). *Posición estratégica y fuerza obrera: hacia una nueva historia de los movimientos obreros*. Fondo de Cultura Económica.
- Ynoub, E. (2012). *Transformaciones en las relaciones laborales y modelo sindical. Una comparación entre los sectores de Telecomunicaciones y de Agua y Saneamiento (2003-2010)*. Tesis doctoral, UNGS.

ARTÍCULOS

Inconsciente filosófico e inconsciente ideológico, o sobre la historicidad en Althusser

Violeta Garrido

Universidad de Granada, Granada, España
violetagarrido@ugr.es
ORCID: 0000-0002-8678-8390

Título: Philosophical unconscious and ideological unconscious: on Althusser's historicity

Resumen: Este artículo explora la noción de inconsciente filosófico propuesta por Althusser a finales de los 60, en el marco de su indagación a propósito de las operaciones de explotación y de apropiación del saber llevadas a cabo por la filosofía tradicional respecto del resto de prácticas sociales. Buscando entender qué significación tiene la categoría de historicidad para Althusser, cotejaremos esta idea con otra similar, basada en el programa teórico del profesor español Juan Carlos Rodríguez, quien trabajó ciertos textos literarios a partir de la existencia de un inconsciente ideológico que definiría el alcance de la subjetividad humana en cada etapa histórica.

Palabras clave: inconsciente filosófico – inconsciente ideológico – Althusser – Juan Carlos Rodríguez

Abstract: This article explores the notion of philosophical unconscious proposed by Althusser at the end of the 1960s, within the framework of his enquiry into the operations of exploitation and appropriation of knowledge carried out by traditional philosophy in relation to other social practices. In order to understand what significance the category of historicity has for Althusser, we will compare

DOI: <https://doi.org/10.46688/ahmoi.n22.405>



Obra bajo licencia Creative Commons 4.0 International
(Atribución - NoComercial - CompartirIgual)

this idea with a similar one, based on the theoretical programme of the Spanish professor Juan Carlos Rodríguez, who worked on certain literary texts on the basis of the existence of an ideological unconscious that would define the scope of human subjectivity in each historical stage.

Keywords: philosophical unconscious– ideological unconscious – Althusser – Juan Carlos Rodríguez

Recepción: 12 de julio de 2022. **Aceptación:** 1 de diciembre de 2022

* * *

Las páginas que siguen tienen por objeto fundamental confrontar productivamente algunos trabajos de Althusser que sugieren la existencia de un inconsciente filosófico, con las teorizaciones de Juan Carlos Rodríguez a propósito del inconsciente ideológico (que se exhibiría con especial énfasis a través de los discursos literarios y teórico-críticos). Aunque las *Notes sur la philosophie* de 1966-1968 donde se enunciaba con claridad una hipótesis explicativa de raigambre explícitamente freudiana sobre el inmovilismo de la filosofía y sobre su clausura interna estaban destinadas a los más próximos y no se hicieron públicas sino póstumamente (Althusser, 1995, pp. 299-348), muchos de los textos cultivados por el filósofo en aquella época y hasta bien entrados los años 70 aluden al supuesto conflicto repetido incesantemente –en este sentido, “eterno”– que se da al menos desde Platón entre las tendencias idealistas y las tendencias materialistas de la filosofía. En este combate, las filosofías idealistas, que han sido las dominantes a lo largo de la historia, muestran su pretensión de poseer la verdad sobre todas las cosas y realidades existentes y aspiran a imponerse como “ciencia superior” o fundamento de la existencia de las ciencias, cuando lo que se está produciendo en realidad es una operación de explotación de las categorías y del saber propio de las ciencias para intentar sojuzgar las prácticas sociales al orden socioeconómico establecido (Althusser, 2017, p. 56).

De este modo, el inconsciente filosófico, como dispositivo de poder garante de la acción de las clases dominantes –esto es, como elemento de la lucha de clases que, además, legitima la división entre los que “saben” y los que no, entre los que piensan y los que trabajan–, actuaría ordenando lo real según el criterio siguiente, que reviste la forma de una representación fantasmática: un Sujeto busca comprender un Objeto y de ese encuentro surge la Verdad. De ello se deriva, porque Althusser así lo explica, que la filosofía es una forma de intervención en el mundo que “ajusta” las prácticas sociales, pero se trata de un “proceso sin sujeto ni fines”, es decir, de una situación que remite en todo caso al desarro-

llo de la sociedad. Aquí es donde Juan Carlos Rodríguez¹ formuló una teoría original, aún insuficientemente reconocida, sobre el nacimiento del sujeto moderno cifrada en el estudio de una modalidad histórica de enunciación poética, que viene a plantear ciertas precisiones en lo que concierne a la cuestión esbozada desde su convicción en la “radical historicidad” de los discursos operantes en el nivel ideológico.

Como se viene haciendo de un tiempo a esta parte (cf. Moreno Pestaña, 2021), se hace necesario seguir explorando esta relación de apropiación crítica del althusserianismo llevada a cabo por Rodríguez, sobre todo en lo que tiene que ver con la reivindicación del “afuera” de los discursos teóricos y literarios, que para el profesor de Granada estaba constituido por la historicidad como lógica productiva misma de los textos y, por tanto, iba más allá de un enfrentamiento entre dos tendencias monolíticas. Así, se apuntará también en qué medida la “nueva práctica” de la filosofía esbozada por Althusser en los 70, de la que el marxismo formaría parte, propone una nueva relación con la historia más cercana a la del inconsciente ideológico.

De la formación social a la (in)consciencia

La relación entre estas dos aparentes modulaciones del inconsciente confluye necesariamente con la importante discusión que se apuntaba ya en *Lire le capital* sobre si existe una teoría de los modos de producción, es decir, si el materialismo histórico tiene o no un método preciso para el estudio de los modos de producción y de sus aleaciones y sobrevivencias. Ese primer Althusser afirmaba que Marx no nos legó una teoría general de la transición de un modo de producción a otro, pero que sin duda la teoría marxista de la historia es la teoría de los modos de producción. Según Lock (1995, pp. 73-74), Althusser suavizó esa idea a partir del epílogo de 1970 a “Idéologie et appareils idéologiques d’État”, donde el concepto de lucha de clases le sirve para exponer que no existe un mecanicismo general (omnihistórico) que regule y resuelva las contradicciones entre las fuerzas productivas y las relaciones de producción, así como tampoco existe una categoría omnihistórica de explotación. Si bien, como señala Sotiris (2022, p. 52), desde “Contradiction et surdétermination” Althusser defiende que el objeto de una posible ciencia de la historia

1. Juan Carlos Rodríguez (1942-2016) fue catedrático de Literatura Española en la Universidad de Granada, donde desarrolló desde los años 70 una intensa labor investigadora en torno al Siglo de Oro español y a otras cuestiones a partir de la lectura de las obras de Althusser disponibles entonces. Habiéndolo frecuentado durante un tiempo en París, contribuyó decisivamente a la difusión del pensamiento althusseriano en el país y fue el responsable de la celebrada visita del filósofo a la ciudad en 1976, donde pronunció la estimulante conferencia *La transformación de la filosofía*.

concierna a la historia concreta de las formaciones sociales, o sea, a la articulación y condensación de sus diferentes contradicciones en momentos históricos “únicos”, la cuestión de la transición se revela como un problema teórico que es preciso resolver a través del estudio de los modos de producción considerados. Por su parte, Balibar (en Althusser y Balibar, 1968, p. 222) explica que lo que precipita la transición de un modo de producción a otro es, fundamentalmente, el antagonismo (*interior* a su base económica) entre las fuerzas productivas y las relaciones de producción, lo cual adopta la forma de una ruptura revolucionaria. Existiría además otra contradicción, evidentemente relacionada con la antedicha y desde luego no del todo exterior a la estructura económica, pero marcada en este caso por la lucha práctica entre las clases. Esta distinción resulta clave para entender la caracterización algo más clara que hace Althusser en *Sur la reproduction* del modo de producción como la unidad de las fuerzas productivas y de las relaciones de producción, por una parte, y de la formación social como la convivencia compleja, en una sociedad dada, de distintos modos de producción pasados, presentes e incipientes (uno dominante y los otros dominados), por otra (Althusser, 2015, pp. 54-56). Nuevamente de acuerdo con Balibar, es la combinación diferente de los mismos elementos (fuerza de trabajo, medios de producción, objeto de trabajo, etc.) lo que conforma los distintos modos de producción.

Siguiendo la lectura que hace Moreno Pestaña (2021) del Althusser de 1969, parece claro sin embargo que este último distinguía dos formas de considerar el modo de producción: en sentido estricto y en sentido amplio. La primera opción, a la que se adscribe Althusser no sin antes explorar otras posibilidades, reitera que el modo de producción puede reducirse a la unidad de las fuerzas productivas y las relaciones de producción, de manera que la superestructura como tal dependería más bien de la formación social (Althusser, 2015, p. 57). La segunda, preferida por Poulantzas y también por Rodríguez, defiende que cada modo de producción cuenta con una superestructura específica. Para Rodríguez (2001, pp. 23-46), en efecto, a partir de cada modo de producción se pueden derivar formas particulares de producción de los discursos. Por ejemplo: el primer mercado capitalista manufacturero generó unas relaciones sociales “nuevas” en las que, por primera vez, la figura del “pobre” no se concebía como “pobre de Dios”, esto es, como un “alma” en bancarrota espiritual, sino como un hecho social, lo cual originó textos –algunos de ellos conformarían lo que en España se conoce habitualmente como “literatura picaresca”– cuyo enunciado era la “vida propia” contada por un “yo” que proyectaba una mirada literal sobre el mundo destinada a aceptar las apariencias, algo visiblemente alejado de las lecturas sacralizadas anteriores. En concreto, la superestructura

específica a cada modo de producción actúa, según Rodríguez (2011, p. 30), organizando, gracias a lo que denomina “matriz ideológica”, la lógica productiva interna que sostiene todos los discursos, y que remite a la tipología de relaciones sociales existentes. La “matriz ideológica” funciona produciendo los “núcleos clave” del modelo de explotación necesario para cada modo de producción, es decir, las figuras en las que se encarnan las subjetividades susceptibles de anidar en cada formación social: señor, siervo, amo, esclavo, sujeto... Ese es el principio fundamental de su obra temprana *Teoría e historia de la producción ideológica* (1974). Con eso quiere decirse que la matriz produce y reproduce las condiciones ideológicas necesarias para el funcionamiento de las relaciones sociales.

Esto último diverge en gran medida con la teorización althusseriana de la reproducción de las condiciones de la producción, por cuanto estimaba que son las prácticas alentadas por los diferentes aparatos ideológicos del Estado las que garantizan la *sujeción* a la ideología dominante y, por tanto, la reproducción de las relaciones de producción en las que se produce la explotación (Althusser, 2015, p. 129). Para Rodríguez (2017, pp. 29-31) es el inconsciente ideológico segregado *desde el interior de las relaciones sociales dadas* el dispositivo mediante el cual se estarían creando y reproduciendo en última instancia las condiciones de producción (y el que explicaría el origen y la funcionalidad de los discursos de la esfera pública), siendo los aparatos de Estado los encargados de materializar dicha reproducción. Así, la expansión de la literatura moderna se debió sobre todo a la consolidación de la idea de sujeto libre (para vender su fuerza de trabajo o para explotar a otros) y no tanto a la acción de los aparatos escolares burgueses, que habrían cimentado de esa forma la división social del trabajo, según defendían Balibar y Macherey (1974) en su artículo “Sur la littérature comme forme idéologique”.

Sin desdeñar la importancia de la escolarización, Rodríguez asume que no es esta la que *crea* la ideología, pues eso implicaría considerar que la ideología es una suerte de “excrecencia” que se deriva del hecho material y no un dispositivo inconsciente segregado desde una matriz histórica particular. Pero permítaseme detenerme en las consecuencias que la concepción ampliada del modo de producción introduce en el ámbito de la subjetividad, que pueden rastrearse en un debate que sacudió el campo intelectual inglés a partir de 1962. Entre otras cosas, las conocidas tesis de los historiadores Perry Anderson y Tom Nairn aspiraban a explicar el carácter pre-moderno del bloque dominante inglés y a entender por qué en Inglaterra no se desarrollaron valores anticlericales ni republicanos de la misma manera que en la Europa continental y por qué allí no se produjeron referentes “clásicos” del pensamiento marxista o de la sociología (Thompson, 2007, pp. 11-18).

Estos autores consideraban que la revolución inglesa no transformó las superestructuras de la sociedad y que la burguesía nunca llegó a constituirse en clase dominante, por lo que fue absorbida en un bloque social único que contaba con la dirigencia efectiva de la aristocracia terrateniente. En la interpretación de Rodríguez (2017, pp. 354-355), esas observaciones concebían la ideología como la “autoconsciencia” de una clase y, en definitiva, como una “visión del mundo” segregada por un sujeto o como el “contenido” de la razón humana en cada clase, época o individuo. En el caso que se analiza, como el “espíritu burgués” (autoconsciencia) no era globalmente dominante, los historiadores presumían que la burguesía como clase tampoco lo era. Eso entroncaba con la tradición empirista inglesa según la cual el espíritu humano concreto que “experimenta” es el sujeto de la historia; para estos historiadores empiristas, entre los que se encontraba también Christopher Hill, la clave de la historia radica en la acción o en las motivaciones que *impulsan* la acción social o individual (lo que permite hablar, en la línea de Weber, de un “espíritu capitalista”, etc.). El inconsciente ideológico que postula Rodríguez, sin embargo, supone el reconocimiento de la *objetividad* tanto de las relaciones sociales capitalistas como del nivel ideológico. Existe algo superior a la capacidad de experiencia (y de conciencia de la misma) de los individuos: el inconsciente ideológico; es decir, que la ideología de las clases parece preexistir de alguna forma a los individuos que las conforman y, a la vez, solo se *produce*, se encarna y cobra principio de realidad en los cuerpos y en las prácticas de estos (textuales y de otro tipo) de manera inconsciente en el momento de su plasmación material, pues no están “hechas” o dadas de antemano.

De alguna manera, cuando comenta que “la eternidad del *inconsciente* se fundamenta en última instancia en la eternidad de la *ideología* en general”, Althusser (2015, p. 215) intuye que existe algún tipo de relación directa, que no desarrolla, entre la instancia del inconsciente, tomada del psicoanálisis, y la ideología. Rodríguez se percata de esa vinculación y la hace explícita acuñando el término “inconsciente ideológico”, con el que, por un lado, se opone a la visión freudiana, que Althusser hace suya, según la cual el inconsciente es omnihistórico y pulsional; y, por otro, consecuentemente, enfatiza el funcionamiento diferenciado y específico de la ideología en virtud del período histórico que se considere. Atribuir efectos de eternidad a tales nociones supone incurrir en el olvido antimaterialista de las *formas históricas* de la individualidad sobre las que la ideología actúa. Con todo, aunque no llegara a aventurar intervalos temporales más concretos, Althusser era profundamente sensible a la presencia de procesos inconscientes de carácter colectivo: en la *Réponse à John Lewis*, había escrito algo que Rodríguez, en vista de lo anterior, suscribiría: “Nous savons que

ce n'est pas la conscience qui est le moteur de l'histoire, même en philosophie" (Althusser, 1973, p. 41). Veremos a continuación en qué medida este encuentro con el inconsciente reviste formas diferentes para los autores considerados.

La historia althusseriana de la filosofía: ¿un horizonte positivista?

El estudio de Rodríguez no tiene como punto de partida los sujetos, sino los conflictos a los cuales estos se ven arrastrados colectivamente en el marco de sus relaciones sociales: en la etapa de transición del feudalismo al capitalismo (siglos XIV-XVI), las formaciones sociales europeas conocen "the intermixture of two competing sets of social relations" procedentes de los modos de producción feudal y mercantilista respectivamente, y cada cual despliega su propia óptica ideológica en la lucha por la hegemonía dentro de la formación social (Read, 2017, p. 159). El terreno en el que se produce preferentemente este combate es la literatura. Encontramos el sustancialismo u organicismo de los sectores vinculados a la nobleza, que admiten aristóticamente la imperfección del mundo sublunar y para quienes la sociedad se concibe como un cuerpo orgánico estructurado a la manera estamental, por lo que la jerarquización social remite a nociones –también en lo artístico– como la sangre o el linaje. La burguesía mercantilista, por otro lado, se inclina por un animismo de raíz neoplatónica que concibe el cuerpo como el vehículo de un alma bella y no como un signo de corrupción; la virtud o belleza interior se plasma en la composición poética, especialmente con la forma del soneto (Moreno Pestaña, 2022).

Contrariamente, como se ha sugerido, para Althusser (1995, p. 306) no existen ideologías particulares en función de los modos de producción, sino más bien "formaciones ideológicas" capaces de pervivir en diferentes contextos e incluso de animar una revolución ideológica. Teniendo esto en cuenta se entiende mejor el postulado según el cual la filosofía tiene una historia "autónoma" en la cual no pasa nada más allá de la "rumiación", en el sentido psicoanalítico, del conflicto fundamental entre las tendencias idealistas y las tendencias materialistas (Althusser, 1995, p. 334). Se trata de una tesis que sufre modificaciones sustanciales a lo largo de los años y sobre todo en función del texto que se esté leyendo. En algunos, como la quinta sesión del *Cours de philosophie pour scientifiques* (1967) o la *Initiation à la philosophie pour les non-philosophes* (1977-1978), Althusser (2016, p. 228) sitúa en el calendario, aunque remotamente, un comienzo de la historia de la filosofía que tiene que ver con la aparición de la ciencia matemática de la mano de Tales y, de manera más abstracta aún, con el abandono del "saber religioso" en beneficio del "saber científico".

La aparición de la práctica científica habría sacudido los cimientos del poder político, ligado al saber religioso, al demostrar que los humanos podían obtener el conocimiento absoluto de las cosas prescindiendo de la revelación divina. Los filósofos habrían acudido al rescate del poder para anatematizar esta nueva práctica a los esquemas del orden establecido. Aquí se establece ya el programa esencial de la filosofía: la dominación de las ciencias –que constituyen una “amenaza materialista” contra la ideología dominante– por medio de la usurpación de su propio lenguaje. Esa será, en efecto, la tarea primordial de los “efectos-filosofía”, que es como Althusser designa las operaciones características del inconsciente filosófico. Así pues, la primera lucha ideológica de la historia fue una lucha filosófica puesto que era esta disciplina recién inaugurada la que conseguía unificar en una ideología dominante todos los elementos ideológicos existentes en un período de la historia (Althusser, 2016, p. 232).

La filosofía discurre, así, supeditada a las ciencias, cuyos principales acontecimientos científicos comandan la historia de la primera al imponer periodos de renovación y modificación, de los cuales también participa la filosofía interviniendo en el proceso de producción mismo de los conceptos científicos y, en general, en todas las demás prácticas humanas. Toda revolución científica lleva con ella una revolución filosófica que se apropia de los modos y términos de la primera, y que pelea con las filosofías anteriores que le resultan amenazadoras o incorrectas (Althusser, 1995, p. 306). En *Sur la reproduction* Althusser argumenta algo que ya se encontraba en las *Notes sur la philosophie*, cronológicamente precedentes: para que exista la filosofía deben existir en primer lugar las clases y, después, al menos una ciencia. Platón dio comienzo a la filosofía utilizando las herramientas aportadas por la geometría para justificar sus convicciones aristocráticas; y así sucesivamente actuaron en cada época el resto de grandes nombres de la filosofía.

En ese primer capítulo de *Sur la reproduction* se afirma que la filosofía “no ha existido siempre”, pero para Althusser eso no entra en contradicción con los asertos consignados en otra parte según los cuales la filosofía no tiene un origen ni un fin e incluso es “eterna” (Althusser, 1995, p. 50). La clave para comprender lo anterior radica en que esas transformaciones que la filosofía realiza de la mano de las ciencias, se dice también, *repiten siempre algo esencial*. No hay duda de que la filosofía interviene en la historia modificando la coyuntura anterior, pero su injerencia consiste en la repetición de un patrón. Rodríguez, que no había tenido acceso a ese texto por su condición de inédito, abrió su trabajo con una fórmula casi idéntica (que había tomado con total seguridad de *Lénine et la philosophie*, publicado en 1969, pero a la que aporta un matiz nuevo): “La literatura no ha existido siempre”. Pero seguía:

Los discursos a los que hoy aplicamos el nombre de “literarios” constituyen una realidad histórica que solo ha podido surgir a partir de una serie de condiciones –asimismo históricas– muy estrictas: las condiciones ideológicas derivadas del nivel ideológico característico de las formaciones sociales “modernas” o “burguesas” en sentido general. (Rodríguez, 2017, p. 5)

La consideración de que la literatura se instituye a partir de discursos cuyo principio básico es ser *obras* de un *autor* –es decir, que dicha noción lleva aparejadas las categorías de *objeto* y de *sujeto*– solo tiene sentido en el marco de la emergencia, con la aparición de los primeros mercados capitalistas, de la *lógica burguesa del sujeto*, que proclama la idea de que el individuo es capaz de expresar con originalidad su intimidad, su verdad interior, en un texto que es leído por los demás. Es bien sabido que para Althusser la ideología tiene, como el inconsciente, un carácter transhistórico, en el sentido de que funciona bajo una misma forma inmutable como factor de cohesión social general con el que se garantiza la relación efectiva de los individuos con sus tareas asignadas por la estructura social. Su eficacia queda asegurada gracias al mecanismo de la interpelación, que permite que los individuos se reconozcan a sí mismos como sujetos al ser convocados, como dice Balibar (2015, p. 24), por una “voz pública” que luego los “sostiene” gracias a la acción de los aparatos ideológicos. Como la ideología es eterna, la interpelación también se produce fuera de toda temporalidad, en lo que Lock (1995, p. 79) denomina “ideological «pre-appointment»”: los individuos son “siempre-ya” interpelados como sujetos, son “siempre-ya” sujetos incluso antes de nacer, porque a todo individuo se le presupone una identidad, por ejemplo a través del nombre o de cualquier otro de los rituales que conforman la ideología familiar.

Podría decirse que esta posición hunde sus raíces en “Le marxisme n’est pas un historicisme”, donde ya Althusser (1968, pp. 136-137) argumentaba que el materialismo histórico producía, además de una conciencia del presente, su propia autocrítica de esa conciencia. A este movimiento Althusser le daba el nombre de “primado epistemológico del presente sobre el pasado”, y encontraba su fundamento en el texto de la *Introducción a la crítica de la economía política* en el que Marx explicaba que, al igual que la clave de la anatomía del mono se encuentra en la anatomía del hombre, las categorías que expresan las relaciones (capitalistas) de la sociedad actual y que permiten comprender su estructura, dan cuenta asimismo de la estructura y de las relaciones de producción de sociedades pasadas. De modo similar, la interpelación supone la proyección de una categoría del presente (la de sujeto) sobre

las formas de subjetividad del pasado, consiguiendo así “universalizar” la que corresponde al presente al hacerla extensible al conjunto de épocas de la historia. Para Rodríguez, aunque las categorías activas en el presente ayuden a explicar cómo funcionaban las del pasado gracias a la pervivencia en las primeras de vestigios correspondientes a las segundas, no conviene ignorar que los individuos han sido conceptualizados de manera diferente en función de la matriz ideológica dominante en cada formación social, y desde luego no siempre como sujetos.

Rodríguez identifica tres matrices, que coinciden con los modos de producción considerados clásicamente por el marxismo, a saber: la matriz esclavista, la feudal y la burguesa. Estas reglamentan directamente la manera que tienen los individuos de entenderse a sí mismos y a los demás –y, por tanto, de justificar y de aceptar la dominación– interviniendo en sus prácticas lingüísticas y discursivas. En la matriz más antigua, la individualidad estaba marcada por la relación dueño/esclavo, cuyo inconsciente dictaba que el alma o la razón solo la poseían los dueños, por más que los subalternos pudieran comprenderla. La matriz feudal, por su parte, se condensaba en la relación señor/siervo, de la que nacía un inconsciente que concebía el sentido de la vida como un orden divino dispuesto a partir de la figura del Rey.

La matriz propia del capitalismo inaugura una relación de aparente igualdad entre los individuos, sin la cual el mercado no hubiera podido desarrollarse en condiciones de libre competencia. Los individuos son, ahora sí, sujetos, porque son “libres” para producir y para consumir y no están supeditados a lo que Marx llamaba la “faceta afectiva” de su vinculación con la tierra (Saito, 2022, p. 58). Pero son libres en la medida en que ha tenido lugar una escisión entre quienes trabajan y la propiedad sobre las condiciones objetivas de realización del trabajo, o sea que los primeros han perdido la propiedad sobre sus condiciones de trabajo y deben vender su fuerza de trabajo a quienes poseen los medios de producción. La legitimación de esta coyuntura la aporta el contrato de trabajo, que estipula los términos económicos de una relación contraída en principio por propia voluntad y favorece en cierto modo la adhesión ideológica del trabajador por cuanto la obtención de beneficio por parte del capitalista se da a través de la extracción de plusvalía, lo cual se produce confusamente en el “interior” del propio proceso de trabajo. El trabajador ya no es un medio de producción en sentido estricto, al mismo nivel que los bueyes o los molinos de trigo, sino algo cualitativamente distinto: un sujeto libre, si bien epistémicamente limitado, pues no advierte cómo su trabajo ha devenido en mercancía y en fuente de riqueza (Rodríguez, 2011, p. 32). Aunque liberados de la dominación personal/patriarcal característica de las relaciones sociales previas, los sujetos explotados se encuentran ahora inmersos en las relaciones de dominación impersonales y reificadas del capital.

En la esfera de los discursos públicos y culturales, sin embargo, todo pasa como si estas nuevas relaciones de dominación no fuesen efectivas o, mejor dicho, como si fuesen de todo punto naturales y, por tanto, “necesarias”. Una de las estrategias para ello es la división operada en las formaciones sociales capitalistas entre “discursos literarios” y “discursos teóricos”. Esta categorización binaria designa a los primeros como discursos fundamentalmente lingüísticos y sensibles, lo que quiere decir que su lógica productiva la constituye la expresión de la intimidad del sujeto. Las formaciones sociales precapitalistas, que no se hallaban ideológicamente dominadas por la lógica del sujeto sino por matrices distintas, no establecían tal distinción, o al menos no en la misma medida: ¿cómo diferenciar –se pregunta Rodríguez (2017, pp. 22-23)– los aspectos literarios, litúrgicos o “científicos” de textos como la Biblia, los relatos pitagóricos o el Corán? Hacerlo no es sencillo. La matriz ideológica burguesa opera universalizando los discursos literarios, esto es, exportando la supuesta capacidad expresiva del sujeto sobre su interior a todas las épocas bajo la etiqueta “literatura”.

Parece difícil conjugar eso con el relato utilizado por Althusser para ilustrar el mecanismo de la interpelación: cuando Dios se dirige a Moisés desde la zarza ardiente, lo hace llamándolo por su nombre y designándose a sí mismo como Sujeto (“Yo soy El que Soy”); así es como Moisés, *reconociéndose* como individuo al ser interpelado, se identifica a su vez como interlocutor del Señor –como su *reflejo*– y se apresta por eso a obedecer sus órdenes (Althusser, 2015, pp. 234-235). Aunque Althusser sabe que la individualidad está siempre *sujetada* por el inconsciente, todo funciona para él como si existiera una individualidad previa a toda sujeción, incólume en términos históricos (incluso cuando afirma que esa individualidad no ha recibido siempre el nombre de “sujeto”).² Por contra, en la lectura de Rodríguez (2013, p. 178) está claro que Yahvé no hace de Moisés un “sujeto”, sino un “siervo” de Dios, es decir, en todo caso el delegado de su voz ante el pueblo. Althusser reconoce en otra parte (2017, pp. 145-146) que lo que le dio unidad a la ideología burguesa fue específicamente la ideología jurídica, un subtipo de ideología que dio lugar a la creación del “sujeto de derecho”, dotado de la capacidad jurídica de poseer bienes y de intercambiarlos en el mercado libremente. En una afinidad extraordinaria con las ideas de Rodríguez, el filósofo postula que la libertad jurídica sanciona que todos los sujetos son libres e iguales entre sí. Cabe pensar que, siendo el sujeto una categoría universal por cuanto responde a la interpelación también universal de la ideología, la sociedad burguesa presenta para Althusser al

2. “Es evidente que esta categoría de sujeto (que nosotros definimos por su función filosófica), aun cuando no lleve el nombre que posee en nuestra lengua [...] es indispensable a toda filosofía, ya sea para respaldarla o rechazarla” (Althusser, 2017, p. 132).

menos una especificidad: la de haber dado lugar al “sujeto de derecho”, lo cual quiere decir, a fin de cuentas, que el derecho a la propiedad no es un atributo de todo sujeto, como lo es para Rodríguez, sino solo del sujeto de la época burguesa.

Volviendo a la historia de la filosofía, Althusser insiste en un modelo de categorías estáticas, permanentes, ya sean estas la de “sujeto”, las de “materialismo” o “idealismo” o, como se verá enseguida, la de “efecto-filosofía”. Sería erróneo pensar que el filósofo aspira a anular la historia –es, pese a todo, un firme apologeta del materialismo histórico–, pero parece que sus preciadas autocríticas no terminan de resolver esa tensión en torno al sujeto y a su papel en la historia: ¿cómo compaginar, por ejemplo, la insistencia efectuada en “*Idéologie et appareils idéologiques d’État*” a propósito de que “no hay ideología sino por el sujeto y para el sujeto” con la concepción de la filosofía desde la *Réponse* como un “proceso sin sujeto”? En realidad, parece existir, o así lo propone Ichida (2007), una continuidad hasta el final de su trayectoria con la tesis temprana del antihumanismo teórico, si bien matizada en lo que se refiere a la *práctica*, que remite a lo concreto de las coyunturas.

Comoquiera que sea, en *Être marxiste en philosophie* Althusser (2017, p. 70) deja definitivamente a un lado la conjetura sobre el inicio de la historia de la filosofía para centrarse en el gran conflicto que hace que los filósofos, por mucho que utilicen formas y terminologías distintas, pierdan el sentido de época al participar en la guerra entre el idealismo y el materialismo, gobernada por las exigencias de la lucha de clases. Para diferenciar claramente el modo de actuar de la filosofía del proceder de las ciencias, Althusser dispone la disciplina filosófica en el sentido de una tópica. Los filósofos no piensan aisladamente, sino de manera relacional, posicionándose en un espacio (el de su propia filosofía, el de la filosofía de su tiempo, el de la historia de la filosofía, etc.) en el que despliegan una y otra vez ese enfrentamiento antediluviano ya referido. La filosofía, que es una forma de *intervención* en las prácticas sociales –y no un sistema experimental de verificación y refutación de hipótesis, como lo es la ciencia–, tiene necesidad de una tópica por cuanto lo que se discute en su fondo es concretamente *qué lugar* se ocupa en la coyuntura en la que se interviene. Una tópica debe entenderse no como un emplazamiento en un campo teórico determinado, sino como una “*désignation de rapports de force*”, esto es, como un recurso que piensa siempre en la primacía dentro de las relaciones de poder (Althusser, 1995, pp. 313-314).

La mención al “espacio” filosófico cobra importancia cuando se recuerda que Althusser contemplaba privadamente la idea del inconsciente filosófico, entendido desde Freud como uno de los *espacios* que conforman el aparato psíquico. Análogamente, Althusser (1995, p. 334)

barrunta que existe un inconsciente que se despliega en un espacio teórico cerrado, el cual conoce su elaboración secundaria en los discursos filosóficos plasmados en los textos por medio de los llamados “efectos-filosofía”. Rodríguez también insiste en que el inconsciente ideológico se elabora *en* los discursos literarios y teóricos, pero para él estos no se rigen por un mecanismo reiterativo, sino que están “atrapados” en la lógica de las matrices ideológicas en liza en una formación social. Curiosamente, Althusser se acerca a Rodríguez cuando considera la posibilidad de que el efecto-filosofía esté presente en discursos no filosóficos, como los estéticos, aunque no desarrolla ulteriormente esta hipótesis. En todo caso, si existiera el efecto-filosofía de los discursos estéticos, este seguiría siendo para Rodríguez una derivación del inconsciente ideológico, puesto que su tarea omniabarcadora consiste en tematizar en discursos objetivos o en prácticas de comportamiento las relaciones sociales existentes para legitimarlas.

Así pues, el inconsciente ideológico es ante todo un inconsciente *histórico* que presenta variaciones respecto a las maniobras de subjetivización que pone en marcha en cada momento de la historia. Aunque todos posean un “yo” pulsional, no es lo mismo ser un caballero andante que un inversor en bolsa, pero para Althusser la teoría del demiurgo de Platón es esencialmente muy parecida a la teoría de la creación de Descartes, porque ambas responden a los dictados neuróticos del efecto-filosofía –en este caso la pretensión de conocer “el todo”, también el Origen–. Como el inconsciente freudiano, que se organiza a partir de procesos fijos tales como la condensación y el desplazamiento, el inconsciente filosófico althusseriano repite a lo largo de toda la historia de la filosofía las mismas maniobras: los efectos-filosofía, identificables en Platón, Descartes, Kant, Hegel, etc., son operaciones de explotación de otros conocimientos basadas en 1) la diferenciación, 2) la jerarquización y 3) la autoasignación de la propia filosofía en la cúspide de la jerarquía establecida, como criterio de verdad del resto de saberes. El inconsciente ideológico de la contemporaneidad también lleva a cabo a su manera procedimientos de jerarquización, en particular la operación de hacer pasar –en una suerte de “pulsión ahistorizante” que sin embargo marca más que cualquier otra característica su raíz histórica en cuanto que dispositivo de dominación– la lógica de mercado como la única posibilidad de vida. Esta “subjetivización del sistema” se produce a través de tres operaciones-afirmaciones que siguen ancladas en los postulados de la ideología burguesa clásica: 1) la existencia de un interior y de un exterior del yo; 2) la libertad intrínseca del yo como propietario privado de su vida; 3) la fusión de las categorías *naturaleza* e *historia* en una misma entidad (Rodríguez, 2011, pp. 20-25).

Con independencia de que Althusser los viera publicados en vida o

no, los textos publicables que hemos ido refiriendo no hacen mención a la noción de inconsciente filosófico y solo una vez aparece la de efecto-filosofía, pero mantienen presentes la compulsión a la repetición y la preocupación por el espacio tópico en el que actúa la filosofía. También, el interés por ofrecer una caracterización de la teoría del conocimiento mediante la cual la filosofía dominante ha hurtado la categoría de Verdad a la experimentación científica. En los escritos privados esta epistemología se describe como uno de los *fantasmas* del inconsciente filosófico (Althusser, 1995, p. 337). Para la tradición psicoanalítica, los fantasmas son determinadas formaciones imaginarias ligadas profundamente al deseo inconsciente o bien ficciones o ensoñaciones de elaboración secundaria que el sujeto forja y se narra a sí mismo. Rodríguez (2017, pp. 147-148) calificaba de “horizonte positivista” la predisposición a considerar que la literatura –y la lectura se hace aquí extensiva a la filosofía– es un objeto ya siempre preexistente, es decir, específicamente siempre “igual-a-sí-mismo” de Homero a Ernaux, de Aristóteles a Baudrillard. Desde ese prisma, el “interior” de la literatura –lo que los formalistas rusos llamaban “literaturidad”– no variará nunca en cuanto que es la expresión lingüística del sujeto; asimismo, el “interior” de la filosofía –los mecanismos del efecto-filosofía, que Althusser concibe como el proceso definitorio del inconsciente– se mantendrá estable, permaneciendo en su búsqueda constante de la Verdad.

Hacia otro tipo de intervención histórica

En virtud de lo argumentado a lo largo de estas páginas, parecen existir motivos suficientes para sostener que la idea del inconsciente filosófico, aunque de difícil acceso, es el subtexto esencial que permite interpretar de manera más adecuada los textos del Althusser “autocrítico” que incumben a su propia disciplina, la filosofía (y, por ende, a la política y a la historia). Si bien para Althusser la historia se relaciona de manera esencialmente estable con los procesos que la habitan, este emplea un vocabulario específico para llamar la atención sobre la manera de operar de la filosofía, con objeto de señalar las diferencias que esta posee respecto de las ciencias, de cuyo modelo racional y puro aquella se ha apropiado para situarse en el poder y desarrollar desde ahí su trabajo de unificación ideológica (Althusser, 2021, pp. 75-76). El autor señala las estrategias de participación de la filosofía en la historia y propone como alternativa a las mismas una apertura de la filosofía que desborde sus márgenes habituales. Aun aceptando una interpretación ahistoricista del papel de la filosofía como elemento de “conservación” o de “perpetuación” de las condiciones de producción, e incluso sosteniendo que las “verdades científicas” (como lo es, a su juicio, el término

marxista de “dictadura del proletariado”) no pueden ser “superadas” por los acontecimientos históricos (y por tanto conservan su validez “en todo tiempo y lugar” [Althusser, 2019, p. 133]), en el pensamiento althusseriano de los años 70 late un “debería ser de otro modo” oculto, si se nos permite rescatar la expresión de Adorno (2007, p. 165). Es decir, una disposición a considerar que la intervención de la filosofía en las sociedades a lo largo de la historia ha sido profundamente problemática y debe abrirse hacia otros horizontes.

No debe olvidarse que las investigaciones de Althusser citadas aquí se enmarcan en lo que se denominó la crisis del marxismo, de la que el filósofo dio cuenta, por ejemplo, en *Ce qui ne peut plus durer dans le Parti Communiste* (1978), y la cual representa el gran desafío que impulsa a Althusser a querer elaborar una filosofía marxista desvinculada de los preceptos estalinianos, como queda patente desde el prefacio de *Pour Marx*. Ahí proponía un análisis de las debilidades que aquejaban, ya en los 60 y desde el XX Congreso del PCUS, a la teoría marxista. Esa operación se repetirá en *Marx dans ses limites* (1978). No es posible, pues, disociar la filosofía althusseriana de esta etapa de los debates tenidos en el seno del movimiento comunista, en particular aquellos que atañen al abandono de la dictadura del proletariado por parte del PCF en su XXII Congreso. Ese abandono, que no se dio en condiciones suficientemente democráticas y cuya popularidad aumentaba a tenor de las disquisiciones sobre el “eurocomunismo”, suponía a su vez para Althusser la renuncia definitiva a la idea del “no-Estado” que realmente perseguía la dictadura del proletariado, esto es, contribuir a la extinción del aparato del Estado y del Estado mismo para realizar el comunismo. La “nueva práctica” de la filosofía que propone Althusser puede leerse, entonces, como una estrategia de enmienda de esa particular coyuntura y de la crisis del marxismo desde la II Internacional en general, puesto que es, como ese Estado que los comunistas anhelan, una negación productiva: una “no-filosofía” que renuncia al privilegio de enunciar lo que los hombres y mujeres corrientes supuestamente no saben. Esta proposición se halla en estrecha vinculación con la “nueva práctica de la política” que Balibar proponía en su texto *Sur la dictature du prolétariat* (1978), con el que Althusser (2019, pp. 170-171) se alinea para defender teóricamente la dictadura del proletariado (si bien es cierto que sus tentativas sobre la necesidad de una nueva práctica filosófica databan de mucho antes).

Volveremos luego sobre ese asunto para concluir. Ahora conviene preguntarse: ¿cuáles son, a juicio de Althusser (2017), las características distintivas de la filosofía que el discurso filosófico dominante ha tradicionalmente negado, queriendo asimilarse a las ciencias? En primer lugar, la filosofía no tiene un objeto propio en el sentido en el que lo poseen

las ciencias, porque no dispone de dispositivos de experimentación, sino que persigue *objetivos* que tienen que ver con la legitimación de la clase dominante. De la misma forma, no se enuncia mediante tesis, sino en *posiciones*, puesto que su función se limita al planteamiento de preguntas y a darles respuesta con la información de la que dispone. Estas posiciones resultan en la intervención en el mundo práctico; y son ni verdaderas ni falsas porque no tienen relación directa con el conocimiento. Son, en todo caso, justas o injustas en función de su grado de *precisión* respecto a lo que enuncian. La justeza de las posiciones es una cualidad del tipo de práctica que se orienta hacia un fin: todas las prácticas humanas se encuentran en mayor o menor medida “ajustadas” por la filosofía, en el sentido de que esta intenta darles una orientación determinada que remite de nuevo a la gran lucha filosófica entre el idealismo y el materialismo. Todos estos matices léxicos vienen a combatir, en definitiva, la manera tradicional de proceder del efecto-filosofía, que, como se decía antes, se caracterizaba por poner en marcha ciertas operaciones de explotación sobre las disciplinas científicas, algunas de ellas basadas en la apropiación del lenguaje usual de aquellas para erigirse apologeticamente en el discurso que da fundamento a todas las cosas, en la “ciencia del todo” (Althusser, 1974, p. 92).

Desde este punto de vista, afirma Althusser (2019, p. 123), la filosofía es la forma teórica políticamente “ajustada” de las contradicciones de la ideología en la lucha de clases. Se puede suponer que si el inconsciente filosófico, con sus efectos-filosofía, es el responsable de imponer a la filosofía la tarea de “decir la Verdad” y, por tanto, de subordinar a las ciencias bajo su paraguas discursivo con el fin de neutralizar el “peligro” materialista que estas llevan consigo, el inconsciente filosófico y el inconsciente ideológico están algo más cerca de lo que cabía suponer en un principio. La filosofía depende de la ciencia por su *forma*, pero se supedita a la ideología por su *función*, y en la práctica es lo segundo lo que prevalece. En este punto vuelven a imbricarse ambos inconscientes, hasta el punto de que lo único que impide suponer que el inconsciente filosófico es asimismo ideológico en el sentido en el que lo entiende Rodríguez es su conflictiva relación con la historia, que lo lleva a repetir, de formas variadas, una única función, renegando de este modo de su posición histórica, que para Rodríguez era insoslayable. Por lo demás, parece claro que los dos son dispositivos que operan en el nivel ideológico y que, de manera no intencional y afectando estructuralmente a la agencia de los individuos, son funcionales al sostenimiento de las relaciones sociales. La hipótesis de Althusser (2017, pp. 177-178) es la siguiente: la filosofía “remienda” los desgarros que produce el surgimiento de la ciencia en la ideología dominante, pone orden internamente y restaura su unidad. El inconsciente ideológico también persigue el robustecimiento

de la ideología dominante “suturando” esos mismos desgarros, pero lo hace con los medios propios de cada uno de sus objetos: la filosofía se encarga de colmar el espacio público de respuestas y de planteamientos (lo que Althusser llamaba posiciones). La literatura *muestra* al público esas incoherencias. Resolviéndolas en el ámbito de la ficción, consigue apaciguar, aunque sea momentáneamente, las contradicciones políticas reales (Rodríguez, 2011, pp. 34-35).

Pero es posible concebir lo que en las notas privadas Althusser (1995, p. 339) conceptualiza como una “cura filosófica”, es decir, otro tipo de filosofía alternativa no asentada ni en la apropiación ni en el “ajuste”, alejada de la reordenación jerárquica de las prácticas sociales a través de categorías que conducen a pensarlas de un modo determinado. Y, como el comunismo, que demuestra su viabilidad realizándose a pequeña escala cotidianamente en organizaciones comunistas, agrupaciones religiosas y en otros colectivos humanos exentos de relaciones de explotación, esa práctica distinta de la filosofía *ya está presente* en el marxismo, aunque su conversión en “doctrina oficial” del ámbito soviético la haya opacado (Althusser, 2016, p. 187). Al contrario de lo que manifestaba el primer Althusser, la distinción entre materialismo histórico y materialismo dialéctico carece de sentido: el marxismo no es una filosofía en el sentido tradicional porque *no puede serlo*, por más que algunos busquen y se esfuercen por desarrollar, por ejemplo, una ontología marxista. El hecho de que Marx no haya producido una filosofía entendida como *sistema* no es un evento azaroso. Si, como se ha visto, la función última de la filosofía consiste en asegurar la solidez de la ideología dominante, se entiende que esta permanece vinculada al poder, es decir, al Estado (de las clases explotadoras). Por tanto no es concebible una filosofía de igual entidad entre quienes carecen de Estado y no pretenden poseerlo sin más ni necesitan restaurar las grietas aparecidas en el terreno de la ideología porque son representantes de una ideología no amenazada, *dominada*. Así como, según Marx (2003, p. 13), la revolución no puede sacar su poesía del pasado sino solamente del porvenir, la filosofía nueva de la clase proletaria no debe imitar las formas ya conocidas de la filosofía burguesa porque corre el riesgo de anularse, pues la sistematicidad –el atributo más característico de las filosofías tradicionales, producto de las operaciones de distinción y jerarquización puestas en marcha por el efecto-filosofía– coadyuva, en la visión de Althusser, al fortalecimiento del Estado, aquello que los comunistas aspiran a destruir.

Althusser aborda lo específico de la nueva práctica filosófica, aunque advirtiendo que se trata de una investigación que aún está por hacer, y de la que él solo señala el comienzo de la senda que es preciso transitar. Sin embargo, en *Être marxiste en philosophie* se nos dice que

esta nueva práctica filosófica invita o debe hacerlo a una comprensión *científica* de la filosofía, no a una comprensión filosófica (aparentemente científica en su forma, en virtud de los mecanismos de hurto lingüístico señalados, pero profundamente distorsionada y “distorsionadora” en su contenido). Si bien durante estos años Althusser se había ido alejando claramente de las coordenadas propias de la “ruptura epistemológica” entre ciencia e ideología presente en sus primeras obras, se percibe aún cierta tendencia a considerar que la filosofía –en este caso la práctica *materialista* de la filosofía– posee la capacidad de instaurar un conocimiento científico de la realidad susceptible de romper con las interpretaciones ideológicas. En todo caso, eso es señal del intenso debate que se daba en el seno de la filosofía althusseriana, pues todos los textos que estamos examinando representan una búsqueda y un examen crítico de los modos de intervención de la filosofía que van más allá de la mera actividad sancionadora respecto de lo que es “científico” y de lo que es “ideológico”.

Conclusiones

Lo que predomina en el proceso de búsqueda del Althusser maduro es esta idea: que la filosofía tiene un “afuera”, lo que quiere decir que todas esas prácticas sociales que la filosofía se esfuerza por someter a su magisterio tienen en realidad una “vida” propia irreductible a esa suerte de univocidad filosófica: las prácticas múltiples engendran múltiples verdades y de esa forma se resisten a la explotación, en una relación que resulta abiertamente conflictiva. Debe recuperarse una idea fundamental en Rodríguez que entronca con este Althusser: cada inconsciente ideológico produce “verdades” operantes y positivamente efectivas en cada modo de producción. El “alma” que da a ver el animismo, por ejemplo, presupone prácticas corporales –vivencias eróticas, modos de vestir, etc.– que conciernen a los individuos y los orientan. A raíz de la crítica althusseriana que empieza a fraguarse, se entiende que la filosofía tradicional está cerrada sobre sí misma puesto que siempre tiene algo que decir sobre la religión, la moral, la economía, la estética, etc., y por supuesto sobre otras filosofías: ninguna disciplina escapa a su control, por tanto nada “exterior” le es realmente necesario. Esta autosuficiencia no hace más que señalar los límites estructurales de la propia filosofía y su existencia como dispositivo de dominación a su vez sometido a los requisitos que impone la lucha de clases, es decir, su dependencia respecto de la ideología. Para el teórico español, la literatura, por el contrario, dice algo muy concreto sobre *cada modo de producción* y sobre los individuos que en él se socializan, material que conforma la lógica productiva última de los textos culturales.

En la conferencia de Granada de 1976, organizada por cierto por Rodríguez, Althusser (2021, p. 109) adopta un tono distinto al del inicio: abandona la pretensión cientificista mencionada más arriba y se muestra especialmente sensible a la capacidad poética de la nueva práctica filosófica, es decir, a cómo el marxismo, que es “crítico y revolucionario” por definición, está dotado de las herramientas necesarias para evadirse de la percepción totalizadora de la filosofía tradicional y explorar de este modo nuevas formas de intervención filosófica adaptadas a las coyunturas. Este alegato en favor de la legitimidad del conocimiento que aportan las prácticas sociales –la lucha de clases u otras situaciones nacidas al calor de la discriminación– plantea una lectura distinta de la relación existente entre la filosofía y la historia, sobre la que sin duda habría que seguir indagando, y que se acerca a aquella célebre idea de Gramsci, con la que Althusser discute en la práctica totalidad de sus textos de esta época, según la cual todas las personas pueden filosofar y de hecho lo hacen, de maneras tal vez primitivas pero válidas. Aunque las páginas precedentes han puesto de manifiesto la tendencia de Althusser a manejar categorías estáticas o que se exteriorizan siempre con un alto grado de semejanza, la “nueva práctica” de la filosofía, al adherirse a la realidad consustancialmente cambiante y específica de cada una de las “prácticas sociales”, representa una respuesta a la propensión endémica de la filosofía tradicional al control y al autoritarismo deshistorizante. La voluntad de Althusser (2016, p. 90) por empezar a considerar todo aquello que la filosofía dominante “ha pasado por alto, rechazado, censurado, abandonado como desechos de la existencia y de la historia, como objetos indignos de su atención” se comprende mejor a la luz de la crítica implícita a las posiciones ahistoricistas que desarrollaba la teoría del inconsciente ideológico de Rodríguez. La idea del inconsciente filosófico como modelo neurótico de comprensión de la disciplina filosófica se ha confrontado con una propuesta que, como queriendo rellenar los huecos que la anterior generaba, admite la transformación *histórica* de la individualidad, la cual se capta precisamente a través de *prácticas* (literarias, discursivas, culturales). La cercanía de la nueva práctica de la filosofía con el inconsciente ideológico se hace más patente, en la medida en que aquella aspira a anular los repetitivos efectos-filosofía, dotando de primacía a las prácticas. No se afirma que exista una influencia directa del segundo modelo sobre el primero, sobre lo que no existen pruebas por el momento, pero se invita a reflexionar sobre la discusión latente entre dos concepciones a propósito de cómo se da la influencia ideológica en las formaciones sociales y sobre como esta precipita los acontecimientos históricos.

Bibliografía

- Adorno, T. *et al.* (2007). *Aesthetics and Politics*. Verso.
- Althusser, L. (1973). *Réponse à Jonh Lewis*. Maspero.
- Althusser, L. (1974). *Philosophie et philosophie spontanée des savants*. Maspero.
- Althusser, L. (1992). *Écrits philosophiques et politiques*, tomo I. Stock-IMEC.
- Althusser, L. (1995). *Écrits philosophiques et politiques*, tomo II. Stock-IMEC.
- Althusser, L. (2015). *Sobre la reproducción*. Akal.
- Althusser, L. (2016). *Iniciación a la filosofía para los no filósofos*. Siglo XXI.
- Althusser, L. (2017). *Ser marxista en filosofía*. Akal.
- Althusser, L. (2019). *Las vacas negras. Entrevista imaginaria*. Akal.
- Althusser, L. (2021). *La transformación de la filosofía. Conferencia de Granada*. EUG.
- Althusser, L. y Balibar, É. (1968). *Para leer el capital*. Siglo XXI.
- Balibar, É. (1974). *Cinq études du matérialisme historique*. Maspero.
- Balibar, É. (2015). Prefacio. Althusser y los “aparatos ideológicos de Estado”. En L. Althusser, *Sobre la reproducción* (pp. 6-25). Akal.
- Balibar, É. y Macherey, P. (1974). La littérature comme forme idéologique. Quelques hypothèses marxistes. *Littérature*, 13, 29-48.
- Ichida, Y. (2007). Althusser y la cuestión del sujeto. *Youkali*, 4.
- Lock, G. (1995). Subject, Interpellation, and Ideology. En A. Callari. y D.F. Ruccio (eds.). *Postmodern Materialism and The Future of Marxist Theory: Essays in the Althusserian Tradition* (pp. 6-25). Wesleyan University Press.
- Marx, K. (2003). *El 18 brumario de Luis Bonaparte*. Fundación Federico Engels.
- Moreno Pestaña, J.L. (2021). El afuera de la filosofía. Presentación a la nueva edición de La transformación de la filosofía. En L. Althusser, *La transformación de la filosofía. Conferencia de Granada* (pp. 11-71). EUG.
- Moreno Pestaña, J.L. (2022). Umbral y crepúsculo del sujeto burgués: Juan Carlos Rodríguez y el inconsciente ideológico del capitalismo. En J.C. Rodríguez, *Freud: la escritura, la literatura* (pp. V-XXX). Akal.
- Read, M.K. (2017). Towards a Notion of Ideological Unconscious: Marx, Althusser, Juan Carlos Rodríguez. *Historical Materialism*, 25 (4), 139-165.
- Rodríguez, J.C. (2001). *La literatura del pobre*. Comares.
- Rodríguez, J.C. (2011). *Tras la muerte del aura. En contra y a favor de la Ilustración*. EUG.
- Rodríguez, J.C. (2013). *De qué hablamos cuando hablamos de marxismo*. Akal.
- Rodríguez, J.C. (2017). *Teoría e historia de la producción ideológica*. Akal.
- Saito, K. (2022). *La naturaleza contra el capital*. Bellaterra.
- Sotiris, P. (2022). *A Philosophy for Communism. Rethinking Althusser*. Brill.
- Thompson, D. (2007). *Pessimism of the Intellect? A History of New Left Review*. Merlin Press.

Composición de clase e historia interna de los dirigentes sindicales chilenos de los años 60. Notas sobre una encuesta obrera de 1963

Luis Thielemann Hernández

Universidad Finis Terrae, Santiago de Chile, Chile
luisthielemann@gmail.com
ORCID: 0000-0003-4666-2491

Título: Class composition and internal history of Chilean union leaders in the 1960s. Notes on a 1963 labor survey

Resumen: A partir del análisis de los resultados de una encuesta realizada a la mayoría de los dirigentes sindicales de las grandes ciudades de Chile (Concepción, Santiago y Valparaíso) en 1963, se hace un ejercicio de proyección, tanto de la historia interna como de la composición de clase del movimiento obrero de la primera mitad de la década de 1960. El estudio da cuenta de un movimiento obrero de fuertes y ásperas nociones sobre las diferencias de clases, crítico de la política y que concibe su enemistad con el patrón a un nivel fundamental, desde lo específico a lo general, de forma normalizada y razonada. Así, se discute y complejiza la imagen del movimiento obrero del período y predominante en cierta historia social, destacando su particular clasismo y politización.

Palabras clave: composición de clase – sindicalismo – movimiento obrero – encuesta obrera.

DOI: <https://doi.org/10.46688/ahmoi.n22.406>



Obra bajo licencia Creative Commons 4.0 International
(Atribución - NoComercial - CompartirIgual)

Abstract: From the analysis of the results of a survey made to the majority of the union leaders of the great cities of Chile (Concepción, Santiago y Valparaíso) in 1963, a projection exercise is made, both of the internal history and of the class composition of the labor movement of the first half of the 1960s. The study gives an account of a labor movement of strong and harsh notions about class differences, critical of politics and that he conceives his enmity with the boss at a fundamental level, from the specific to the general, in a normalized and reasoned way. Thus, the image of the labor movement of the period and predominant in certain social history is discussed and complexified, highlighting its particular classism and politicization.

Keywords: class composition – unionism – workers movement – workers' enquiry.

Recepción: 12 de julio de 2022. **Aceptación:** 1 de diciembre de 2022

* * *

En el 2012, el historiador Gabriel Salazar publicó un grueso volumen denominado *Movimientos sociales en Chile* (Salazar Vergara, 2014). En él, es profundamente crítico del movimiento obrero, especialmente respecto de las luchas de las décadas de 1930 a 1973. Además de dedicarle una exigua cantidad de páginas, casi siempre en un tono de desmentido político, describe el estudio de las movilizaciones obreras como las de un movimiento social “aceptado” en las ciencias sociales, pues “acatan la constitución y las leyes”, casi distinto de campesinos o pobladores (Salazar Vergara, 2014, p. 435). En otros pasajes y respecto del desarrollo histórico del movimiento obrero local, sostiene que en el periodo descrito más arriba estuvo afectado por una “obsesión hiper-salarial” (Salazar Vergara, 2014, p. 288), la que se expresaba en huelgas salariales constantes, gatilladas por la inflación, y que “le permitía [...] confundir (él mismo o su partido) eso con la verdadera «lucha de clases»” (Salazar Vergara, 2014, p. 278). A esta realidad política del movimiento obrero la “corroboran los crudos hechos históricos”, y de inmediato el texto presenta una antología de citas a “todos los historiadores que han intentado analizar la historia política de Chile desde parámetros objetivos y desde una mirada «exterior»” (Salazar Vergara, 2014, p. 305). En su compilado de sentencias se establece un aparente consenso sobre lo desarticulados, fragmentarios y despolitizados que eran la clase obrera y el sindicalismo de las décadas centrales del siglo XX en Chile, y que habrían mantenido una relación con los partidos políticos en la que los dirigentes no eran más que “correa de transmisión” de las órdenes y razones de los partidos sobre el movimiento obrero. Que la política se delegaba en los partidos a cambio de la incidencia a su favor en el Estado. Para ello se cita a James O. Morris, Alan Angell, Peter de Shazo, Patrick Deppe, Francisco Zapata, Paul Drake y Guillermo Campero (Salazar

Vergara, 2014, pp. 304-307). Si bien varios estudios historiográficos han puesto estas sentencias en duda para el caso local y regional¹ y en otros momentos se ha demostrado la politización y radicalización del movimiento obrero en las luchas salariales de la década de 1960 (Thielemann, 2018, 2019), el conocimiento respecto de las subjetividades involucradas en el centro de tales procesos sigue siendo escaso. En ese sentido, versiones menos escandalosas de lo afirmado por Salazar siguen teniendo influencia (Carcamo, 2019; Iglesias-Vázquez, 2016). En específico, el problema de cómo era la historia “interna” del movimiento obrero de la larga década de 1960 sigue estando abierto.

El juicio al movimiento obrero por lo que hizo o no durante el siglo XX suele consistir en ponerlo a contraluz de la caricatura respecto de su rol teleológico, o de su protagonismo histórico garantizado a priori. Se le trata como a una objetividad compacta, que debiese atenerse a su evolución proyectada por ciertas teorías, o de lo contrario (y allí la trampa), desmentirse como categoría realmente experimentada. La aparición y hegemonía, por una parte, de los estudio de los movimientos sociales (centrados en las acciones y ciclos de protesta más que en el desarrollo subjetivo de sus protagonistas) y, por otra, el desarrollo de estudios que abarcan parte de la historia del movimiento obrero, pero en tanto apéndice de la historia de las empresas capitalistas (o de alguna de sus mercancías globalizadas), han ido eclipsando los estudios históricos que ubican la perspectiva desde el punto de vista de la clase obrera y su desarrollo en el tiempo. Destacando las investigaciones referenciadas más arriba, se debe insistir en lo poco que se ha hecho por conocer y menos aún por comprender la particular racionalidad e historicidad del movimiento obrero que protagonizó la larga década de 1960 y los años de la Unidad Popular (1970-1973). Pareciera que se le siguen asignando narrativas prefabricadas según la posición que se tome en el debate político respecto de aquellos años. En ese sentido, que el documento que se analiza en este escrito –la encuesta a dirigentes sindicales hecha por el INSORA en 1963– hasta ahora no se haya tomado en cuenta

1. Como bien ha indicado Rolando Álvarez, aquello de la subordinación acritica del sindicato al partido o al Estado también ha sido muy discutido para la región. Ver Álvarez Vallejos, 2010; Cury, 2018; Gaudichaud, 2004 y 2016; James, 2010. También, desde entonces hasta ahora, se han publicado otros trabajos que han complejizado el conocimiento del movimiento obrero de las décadas centrales del siglo XX en Chile. Por ejemplo Leiva, 2020; Pavilack, 2011; Schlotterbeck, 2018; En la revisión de Salazar se echan de menos trabajos conocidos y publicados para entonces, como por ejemplo Vergara, 2008; Winn, 2004. También se extraña que en la referencia a Francisco Zapata, no se mencionen textos en que el problema específico de la politización del movimiento obrero es puesto en cuestión, como, por ejemplo, Zapata Schaffeld, 1979.

mayormente, no debería sorprendernos. Quienes sí lo han hecho, como Alan Angell hace ya cincuenta años, han propuesto explicaciones que sirven a estas alturas a modo de provocaciones para un programa de investigación, pero que no se profundizaron. Específicamente, la composición política del movimiento obrero, se estudia poniendo más atención a la política institucional y no tanto a la particular subjetividad obrera y clasista que, entre otros factores, se conformaba en la relación entre partidos, clase obrera, sindicatos y política en el período analizado.

Este trabajo se realiza buscando lo que Mario Tronti denominó “la historia interna de la clase obrera” de la década de 1960 en la región chilena. En las palabras del intelectual italiano, se intenta aportar antecedentes para una historia del movimiento obrero, y en general de la clase obrera del período y la región, “que reconstruya los momentos de su formación, las modificaciones de su composición, el crecimiento de su organización, según las varias y sucesivas determinaciones que la fuerza de trabajo asume en cuanto fuerza productiva del capital” (Tronti, 2001, p. 155). Parece ser, así vista, una forma de precisión metodológica de las orientaciones breves de E.P. Thompson. Este último había definido este proceso histórico de constitución en la lucha de clases de los obreros (y así del movimiento obrero) como uno continuo, autónomo y codeterminado por los conflictos con el capital y la consciencia histórica de los mismos (Meiksins Wood, 1995; Thompson, 1978). Es Sergio Bologna quien, en la revista de historia militante *Primo Maggio*, termina por afinar un concepto, ya introducido por Tronti en la década de 1960, para dicha metodología histórica “desde el punto de vista obrero” (Wright, 2017). Este fue la “composición de clase”, “una ganzúa que abre todas las puertas”, dijo Bologna. Entonces lo definió como “no sólo la composición técnica, la estructura de la fuerza de trabajo, sino también la suma y el entretrejo de las formas de cultura y de los comportamientos, tanto de los trabajadores como de todos los estratos subsumidos al capital”. Según Bologna, todo el conjunto de experiencias por las que ha pasado un determinado grupo de obreros de un determinado lugar y tiempo, “todo ello se traduce en herramientas de lucha, en sabiduría política, en suma de subculturas que catalizan una con otra”. El choque de esas historias diversas al hacerse un grupo obrero en una determinada faena o empresa son parte del proceso de composición de clase (y que no es sino un proceso antagonista): “La maquinaria, la organización del trabajo, transmutan y sacan a la luz estos pasados culturales, la subjetividad de masas se apodera de ellos y los traduce en lucha, en rechazo del trabajo y en organización”.²

Es posible un ejercicio de esta historia, a partir de una primera

2. Originalmente publicado como texto colectivo, “Otto tesi per la storia militante”,

entrada a la historia interna de la composición de clase del sector más y mejor organizado del movimiento obrero de la larga década de 1960, a través del documento “El pensamiento del dirigente sindical chileno. Un informe preliminar”, elaborado por el Departamento de Relaciones Laborales del Instituto de Organización y Administración de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Chile, redactado por Henry Landsberger, Manuel Barrera y Abel Toro, y publicado en 1963 (Landsberger *et al.*, 1963). Es una encuesta hecha a la mayoría de los dirigentes sindicales de las tres áreas urbanas más grandes de Chile (Santiago, Concepción y Valparaíso), sobre su posición social, su relación con los patrones y su visión del conflicto. En lo que sigue, se analiza la fuente descrita, a la vez que se pone en relación con otras fuentes respecto del movimiento obrero y sus movilizaciones del período, para enmarcar la información que la misma entrega. Mediante aquello, se busca dar una primera aproximación –notas– para conocer el pensamiento “situado” del sector más organizado del movimiento obrero del Chile del período, así como su concepción de las luchas por el salario y su relación con la política. Así también, es un ejercicio para poder empezar a comprender la particular composición de la clase obrera, y en específico de sus franjas organizadas, en un momento inicial (la primera mitad de la década de 1960) de uno de los períodos más intensos y definitivos de su historia local y global. Además, la fuente permite elaborar hipótesis exploratorias respecto de los contenidos de los procesos subjetivos que vivió en el período siguiente (1964-1973) el movimiento obrero, y respecto de cómo dichos procesos se portan y despliegan en y desde las luchas motivadas por los intereses más directos y materiales, como el salario. Por esta vía, se ofrecen bases para un relieve más preciso de aquella “rudeza pagana” del movimiento obrero, es decir, su frontalidad habituada al conflicto, su actitud clasista, más práctica que ideológica, aunque también.

La encuesta permite observar a un movimiento obrero de fuertes y ásperas nociones respecto de las diferencias de clase, crítico de la política y que concibe su enemistad con el patrón a un nivel fundamental, desde lo específico a lo general, pero de forma normalizada y razonada. El clasismo y la politización del movimiento obrero que da cuenta la encuesta muestran un particular perfil, que polemiza con las ideas de “dependencia” o “subordinación” que se han extendido sobre el movimiento obrero de la época, y más bien abre la posibilidad de observar una autonomía y un interés específico –de clase– al momento de incidir o participar en la política, y que se distancia del que tienen otras clases

Primo Maggio, 11, 1977-1978, pp. 61-63. Solo después se reconoció la autoría de Segio Bologna. Traducido al español en Grigera (2012).

o los políticos profesionales. No hay desinterés, sino una forma parcial de interés. En esa forma específica del clasismo y la politización, se observa tanto una distancia y cierto resentimiento con los partidos, así como una lealtad ideológica y de respaldo electoral a aquellos partidos que a su vez son leales con la causa de sus sindicatos.

Relieves de la diferencia obrera

La encuesta del INSORA de 1963 y que analizamos acá consiste en el informe sobre entrevistas hechas a 231 dirigentes sindicales de organizaciones de base, de las ciudades de Concepción, Santiago y Valparaíso. Es una encuesta aplicada a una muestra sumamente representativa, pues los entrevistados resultan ser, en Santiago, casi todos los dirigentes de sindicatos de más de 500 afiliados, y la mitad de los de menos de esa cifra; mientras que en las otras dos ciudades se entrevistó a la casi totalidad de los dirigentes (Landsberger *et al.*, 1963, p. 2). Como se dice en la introducción del documento, “se ha tomado al dirigente más cerca de las bases, que trabaja junto a los demás miembros del sindicato, y no al que se encuentra al nivel máximo de las centrales como la CUT, o de las federaciones” (Landsberger *et al.*, 1963, p. 1). Más adelante se indica que incluso solo un 42% estaba relacionado a federaciones del ramo y a la CUT, mientras que el resto mantenía distintos tipos de lejanía formal con tales instancias. El grupo estudiado es lo que más propiamente se conoce como las dirigencias intermedias del movimiento obrero. Todos los entrevistados eran dirigentes de sindicatos industriales, no profesionales; es decir, no se contemplan organizaciones de empleados. Así, y aunque el informe de la encuesta deja poco lugar a las opiniones más subjetivas o en que los dirigentes se expliquen sobre la respuesta dada, no son pocas ni irrelevantes las conclusiones que podemos obtener para ofrecer un relieve básico del movimiento obrero de la primera mitad de la década de 1960.

Algunas notas sobre el universo representado por la muestra de la encuesta se hacen necesarias en este punto. En la industria urbana de la década existía una importante diversidad en las faenas, tanto en los tamaños de las industrias y talleres, así como en la estabilidad de las mismas. De todas formas, entre la construcción, la minería y las manufacturas se ocupaba entre un cuarto y un tercio del total de la fuerza de trabajo en 1965, mientras otro tercio lo hacía en servicios y comercio y el resto en el campo y otras labores. En el terreno específico de las manufacturas sabemos que la fragmentación del movimiento obrero estaba dada por la diversidad en los tamaños de las industrias. Este sector se distinguía entre sí tanto por la inmensa cantidad de establecimientos medianos y pequeños, o sea de menos de 200 trabaja-

dores, que alcanzaba al 97% del total (y que es el menos analizado por esta encuesta), como por las diferencias entre un sector moderno y un sector tradicional, sectores que tuvieron a veces distintas orientaciones de clase según se agudizaba el conflicto durante la década de 1960 (Angell, 1974, pp. 51-66; Di Tella *et al.*, 1967). La conformación de un movimiento obrero no estaba dada únicamente por la estructura. La identidad con una fábrica o incluso con una tarea estaba limitada por lo estacional de buena parte de los establecimientos. Muchas empresas cerraban en los períodos en que los efectos de la inflación enfriaban el consumo (tal y como había ocurrido a mediados de la década de 1950), lo cual, al igual que en el caso de los trabajadores por cuenta propia, mantenía a una parte importante de los obreros en tránsito entre distintas ocupaciones (Aranda y Martínez, 1970, pp. 68-70). Sobre esta base fragmentada y en permanente amenaza de colapso por los efectos de las crisis económicas, se erigía el movimiento obrero.

“Puede ser de interés dejar constancia de que los presidentes en su mayoría no son ni muy jóvenes ni muy viejos”, anotan al margen los redactores del informe, como si no fuera un dato de primera importancia. Según los datos de la encuesta, el 90% de los dirigentes tenían menos de 51 años en 1963. Más aún, esta juventud del sindicalismo se expresaba en que un 20% de los dirigentes era menor de 32 años. Esto era notorio en el período para los mismos sindicalistas. En 1962, en las reuniones regionales del XVI congreso nacional de la CUT, la prensa destacó “la elevada renovación de los cuadros dirigentes”, agregando que estos habían crecido en “un 50 por ciento”, siendo en su mayoría jóvenes.³

Pero, y como interesa destacar acá, la importancia de la particular juventud de los sindicalistas en 1963 abre la posibilidad de observar la historicidad de la composición de clase de la mayoría de los mismos. De esta forma, la juventud no era solo una garantía para la permanencia de una capa de organizadores del movimiento, sino también una comunidad de experiencias de clase que determinaba la subjetividad del movimiento. Cruzando los datos de la edad de los dirigentes, con los de años de servicio en la empresa en que trabajaban, se logra comprender que el 90% de los encuestados llevaba más de cuatro años empleado allí. En 1963 habían pasado 5 años desde el final de la Ley Maldita, y 15 desde que esta había comenzado a operar represivamente contra el movimiento sindical, en 1948. No es momento de profundizar acá, pero dicha legislación fue profusamente utilizada por los patrones y distintas reparticiones del Estado afines a los mismos, para amedrentar, contener o derechamente expulsar del mercado laboral formal, a los militantes más belicosos del movimiento obrero del período. Además de la ex-

3. *Las Noticias de Última Hora*, 1 de marzo de 1962.

pulsión de cualquier militante comunista de la política sindical, hubo cambios más duros. La policía política fue asignada a la vigilancia de los sindicalistas, con el derecho a vetar candidatos a dirigentes por la simple sospecha de ser comunista, lo que se utilizó a discreción por los patrones. En el sector público se prohibieron las asociaciones políticas y las huelgas se hicieron casi imposibles. Desde el Estado se vigilaron las cuentas y propiedades de los sindicatos. Según Alan Angell, “la persecución de los legítimos fines de los sindicatos se podía interpretar como crímenes en contra del Estado” (Angell, 1974, p. 69-70; ver también Stallings, 1979, pp. 31-32; y en especial Thielemann y Rodríguez Weber, 2022). Esa había sido la experiencia de buena parte de los dirigentes obreros de los años 60. Los mayores (entre los 32 y los 50 años) se habían formado en el sindicalismo durante los gobiernos radicales, habiendo ascendido como representantes en los peores años de la Ley Maldita. Para los más jóvenes (menores de 32 años), su mayor experiencia y formación había sido bajo la legislación antisindical, que terminó formalmente en 1958. De esta forma, y para una considerable porción de los obreros organizados, la confianza en la ley y la institucionalidad era algo, por lo menos, complicado; para los más radicales, imposible.

La dirigencia del movimiento obrero era educada. Muy por sobre el nivel de sus compañeros, además. El nivel de escolaridad era bastante elevado. Solo un 2% de los dirigentes no había estudiado (en comparación al 9% que era la proporción entre los obreros de base), y el 35% tenía educación escolar completa (respecto del 15% entre las bases), de la cual un tercio lo había hecho en humanidades y dos tercios en escuelas técnicas o industriales. Además eran especialistas en su área, por ende, respetados por las bases y por los dirigentes como obreros. El 69% de ellos estaba enrolado en cargos de nivel de “obrero calificado”. El objetivo de formarse era de importancia para los dirigentes, al punto que entre un tercio y la mitad de ellos completaron sus estudios cuando ya estaban trabajando e incluso ejerciendo como líderes sindicales. El de 1960 era un movimiento obrero que, si bien menos que en las décadas iniciales del siglo, mantenía la tradición ilustrada del movimiento obrero local (Devés, 1992; Arias, 2009). Así, leía y elaboraba textos políticos, producía una enorme cantidad de documentos (para cada congreso sindical del ramo, provincial o nacional; o incluso en cada sindicato y por cada conflicto con la empresa) y una buena cantidad de periódicos (los de la Construcción, del Cuero y el Calzado, del Cobre y de la misma CUT, eran los más conocidos), a la vez que promovía y apoyaba iniciativas deportivas, musicales y literarias que sus bases organizaban de manera autónoma respecto de la empresa o de los partidos.

A pesar de este nivel de formación, la mayoría de los dirigentes bien formados y calificados, no era se le entregaban roles de administración

en la empresa. Según la encuesta del INSORA, en 1963 casi un 70% de los dirigentes sindicales no tenía responsabilidades de supervisión en sus lugares de trabajo. La situación se vuelve más dramática si se toma en cuenta que de ese grupo marginado de la administración el 63% eran obreros calificados. Si bien la segregación de los sindicalistas de la administración se puede comprender en la priorización del control de la empresa por parte de los patrones, tales objetivos políticos no parecen contradictorios, sino más bien integrados, a las estrategias para alcanzar los objetivos económicos. Por otra parte, en el período estaba en pleno auge la instauración de métodos tayloristas, de hiperintensificación productiva, conocidos como “racionalización productiva”. En general, en la época, la introducción de estos métodos de intensificación productiva en las relaciones laborales, en las jornadas y en las formas de composición salarial, generó una fuerte oposición y radicalización obrera. La resistencia fue mucho mayor que cualquier colaboración, en todo el mundo, y de forma particular en las industrias de la región del Cono sur, en donde toda la reforma de la composición orgánica del capital se cargó casi totalmente en la espalda de los obreros (Brennan, 1992; Pizzolato, 2011; Thielemann, 2018; Winn, 1990).

Esta probable desconfianza de los patrones hacia los dirigentes obreros para que asumieran tareas administrativas en la empresa se veía reforzada, además, con escasos esfuerzos por compensarlos con incentivos salariales. Así, según la encuesta, el 63% de los dirigentes sindicales declararon que ganaban un sueldo de nivel medio hacia abajo (menos de 100 escudos de la época), el cual, aseguraban, no les alcanzaba para mantener bien a su familia.

Ambos factores, bajos salarios y contención de los ascensos laborales, lejos de quebrar la moral del movimiento obrero, generaban una mayor identificación clasista de sus dirigentes. Esto debido a que el resultado de mantener pobres y en las tareas de las bases a las dirigencias sindicales generaba una comunidad de la experiencia en la composición del movimiento. Mientras un 54% de los dirigentes dijo que sus relaciones con sus compañeros de trabajo habían mejorado, un 74% dijo que sus relaciones con sus jefes no lo habían hecho, al contrario, un 29% de los dirigentes aseguró que las relaciones con el patrón empeoraron desde que entró al sindicato. Allí reside una de las explicaciones de persistencia de la identidad roja del movimiento obrero de la región, en donde la oleada global de radicalidad en las fábricas no se expresó en una crítica al sindicalismo histórico y ligado a los partidos comunista y socialista, como sí ocurrió en otras latitudes.

El clasismo de los obreros era, en términos de Mario Tronti, pagano. Su objetivo era mejorar su vida, y su identidad roja era el mejor método y también el mejor consuelo. La abrumadora mayoría deseaba que sus

hijos fueran a la universidad (48%), tuvieran un título de nivel superior (11%) o bien obtuvieran una calificación para posiciones laborales de técnico (22%). En su mayoría, pensaban que lo más importante a enseñarle a sus hijos era “tener aspiraciones y ser esforzados” (54%) o bien “obedecer a los padres” (13%). Todo esto estaba lejos de los ideales del socialismo o la liberación, y más cerca del “sueño americano”. Pero, en general, eran sueños. Cuando la pregunta se trasladaba a sus propias vidas, los dirigentes sindicales creían que sus vidas no estaban mejorando. El 52% cree que le ha ido “más o menos bien en la vida”, y un 32% indicó que le ha ido mal. Tampoco había muchas esperanzas, aunque el pesimismo tampoco era la norma. Un 66% creía que en 5 años estaría solo un poco mejor que en el presente, y un 15% igual o peor. Cuando se les preguntó si tenían otros planes para su futuro fuera de la fábrica, un 23% dijo querer “independizarse”, pero un 59% respondió simplemente que “No”. Al parecer, la esperanza en la comunidad de la experiencia, aunque débil siempre en el bando de los obreros, no estaba del todo rota.

Contra el patrón y a pesar de la política

Cuando a los obreros se les preguntó por qué habían decidido acercarse al mundo sindical, y, una vez allí, convertirse en dirigentes sindicales, sus respuestas no dejan mucho lugar a dudas. Como se vio más arriba, el sindicalismo no era el lugar para conseguir ascensos laborales o mejoras salariales, sino todo lo contrario. Más de la mitad de los dirigentes había entrado buscando cambiar las condiciones de trabajo o de vida. Este grupo, el 51% de los dirigentes, se dividía entre un grupo que había entrado motivado por emprender el combate a “las injusticias” y “los malos tratos” (objetivos políticos, 17%), otro que lo había hecho para combatir y resolver problemas “económicos” y “materiales” de él y sus compañeros (objetivos económicos, 11%). Lo sorprendente es que el resto, un 23%, lo había hecho por ambos motivos combinados de forma indisoluble. La diferencia entre los dos tipos de fines o motivaciones del movimiento obrero y que tan absoluta le parecía a los historiadores antes citados, en realidad aparecía como inextricable para un cuarto del total de los dirigentes sindicales entrevistados, siendo así la principal de las razones de ingreso al sindicalismo de la época.

Si bien en varias preguntas los dirigentes reconocieron tener buenas o “más buenas que malas” relaciones con la gerencia de la empresa, más de la mitad de ellos pensaba que la actitud de esta hacia el sindicato era negativa. Así, algunos pensaban que la empresa no se preocupaba del sindicato de ninguna manera positiva (7%), otro observaba su actitud como tendiente a evitar el fortalecimiento de la organización obrera (27%)

y cerca de un quinto de los dirigentes (18%) consideró que la gerencia “Trata, en lo posible, de eliminarlo, porque estima que el sindicato no es deseable”. Más aún, la mayor dificultad (43%) considerada por los dirigentes para “mantener relaciones agradables con los patrones o empresarios” estaba en la “actitud de la empresa hacia los obreros o hacia el sindicato”. De esta forma, a la empresa la consideraban simplemente en tanto contraparte. El compromiso con la producción no parece emerger de ninguna respuesta, y ya vimos que la empresa tampoco parecía buscarlo entre los dirigentes. Aunque muchos (78%) consideraban que la empresa iba bien o “extraordinariamente bien”, solo un 13% consideraba que esto era debido a la mano de obra. La mayoría aducía este bienestar –así como también la mala marcha– a la gerencia o a las maquinarias; en general, a decisiones ajenas a las capas directamente productivas. Lo que prima es un desinterés en la gestión. En un estudio hecho en 1966 sobre 517 pliegos de peticiones sindicales en Chile, solo en 159 se exigió algún tipo de participación obrera en la dirección de la empresa, y la mayoría de las peticiones apuntaba a participar en la definición de salarios y bonos (Espinosa y Zimbalist, 1978, p. 38). Fue a través de las luchas obreras, en la rápida evolución práctica de la agudización de la huelga salarial ilegal hacia la toma momentánea para presionar la negociación, que la política, y con ella la nada popular gestión de la empresa, se descubrió como una necesidad de clase (Thielemann, 2020).

La empresa era una otredad. Los dirigentes no sentían que esa buena marcha de sus empresas les tuviese que importar de alguna forma. Cuando se les preguntó “Si algo beneficiara a esta empresa en los próximos 2 o 3 años, ¿qué cree Ud. que pasará?”, el 66% consideró que gozaría “sólo una pequeña parte” (50%) o bien que “no habría nada para los trabajadores” (16%). Como ya vimos, la mayoría de ellos consideraba que su paga era baja y no les alcanzaba para el mes, menos para ahorrar. Todo ello, en el marco de una consideración mayoritaria de los mismos dirigentes de que las utilidades de la empresa eran “muy altas” (55%) o bien “medianas” (30%); y también (60%) de que “sin dificultad alguna” podría pagar salarios más altos. El resentimiento de clase se nutría de formas simples pero claras.

El distanciamiento social con la gerencia y los propietarios de la empresa que se lee en las respuestas de los dirigentes obreros se nutría de una comprensión que puede ser considerada como política. Es una elaboración desde la posición específica como dirigentes del movimiento obrero y también desde la experiencia de la relación capitalista general en tanto el cotidiano enfrentamiento con los patrones. No comenzaba como un asunto personal, pero finalmente también lo era. Para un 62% de los dirigentes “solo a veces” o “nunca” realmente la empresa se interesaba por su bienestar. Como también observó Peter Winn para el

caso de la industria textil Yarur de Santiago de Chile, fue durante esta década de 1960 que entraron en crisis las relaciones patronales en las industrias más modernas de la región, abriendo paso a una lucha de clases bastante feroz hacia fines de la década (Winn, 2004). La distancia, además, estaba definida por una consciencia de la asimetría de poder de las partes en el conflicto laboral. Mientras el 90% consideró que las organizaciones patronales tienen “mucho poder”, solo un 10% creía aquello de las organizaciones sindicales.

Pero a pesar de esto, los dirigentes confiaban en las capacidades del movimiento para mantener abierta la disputa, con una normalización del conflicto muy notoria. Mientras un 56% consideró que la “petición más importante que el sindicato presentó el año pasado” había sido conseguido plenamente o bastante, el 45% creía que el de ese año sería “seguramente conseguido”, y un 46% consideraba que había posibilidades de ello. Solo un 9% era totalmente pesimista respecto a las posibilidades de la lucha por venir. Había, así, una especie de conformidad con la situación política de avances sostenidos del movimiento obrero, más aún con una experiencia a costas de haber perdido mucho durante la década anterior.

Al parecer, y como se ha visto en otros escritos citados más arriba, el clasismo, en tanto identidad sobre la experiencia de la diferencia obrera ante el interés de la empresa y del Estado, era un fenómeno que brotaba en el piso de la fábrica más que de agitadores externos o ideologías extremas, aunque no se puede infravalorar la importancia de unos y otras. Desde esa perspectiva, en la cual la experiencia de la lucha de clases es la condición *sine qua non* para la unificación política de la clase obrera y la que permite su visibilidad como fenómeno histórico, más allá de su existencia estructuralmente medible (Meiksins Wood, 2000), resulta de todo interés el dato que se desprende de la encuesta del INSORA respecto de la estrategia ideal. Cuando a los dirigentes se les preguntó “¿Cuál ha sido la manera más eficaz por medio de la cual los trabajadores generalmente han logrado un mejoramiento de su situación?”, un aplastante 77% de ellos escogieron la alternativa “Actuando los trabajadores directamente frente a las empresas”, mientras que un 11 % escogieron hacerlo “a través del Gobierno”, “los Parlamentarios”, entre otras opciones. La opción por la lucha en la empresa y directamente contra la ganancia del patrón no era una enajenación respecto de la “verdadera política popular” (Salazar Vergara, 2014, p. 304), sino una definición aparentemente razonada por la mayoría de los dirigentes obreros.

Los dirigentes no eran inocentes respecto de la política ni de su relación con los partidos. Lejos de la sumisión acrítica o la delegación de la iniciativa política, existía una relación más compleja, como casi todo lo

que se ha analizado hasta ahora. Solo un 10% de los dirigentes estaba conforme con el estado del movimiento hacia 1963. Del 90% restante, un 38% consideraba que la mala situación del sindicalismo se debía a la politización del movimiento y un 23% a “la falta de preocupación” de las organizaciones sindicales superiores (federaciones y la CUT). Pero a pesar de esta decepción con las organizaciones políticas, un mayoritario 43% decía confiar en el Frente de Acción Popular (FRAP), un 23% en la Democracia Cristiana (DC) (en una época que pregonaba ideales alternativos al capitalismo y de gestión “comunitaria” de las empresas), un 6% en los radicales y solo un 4% en la derecha. Por otra parte, un 19% declaró que ningún partido lo representaba. Estas proporciones se conciden con importantes variaciones respecto de otras mediciones de fuerza política en el interior del movimiento obrero. A la hora de participar de los congresos de la CUT, esta mayoría también se notaba, y cuando se eligió un año antes de la encuesta la composición política del ejecutivo de la Central, en 1962, el 73% votó por los partidos del FRAP y un 20% por la DC (Pizarro, 1986, p. 191).

Tal vez el dato que mejor exprese esta particular politicidad obrera de la larga década de 1960, su forma específicamente situada de observar la lucha de clases y actuar racionalmente para torcer su destino a favor de la parcialidad trabajadora, es el relativo a la forma en que opinaban de la política presente y cómo creían que ésta debía ser transformada. Respecto de los planes presentes pensados supuestamente en su beneficio (la encuesta menciona el Plan Decenal de Desarrollo Económico de 1961, impulsado por el gobierno de Jorge Alessandri), el 61% creía que los trabajadores gozarían “sólo una pequeña parte de los avances económicos”. Cuando, por otra parte, se les consultó “¿Cuál cree usted sería la forma más adecuada de conseguir el progreso económico-social que Chile necesita?”, solo un 0,8% quería mantener las instituciones como estaban; un 20% creía en los cambios graduales y un aplastante 77% de los dirigentes obreros creía que el progreso se podía conseguir “por medio de una reestructuración, si no total e inmediata, por lo menos a no mucho plazo, de las instituciones ya existentes”.

Conclusiones

Las conclusiones obtenidas de este trabajo permiten elaborar explicaciones del comportamiento del movimiento obrero de la década de 1960, que polemizan o complejizan ciertos consensos ya mencionados sobre el clasismo y la politización de estos colectivos durante el periodo indicado. Dado que la sindicalización aumentó mucho en todos los sectores, especialmente en el campo y la pequeña industria, desde mediados de la década de 1960, las conclusiones de este trabajo de 1963 deben

extenderse con precauciones a los años siguientes, pues las dirigencias serían más y, tal vez, distintas. De ahí que deban considerarse como nuevas hipótesis.

Es posible entrever en las respuestas mayoritarias de los dirigentes sindicales cierta identidad en la experiencia obrera. Los salarios bajos y la expulsión de la dirección, su lejanía respecto del rumbo de la empresa, el resentimiento por el desinterés y acoso antisindical, la comunidad y cercanía con las bases obreras. Todo ello, en un período de fuerte ascenso de la huelga y la politización obrera en clave roja (Zeitlin y Petras, 1970), hacen visible lo que Meiksins Wood denominó la disposición a comportarse como clase e identificó como la forma en que se hacen visibles las clases (Meiksins Wood, 1983). El clasismo era un materialismo descarnado y a veces muy incómodo, pero, en sus relieves visibles en el documento, era el resultado del sentimiento de distancia con la empresa y sus razones, en una relación que no podía sino ser odiosa. Se verifican así algunos contenidos que están en la base de la radicalización obrera del período. La base concreta y parcializada de la imaginación política de los sectores que más se tomaron en serio el ascenso de la izquierda a lo largo de la década de 1960, se fraguaba al calor de la presión y distancia de la empresa.

La idea de una política obrera se hace legible a través de varias de las respuestas. Es una política en pos del interés obrero y, por tanto, no necesariamente en calce con las estrategias de los partidos marxistas. Aunque imaginan mayoritariamente una “reestructuración inmediata de las instituciones”, también lo hacían priorizando la mejora de sus condiciones de vida entendidas como mejoras materiales antes que todo. Hay razones para creer que esa idea de política obrera, en la que se combinaba en la lucha la conquista del interés directo con el cambio social profundo, se proyectó durante la década. Y también, que dicha política venía empalmando, no sin altibajos, con la propia construcción de la izquierda marxista en alternativa de masas para ser gobierno (Casals, 2010). En septiembre de 1972, nueve años después de hecha la encuesta del INSORA, el medio de prensa de los militantes del MAPU –*El Compañero*–, publicó una serie de entrevistas a dirigentes obreros de fábricas bajo control obrero en Santiago de Chile. Uno de los dirigentes de la textil “Sumar”, que ya llevaba un buen tiempo bajo control de la Unidad Popular, para defender el esfuerzo obrero en el período de intensificación militante de la producción del sector industrial estatizado, llamado “La Batalla de la Producción”, sostuvo: “La revolución, compañero, es una cosa muy concreta. Hay que puro mostrarle a la gente que la revolución no es puro blá-blá-blá. Que significa más trabajo y mejor billete. No todos se mueven por puros

ideales”.⁴ La claridad de estas formas de observar la política desde la parte del movimiento obrero organizado, tanto la de los dirigentes de 1963 como en los de 1972, no tienen encaje en las categorías presentadas en la introducción y adosadas al movimiento obrero del período por algunos historiadores. Ni es posible pensar simplemente a los obreros organizados de la década de 1960 como meros apéndices de los partidos y sus ideas, ni su relación con el salario parece haber sido una simple o indistinguible obsesión. La figura de “lealtad contradictoria” que ha propuesto Angell (1972) para explicar la relación, si bien apunta a los elementos correctos, no logra profundizar en cómo funcionaba aquello en la composición subjetiva del movimiento obrero. Aunque no es posible resolver dicho problema historiográfico solamente con la encuesta estudiada, esta permite elevarlo como una cuestión a estudiar y resolver, y poner en duda los consensos, a la vez que ofrecer otras explicaciones a modo de hipótesis. Así, junto a otros documentos que iluminan la historia interna del movimiento obrero de la época, es posible proponer que la composición de clase de los dirigentes de base del movimiento obrero se expresaba en una comprensión política de razones parciales, es decir, toscamente de clase y clasistas, desinteresada o irresponsable del destino de otras clases, especialmente de la empresa, y que políticamente coincidía, en su mayoría, con la izquierda marxista en cierta idea, propia, de una “reestructuración inmediata de las instituciones” o una “revolución”. Así, sin estridencias ni romanticismos visibles.

Bibliografía

- Álvarez Vallejos, R. (2010). ¿Represión o integración? La política sindical del régimen militar: 1973-1980. *Historia (Santiago)*, 43 (2), 325-355.
- Angell, A. (1974). *Partidos políticos y movimiento obrero en Chile*. Era.
- Aranda, S. y Martínez, A. (1970). Estructura económica: algunas características fundamentales. En A. Pinto et al., *Chile, hoy*. Siglo XXI.
- Arias, O. (2009). *La prensa obrera en Chile, 1900-1930*. Ariadna.
- Brennan, J.P. (1992). El clasismo y los obreros. El contexto fabril del “sindicalismo de liberación” en la industria automotriz cordobesa, 1970-1975. *Desarrollo Económico*, 32 (125), 3-22.
- Carcamo, U. (2019). Poder popular, movimientos sociales y construcción de ciudadanía en Chile: Entre la persistencia del pasado y la irrupción del presente. *Revista de Estudios Políticos y Estratégicos*, 7 (2), 70-88.
- Casals, M. (2010). *El alba de una revolución. La izquierda y el proceso de construcción estratégica de la “vía chilena al socialismo”, 1956-1970*. Lom.

4. *El Compañero*, 11, septiembre de 1972, p. 4.

- Cury, M. (2018). *El protagonismo popular chileno: Experiencias de clase y movimientos sociales en la construcción del socialismo (1964-1973)*. Lom.
- Devés, E. (1992). La cultura obrera ilustrada chilena y algunas ideas en torno al sentido de nuestro quehacer historiográfico. *Mapocho*, 30, 127-136.
- Di Tella, T., Brams, L., Reynaud, J. y Touraine, A. (1967). *Sindicato y comunidad. Dos tipos de estructura sindical latinoamericana*. Editorial del Instituto.
- Espinosa, J.G., y Zimbalist, A.S. (1978). *Economic democracy: Worker's participation industry. 1970-1973*. Academic Press.
- Gaudichaud, F. (2004). *Poder popular y cordones industriales: Testimonios sobre el movimiento popular urbano, 1970-1973*. Lom-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Gaudichaud, F. (2016). *Chile 1970-1973: Mil días que estremecieron al mundo : poder popular, cordones industriales y socialismo durante el gobierno de Salvador Allende*. Lom.
- Grigera, J. (2012). El operaismo italiano y su historiografía. Introducción a las "Ocho tesis sobre la historia militante". *Sociohistórica*, 29. <https://www.sociohistorica.fahce.unlp.edu.ar/article/view/shn29a09>.
- Iglesias-Vázquez, M. (2016). La construcción teórica de los movimientos sociales en Chile: El movimiento de pobladores, entre la Sociología y la Historia Social. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 30, 145-160.
- James, D. (2010). *Resistencia e integración: El peronismo y la clase trabajadora argentina, 1946-1976*. Siglo XXI.
- Landsberger, H. A., Barrera, M., y Toro, A. (1963). *El pensamiento del dirigente sindical chileno. Un informe preliminar*. Instituto de Organización y Administración (INSORA).
- Leiva, S. (2020). *Vida y trabajo de la clase obrera chilena. Los trabajadores de la textil Sumar y la metalúrgica Madeco entre las décadas de 1940 y 1960*. Lom.
- Meiksins Wood, E. (1983). El concepto de clase en E.P. Thompson. *Cuadernos Políticos (UNAM)*, 36, 87-105.
- Meiksins Wood, E. (1995). Class as process and relationship. En *Democracy against Capitalism. Renewing Historical Materialism* (pp. 76-107). Cambridge University Press.
- Pavilack, J. (2011). *Mining for the nation: The politics of Chile's coal communities from the popular front to the Cold war*. The Pennsylvania State University Press.
- Pinto, A., Aranda, S., y Martínez, A. (1970). *Chile hoy*. Siglo XXI.
- Pizarro, C. (1986). *La huelga obrera en Chile, 1890-1970*. Sur.
- Pizzolato, N. (2011). Transnational Radicals: Labour Dissent and Political Activism in Detroit and Turin (1950-1970). *International Review of Social History*, 56 (1), 1-30.
- Salazar Vergara, G. (2014). *Movimientos sociales en Chile: Trayectoria histórica y proyección política*. Uqbar.

- Stallings, B. (1979). *Economic development and class conflict in Chile: 1958-1973*. Stanford University Press.
- Schlotterbeck, M.E. (2018). *Beyond the Vanguard: Everyday Revolutionaries in Allende's Chile* (1ª ed.). University of California Press.
- Thielemann Hernández, L. (2018). La rudeza pagana: Sobre la radicalización del movimiento obrero en los largos sesenta. Chile, 1957-1970. *Izquierdas*, 44, 114-133.
- Thielemann Hernández, L. (2019). La perspectiva parcial: El movimiento obrero frente a la política salarial del gobierno de Frei Montalva, 1964-1967. *Economía y Política*, 6 (1), 85-116.
- Thielemann Hernández, L. (2020). Incursiones proletarias por las brechas de la propiedad. Ocupaciones de fábricas y experiencias de control obrero. Chile, 1967-1970. *Divergencia*, 14, 65-82.
- Thielemann Hernández, L. y Rodríguez Weber, J. (2022). Ley Maldita, sindicalismo y salarios en Chile. Para un estudio de la economía política de la expansión y el ajuste. 1948-1958. *Izquierdas*, 52 (en prensa).
- Thompson, E.P. (1978). Eighteenth-Century English Society: Class Struggle without Class? *Social History*, 3 (2), 133-165.
- Tronti, M. (2001). *Obreros y capital*. Akal.
- Vergara, A. (2008). *Copper workers, international business, and domestic politics in Cold War Chile*. Pennsylvania State University Press.
- Winn, P. (1990). El taylorismo y la gran huelga de Yarur de 1962. *Proposiciones*, 19, 202-223.
- Winn, P. (2004). *Tejedores de la revolución: Los trabajadores de Yarur y la vía chilena al socialismo*. Lom.
- Wright, S. (2017). *Storming heaven: Class composition and struggle in Italian autonomist Marxism*. Pluto.
- Zapata Schaffeld, F. (1979). *Los mineros de Chuquicamata: ¿productores o proletarios?* El Colegio de México. <https://muse.jhu.edu/book/74355>.
- Zeitlin, M., y Petras, J. (1970). The Working-Class Vote in Chile: Christian Democracy versus Marxism. *The British Journal of Sociology*, 21 (1), 16-29.

¿Un muro de contención? La justicia del trabajo frente al avance del poder sindical durante el primer peronismo

Pablo Canavessi

Universidad Nacional de San Martín, Argentina
canavessipablo@gmail.com
ORCID: 0000-0003-3774-0742

Título: Was it a containment wall? The labor justice in facing the advancement of union power during the first peronism

Resumen: El siguiente trabajo explora el vínculo que entablaron los delegados sindicales con la ley y la justicia durante el primer peronismo. La proliferación de comisiones internas de reclamos en los establecimientos industriales a partir de 1945 modificó drásticamente la correlación de fuerzas entre el capital y el trabajo al interior de los establecimientos industriales, dando lugar a una renovada conflictividad laboral. A través de la exploración de una serie de causas tramitadas en el Tribunal de Trabajo de Olavarría entre 1950 y 1955, el artículo ofrece una nueva vía para reconstruir las disputas por el control del proceso de trabajo y el papel jugado por los jueces laborales en su resolución.

Palabras clave: peronismo – trabajadores – justicia del trabajo – conflictividad laboral

Abstract: The following paper explores the link that trade union delegates established with the law and justice during the first peronism. The growth of internal

DOI: <https://doi.org/10.46688/ahmoi.n22.407>



Obra bajo licencia Creative Commons 4.0 International
(Atribución - NoComercial - CompartirIgual)

claim commissions in industries after 1945 drastically modified the balance of power between capital and labor within industries thus giving rise to renewed labor unrest. By browsing through a series of cases managed in the Labor Court of Olavarría between the years 1950 and 1955, the article offers a new way to recreate the disputes for the control of the working process and the role played by the labor judges in solving them.

Key words: Peronism – workers – labor courts – labor conflicts

Recepción: 30 de septiembre de 2022. **Aceptación:** 2 de febrero de 2023

* * *

Corresponde a V.E. actuar como poder moderador, como muro de contención frente a los desbordes de las entidades gremiales, ya sean patronales y obreras, como factor de ponderación del equilibrio deseable dentro del juego de las fuerzas del capital y del trabajo. Para hacerlo, en nuestra provincia, no tiene más que exigir el estricto cumplimiento de las disposiciones legales vigentes.¹

Con estas encendidas palabras, el abogado patronal José María Torres se dirigía al triunvirato de jueces que conformaban el Tribunal de Trabajo de Olavarría con el objetivo de impugnar uno de sus fallos y solicitar su revisión por parte de la Corte Suprema provincial. Corrían los primeros días de octubre de 1952 y Loma Negra, la compañía cementera más importante de Argentina, había sufrido un duro revés judicial perpetrado por tres trabajadores que unos meses atrás habían concurrido al mencionado juzgado a exigir el pago de los salarios que les correspondían por ocho horas que habían permanecido suspendidos. La medida había sido tomada por la empresa luego de que el Sindicato de Cemento, Cal y Anexos les ordenase a los trabajadores que se encontraban a cargo del horno n° 6 de la fábrica de cal que paralicen sus actividades ante la demora que experimentaba la reparación del gasoducto del mencionado horno. A pesar de reconocer que el sindicato no había “seguido el debido procedimiento legal para hacer valer sus derechos”,² los jueces habían optado por fallar a favor de los actores considerando que la medida de fuerza había resultado clave para que la empresa se apresure a realizar los arreglos pertinentes, mejorando las condiciones de trabajo de los tres obreros. De acuerdo a Torres, esto

1. Tribunal de Trabajo n° 2 del Departamento Judicial del Sudoeste (TTDJS), “Sak Jorge y otros c/Compañía Industrial Argentina Loma Negra S.A.”, Olavarría, 1952, pag. 13, exp. 186, f. 77 vta.

2. Ídem, f. 64.

resultaba inadmisibles en la medida en que sentencias de este tipo amenazaban con sumergir a la fábrica en “un estado de completo caos”,³ lo que, desde su perspectiva y la de su cliente, justificaba llevar hasta su última instancia un juicio en el cual el monto total en juego era de tan solo \$70. Todo sería en vano: unas semanas después la Suprema Corte provincial ratificaría la sentencia de los jueces olavarrrienses obligando a la empresa a abonar los jornales adeudados.

Desde hace décadas una vasta producción historiográfica ha venido dando cuenta de lo extendidas que estaban por entonces las quejas patronales por las inmoderadas prerrogativas que gozaban las organizaciones sindicales al interior de los establecimientos industriales (Doyon, 2006; James, 1981; Bitrán, 1994; Basualdo, 2010; Kabat, 2007; Kabat y Harari, 2014; Schiavi, 2011 y 2013). Se trata de un fenómeno que, si bien no era del todo desconocido en los años previos al golpe de Estado de 1943 (Ceruso y Schiavi, 2012), se generalizó a partir de 1945 con la promulgación del decreto 23.852 –más conocido como la Ley de Asociaciones Profesionales– que permitió a los sindicatos funcionar dentro de un marco legal.⁴ Como es sabido, la aparición de la normativa produjo una intensificación de la movilización en curso por medio de la cual el movimiento obrero se empeñó en traducir el triunfo de Perón en las urnas en conquistas materiales. Los convenios nacidos de esta coyuntura incluyeron no solamente importantes aumentos salariales, sino también una serie de cláusulas que reglamentaban la ejecución de las labores cotidianas y establecían rígidos escalafones que restringían las posibilidades del empresariado de manejar a sus trabajadores de forma indiferenciada de acuerdo a las circunstancias. Asimismo, para garantizar la vigilancia y el cumplimiento de estas normas, los sindicatos lograron mediante la invocación del vago artículo 49 del mencionado decreto –que establecía el derecho de los trabajadores a elegir a sus representantes y a estos últimos a negociar con los patrones sin especificar sus prerrogativas– insertar cláusulas que legitimaban la presencia de comisiones conformadas por delegados al interior de los establecimientos (Doyon, 2006).

De esta manera, las organizaciones se aseguraron la presencia de un ojo avizor y un brazo ejecutor al interior de los establecimientos fabriles que resultó crucial a la hora de garantizar el cumplimiento de las leyes laborales y un intercambio fluido entre las cúpulas sindicales y sus

3. Ídem, f. 63.

4. Secretaría de Trabajo y Previsión (STP). *Ley 12.921. Ratificación legislativa de los decretos sobre trabajo y previsión social dictados durante el período comprendido entre el 4 de junio de 1943 y el 3 de junio de 1946*. Imprenta del Congreso de la Nación, 1947, pp. 26-31.

bases. El poder de los delegados fabriles descansaba en la inmunidad que les garantizaba el ejercicio de la libertad sindical consagrada en la Ley de Asociaciones Profesionales y la ausencia de un marco legal que reglamentara sus derechos y obligaciones. Durante los años de bonanza de la inmediata posguerra, el empresariado toleraría a regañadientes esta situación y sólo comenzaría a alzar la voz luego de 1949 cuando la caída de los precios internacionales y la creciente inflación marquen el agotamiento del modelo de crecimiento basado en la expansión del mercado interno (James, 1981). Las intenciones de Perón de promover durante su segunda presidencia la industrialización pesada llevarían al Estado a hacerse eco de los reclamos empresariales que demandaban una racionalización de la producción y un recorte de las prerrogativas que disponía el movimiento obrero para condicionar los ritmos de trabajo. Estas discusiones derivarían en la convocatoria, por parte del gobierno nacional, del Congreso de la Productividad y el Bienestar Social en marzo de 1955, al cual acudirían representantes de la Confederación General del Trabajo y de la Confederación General Económica y cuyo resultado no fue más allá de una vaga muestra de buenas intenciones de ambas partes que no llegarían a materializarse en medidas concretas ni antes ni después del derrocamiento del gobierno en septiembre de aquel año (Doyon, 2006; James, 1981).

Los trabajos mencionados hasta aquí han abordado el avance del poder sindical en los lugares de trabajo por medio del prisma del mencionado Congreso, utilizando como fuentes sus actas, las publicaciones sindicales y patronales y los discursos oficiales. En contraste, la siguiente investigación explora la cuestión a través de expedientes judiciales, más precisamente por medio del examen de una serie de causas tramitadas en el Tribunal de Trabajo de la ciudad de Olavarría entre 1950 y 1955. Creado en la provincia de Buenos Aires a fines de 1947 con el fin de dirimir disputas individuales de trabajo,⁵ muy pronto el fuero laboral se transformó en un escenario más en el cual sindicatos y empresarios dirimieron su disputa por el control de la organización del trabajo en los establecimientos fabriles. Como se desprende del juicio abierto por los horneros contra Loma Negra, resulta evidente que, desde el punto

5. A diferencia de los conflictos colectivos o “de intereses” –cuya jurisdicción correspondía al Ministerio de Trabajo y Previsión–, en los conflictos individuales o “de derecho” que eran resueltos en la justicia lo que estaba en juego no era el interés general de un sector productivo, sino el interés particular de uno o más individuos. Por ello, la sentencia judicial contenía simplemente la interpretación de una norma para un caso concreto, aunque fueran más de uno los que entablaran la demanda (Ramírez Gronda, 1942, pp. 21-30). Para una exploración de los debates en torno a la sanción de la ley 5.178 que creó el fuero laboral bonaerense, véanse los trabajos de Stagnaro (2018) y Canavessi (2020b).

de vista de los actores civiles y estatales involucrados, el carácter individual del conflicto era poco más que una formalidad, sobre todo para los demandados, quienes percibían que lo que estaba en juego en el expediente era algo más relevante que una pequeña suma monetaria. Por otra parte, las palabras del abogado Torres dan cuenta del papel jugado por el Poder Judicial en estos enfrentamientos, una cuestión que no ha sido advertida hasta el momento por una historiografía que a la hora de estudiar los conflictos sindicales ha concentrado la mirada casi exclusivamente en el accionar de las agencias dependientes del Poder Ejecutivo (v.g. Departamento Nacional del Trabajo y sus coetáneos provinciales) durante las décadas previas al golpe de Estado de 1943.⁶ Subyace en esta omisión un sentido común extendido de que, a causa de que en países como Argentina la formación del Estado a lo largo del siglo XIX dio lugar a un presidencialismo fuerte –y, por momentos, avasallante–, el Poder Judicial se vio condenado a jugar un papel de reparto en el diseño y la aplicación de políticas públicas,⁷ una idea que este artículo busca discutir por medio de una exploración del vínculo que entablaron los delegados sindicales con los Tribunales de Trabajo y el papel que jugaron los magistrados en estas disputas.

“Un estado de anómala efervescencia”: los delegados sindicales, de la fábrica a la justicia

En el decurso del período de entreguerras, Olavarría se convirtió en uno de los partidos más industrializados de la provincia de Buenos Aires. Su importancia demográfica y productiva ya era visible a mediados de la década de 1930. De acuerdo al censo industrial de 1935, el valor total de su producción manufacturera (\$23.283.078) ubicaba al distrito en el séptimo lugar dentro de la provincia, mientras que de acuerdo a la fuerza motriz de los establecimientos (24.902 H.P.) se ubicaba en el quinto lugar.⁸ Aunque para ese entonces el partido ostentaba cierta diversificación a partir de la proliferación de establecimientos dedicados a la producción de alimentos, calzado y productos químicos, la mayoría de los 2.251 obreros y 118 empleados que conformaban la fuerza de trabajo

6. Entre otros, los trabajos de Gaudio y Pilone (1984), Korzeniewicz (1993), Garguin (2000), Lobato (2007), Suriano (2011) y Lobato y Suriano (2014). Entre las excepciones se destacan los aportes de Schjolden (2002), Stagnaro (2018), Canavessi (2020a) y Gutiérrez y Fernández Tomás (2020).

7. Tal es así que, de acuerdo a Jeremy Adelman (2000, p. 21), en materia laboral el Poder Judicial se vio condenado a ser un “vehículo anisotrópico” del presidente y sus ministros.

8. Ministerio de Hacienda, *Censo Industrial de 1935*, Imprenta Jacobo Pauser, 1938.

del sector secundario se desempeñaban en el heterogéneo sector de la construcción.⁹ Este último estaba conformado por compañías ubicadas en la zona serrana que se dedicaban a la extracción y procesamiento de minerales con el fin de transformarlos en cal, cemento, pedregullo, ladrillos y otros insumos que luego eran utilizados por empresas dedicadas a las obras de edificación en la ciudad cabecera.

Dentro de esta actividad, los industriales más pujantes eran aquellos que en las décadas de 1920 y 1930 habían instalado importantes plantas dedicadas a la producción masiva de cal y de cemento por medio de grandes hornos y poderosas rompedoras. Su creciente prosperidad no estaría exenta de disgustos durante el primer peronismo. El vertiginoso crecimiento experimentado por el Sindicato de Cemento, Cal y Anexos creado en noviembre de 1945 no sólo había catapultado a un capataz de Loma Negra a la intendencia del partido menos de tres años después,¹⁰ sino que, lo que era peor, disponía de la fuerza suficiente para disputarles la dirección de sus negocios. Entre los empresarios damnificados se encontraba Federico Feitis, uno de los caleros más importantes del partido. A principios de la década del 50, sus enfrentamientos con los delegados de personal de sus establecimientos se habían vuelto moneda corriente. De acuerdo a Feitis,

Era común –hasta ayer– en la fábrica “La Providencia”, que un superior diera una orden vinculada al trabajo y si el subordinado no se encontraba conforme con la misma, en lugar de cumplirla se dirigía en el acto al Delegado Sindical, quien la autorizaba o la desautorizaba sobre la marcha, cundiendo así la anarquía y el espíritu de desobediencia, ya que la autoridad máxima para los obreros era el señor Delegado Sindical y no el Superintendente o el dueño de la fábrica.¹¹

9. *Ibidem*. Si bien no hay estadísticas que detallen la distribución sectorial de la fuerza de trabajo a nivel local, hacia 1941 el Sindicato Obrero de la Construcción, que por entonces conducía la Unión Obrera Local, se jactaba de haber logrado la adhesión de quinientos albañiles en la huelga desatada a fines de aquel año. Por otra parte, a mediados de la década de 1940, 1.850 obreros se empleaban en las tres empresas más grandes del partido dedicadas a la producción de cemento (v.g. Compañía Argentina de Cemento Portland, Calera Avellaneda y Loma Negra), a los cuales habría que sumar otros cientos que se desempeñaban en las mineras y caleras de menores dimensiones. *El Popular*, Olavarría, 19 de noviembre de 1941, p. 5; *Ídem*, 14 de mayo de 1947, p. 3; *Álbum de Olavarría. Homenaje al 80 aniversario de su fundación (1867-1947)*, Orientación, 1947, p. s/n.

10. Se trata de Santiago Cañizo, quien asumió la intendencia el 1 de mayo de 1948 y allí se mantuvo hasta marzo de 1951 (Wally, 2009).

11. TTDJS, “Denis Enrique c/Feitis Federico”, Olavarría, 1952, paq.15, exp. 191, f. 15.

La situación se había salido de control el 3 de abril de 1952 cuando el propio Feitis, a raíz de una acalorada discusión, se trenzó a golpes con uno de sus capataces. La gravedad del hecho llevó a la comisión paritaria del sector a reunirse con el patrón en la subdelegación del Ministerio de Trabajo y Previsión (MTP) con el objetivo de poner paños fríos al asunto y lograr un advenimiento entre las partes. Allí el delegado sindical de la fábrica, Juan Cotti, admitió que se había “extralimitado en su injerencia en el manejo interno de los intereses de la compañía”,¹² un paso importante para lograr el acercamiento entre la empresa y el sindicato. No obstante, el asunto no estaba resuelto del todo, en la medida en que Enrique Denis, el capataz que había protagonizado la reyerta con Feitis, decidió posteriormente concurrir al Tribunal de Trabajo de Olavarría, entrevistarse con el Defensor Oficial y demandarlo por despido injustificado. El expediente abierto en consecuencia nos permite adentrarnos en el “estado de anómala eferescencia”¹³ en el que, de acuerdo al abogado patronal José María Torres, se encontraba por entonces el establecimiento.

De acuerdo a la versión de Denis, en momentos en que la cuadrilla a su cargo se disponía a cargar un camión con bolsas de material, se produjo un desperfecto en una moledora de cal. Dado que parecía un asunto sencillo optó por ordenarle a algunos obreros que se encargaran de cargar y estibar las bolsas de cemento en el camión mientras él y otro trabajador se concentraban en la puesta a punto de la máquina. Cuando la tarea ya estaba pronta a finalizar, Feitis se presentó y “en contra de las órdenes dadas en todas las oportunidades similares [...] ordenó de mal modo a Denis, que mandara 4 obreros a sus casas, y el resto a las canteras”.¹⁴ Ante esta situación, el capataz no ocultó su desacuerdo planteándole al patrón que aquello no resultaba conveniente dado que una vez finalizados los trabajos de reparación iba a precisar a los trabajadores de la cuadrilla. Esto encolerizó de sobremanera a Feitis, quien se abalanzó sobre él con la intención de golpearlo para luego echar a todos los presentes del lugar.

Ante esta situación, los obreros se dirigieron de inmediato hacia donde se encontraba el delegado Cotti, quien, enterado de lo ocurrido y considerando que “la extraña e inmotivada orden del patrón atentaba contra la normal producción de la fábrica”, les indicó a los obreros que se reintegren a sus tareas sin darle mayor importancia al asunto y atribuyéndolo a un arranque de malhumor por parte de Feitis. No obstante,

12. Ídem, f. 15.

13. Ídem, f. 15.

14. Ídem, f. 5 vta.

de acuerdo a Denis, la búsqueda del delegado de calmar los ánimos no parece haber tenido el efecto deseado:

Al enterarse el señor Feitis que el delegado había ordenado seguir el trabajo, se encaró con él, y a los gritos le dijo que era él quien mandaba en la fábrica y no los obreros, y que sus órdenes se iban a cumplir, aunque fueran en contra de la producción, agregando que el obrero Denis se encontraba despedido. El delegado, con toda serenidad y guardando el más absoluto respeto, trató de calmar a Feitis y de hacerle comprender que su orden era arbitraria y en contra de los intereses de la fábrica, y en la pretensión de que dejara sin efecto tan injustificado despido, contestando aquel que antes de reincorporarlo al trabajo prefería fundirse y que si tenía un revolver le pegaba un tiro.¹⁵

En su defensa, Feitis no tenía nada que ocultar. Excepto por la pelea, de la cual culpabilizaba al actor, los hechos habían ocurrido tal como el actor los había relatado en su demanda. Desde su perspectiva, simplemente había ejercido los poderes de dirección y organización que le otorgaba su condición de propietario, despidiendo legítimamente a un trabajador que había desafiado abiertamente su autoridad. “[El] poder de dirección y organización de la empresa corresponden al empleador”,¹⁶ subrayaba Feitis a los jueces, una afirmación que unos pocos años antes resultaba tan obvia que ni siquiera precisaba ser formulada, pero que por entonces había dejado de ser una verdad de Perogrullo.

El 6 de noviembre de 1952, por medio de una breve sentencia, los jueces fallaron a favor del trabajador, condenando a Feitis a indemnizarlo por despido injustificado. Curiosamente, al fundamentar su fallo los jueces no se detuvieron en la reyerta, sino que tuvieron en cuenta, por un lado, “la antigüedad del actor y la buena conducta observada en el trabajo”¹⁷ y, por el otro, un dato que el obrero y su abogado se habían encargado de subrayar en la audiencia: la presencia del patrón no era frecuente en el establecimiento. En efecto, Feitis no era oriundo del partido. Era un empresario porteño que residía y manejaba sus abultados negocios desde Capital Federal, apersonándose muy esporádicamente en Olavarría. Como planteaba un almacenero de La Providencia de aquel entonces, empresarios como él “se manejaban con oficinistas y venían una vez por año a decir “buenos días” y a entregar el pan dulce y la si-

15. Ídem. f. 6 vta.

16. Ídem. f. 16.

17. Ídem. f. 67.

dra para año nuevo y se iban”.¹⁸ Quizás por ello sus visitas eran motivo de conflicto a causa de su ignorancia respecto al conjunto de arreglos y convenciones que formaban parte del trato cotidiano entre gerentes, capataces y obreros. En opinión de los magistrados, en esta ocasión su orden resultaba extemporánea dado que para los trabajadores hubiera significado desempeñarse en trabajos que nunca antes habían realizado, de manera que la negativa de Denis a obedecerla “tenía su justificativo (labor de reparación a punto de terminar) y no causaba ningún perjuicio a los intereses patronales”. El desarrollo productivo, en tanto interés general, era colocado por encima de los intereses particulares (incluso del propio patrón), lo cual, en este caso, implicaba una justificación tácita del avance del control obrero sobre el proceso de trabajo en desmedro de la autoridad patronal.

Al igual que Feitis, otros empresarios también guardaban sospechas de que sus empresas habían sido tomadas por asalto por las organizaciones sindicales con la venia de las autoridades públicas. Este era el caso de José Gantner, un yugoslavo que poseía la compañía constructora más importante del partido.¹⁹ Promediando el año 1954, sus enfrentamientos con sus trabajadores también habían derivado en la convocatoria a una reunión paritaria presidida por las autoridades del MTP. Por entonces seis obreros, incluido el representante sindical Rodolfo Kaessler, habían sido suspendidos por indisciplina en circunstancias desconocidas, dado que los conflictos no fueron judicializados. Y a juzgar por las resoluciones adoptadas, el propio Gantner era apuntado como responsable directo de la situación. En efecto, con el objetivo de prevenir los “malos entendidos que pudieran subsistir por la intervención directa del Sr. patrono”, las partes acordaron en aquella reunión en el MTP “que las órdenes dadas a los obreros serán impartidas por el inmediato superior, capataz o personas designadas por el patrón, salvo caso de fuerza mayor”.²⁰ La medida, tan inédita como insólita, era extrema. Colocaba límites decisivos al manejo de Gantner de su propia empresa, a sus facultades personales para impartir las tareas, vigilar su cumplimiento e imponer sanciones a los obreros indóciles. Constituía, en definitiva, una barrera a su poder disciplinario y una afrenta moral a su persona que sentaba un antecedente poco favorable a la hora de defenderse de futuras acusaciones.

Y éstas no tardaron en llegar. En los meses siguientes la insubordi-

18. Entrevista a Jorge Kees en Paz (2001, p. 240)

19. En 1950 su empresa empleaba un total de 65 albañiles y carpinteros. TTDJS, “Mantovani, Juan c/Gantner y Cia.”, Olavarría, 1950, paq. 3, exp. 58, f. 69.

20. TTDJS, “Barbosa Floriano c/Gantner y Cia.”, Olavarría, 1955, paq. 26, exp. 413, f. 3.

nación reinante y el accionar de los delegados de personal dio lugar a sucesivas reuniones en las oficinas del MTP. El 12 de abril de 1955 el empresario se dirigió al organismo administrativo para ponerlo al tanto sobre “un desagradable hecho que, por la repetición con que se produce, va tomando el carácter de actitudes con visos de premeditación”.²¹ Aquel día, teniendo en cuenta que las tareas que involucraban la colocación y el alisado del cemento debían abandonarse en un punto determinado de la obra para garantizar la excelencia del producto final, el capataz de obra se había percatado de que el ritmo de trabajo resultaba insuficiente para terminar el hormigonado antes del horario reservado para el almuerzo. Ante esta situación, el encargado optó por dividir por turnos el receso de la cuadrilla con el objetivo de evitar la paralización total de la tarea: un grupo saldría a almorzar de 11 a 12:30 y otro de 12:30 a 14 horas. Al momento, esto no había generado ninguna oposición. Pero media hora después de que el primer grupo se retiró, el otro, con el delegado de obra Piñero a la cabeza, se negó a seguir con el trabajo reclamando el cumplimiento del horario habitual de almuerzo. De manera que, al retornar, cerca de la una del mediodía, ambas cuadrillas se encontraron, “produciéndose una aglomeración que impedía el normal desarrollo del trabajo”²² y obligando a la empresa a interrumpir las tareas.

El reclamo del pago de los jornales adeudados por aquella tarde perdida llevaría nuevamente a los representantes obreros y patronales a la oficina del MTP, donde los trabajadores rechazaron el ofrecimiento del funcionario de percibir el pago de la mitad de los jornales correspondientes, lo que llevaría a Gantner y sus albañiles a dirimir la cuestión en los estrados de la justicia laboral. En su demanda Piñero y los otros doce albañiles plantearon que la suspensión se había efectuado por negligencia patronal dado que, ante la escasez de personal para el turno tarde, el capataz le había ordenado a la cuadrilla del turno mañana que se retirará a las 11 y retornara 12:30. De acuerdo a los demandantes, fue imposible retomar las tareas ya que cuando llegaron estaban todos los obreros de la tarde en sus puestos, generándose una discusión y una paralización de las tareas en perjuicio de los trabajadores. Por esta razón, cada uno exigía el pago de entre \$20 y \$30 en calidad de medio jornal y aguinaldo proporcional, un monto tan insignificante como anecdótico que revela, una vez más, que para los propios protagonistas allí se estaba dirimiendo algo más importante que el cobro de salarios. Tan módica era la suma en juego que al patrón le implicaba un costo mayor proseguir el juicio hasta la sentencia que hacer lugar a lo solici-

21. TTDJS, “Schenfeld Juan Roberto y otros c/José Gantner y Cia.”, Olavarría, 1955, pág. 27, exp. 394, f. 35.

22. Ídem. f. 36.

tado, cálculo que resultó determinante a la hora de optar por allanarse a la demanda.²³ Una vez más, Gantner debía ceder ante las presiones de sus empleados.

A esta altura, el constructor se encontraba alterado. Al día siguiente de la disputa en torno al hormigonado protagonizaría un nuevo altercado, esta vez con un trabajador llamado Floriano Barbosa, a quién castigó con diez días de suspensión a raíz de una discusión que este habría mantenido con uno de sus capataces. De acuerdo a Barbosa, la situación derivó en el levantamiento de un acta de infracción firmada por los delegados Kaessler y Piñero, quienes sin embargo aclararon “que lo hacían sin tener conocimiento de la veracidad de la acusación”.²⁴ La intransigencia del empresario a conciliar lo condujo, como a tantos otros antes que él, al último eslabón de la cadena: la justicia laboral. Allí entabló una demanda destacando el carácter arbitrario del castigo, con el objetivo de cobrar los salarios que le hubieran correspondido durante el lapso que duró la suspensión. En este caso, el juicio arribó a la sentencia y los jueces terminaron fallando a favor del trabajador, argumentando que de acuerdo a los testimonios de los trabajadores en la audiencia, “en especial la declaración del capataz Schwager”,²⁵ no se desprendía que Barbosa, un empleado con antigüedad y “elevado concepto” entre sus compañeros, lo haya agraviado o amenazado. Así, Gantner fue obligado a abonar \$488 al demandante por los salarios de suspensión y \$288 por los costos que demandó el proceso judicial, además de los salarios diarios de los trabajadores que tuvieron que ausentarse en su empresa para testificar en el juicio.

Al igual que en otros expedientes abiertos en el juzgado, el acta de la audiencia oral fue abreviada de manera que desconocemos las preguntas formuladas a los trabajadores y sus declaraciones. Incluso fue omitida la declaración del capataz Schwager aludida anteriormente, a la que solo pudimos acceder indirectamente por la alusión que a ella hicieron los magistrados en el fallo en cuestión. Curiosamente, el único testimonio que fue transcrito textualmente fue el de Serafín Seco, la máxima autoridad de la Unión Obrera de la Construcción en la empresa quien, al ser consultado sobre qué opinión le merecía Barbosa como trabajador, contestó “que en cuanto al concepto que tiene del autor nada tiene que decir de él”.²⁶ El hecho de que se hayan transcrito en el acta únicamente sus palabras sugiere que la opinión del delegado sindical era más

23. Ídem. f. 37.

24. TTDJS, “Barbosa Floriano c/Gantner y Cía.”, Olavarría, 1955, paq. 26, exp. 413, f. 4 vta.

25. Ídem. f. 32 vta.

26. Ídem. f. 30.

estimada y poseía más crédito a los ojos de los jueces que la del resto de los trabajadores. Probablemente esto explique la razón por la cual el actor y su abogado, a la hora de entablar la demanda, se empeñaron en destacar que la medida disciplinaria no había sido consensuada por los delegados Piñero y Kaessler.²⁷

Los conflictos reconstruidos hasta aquí dejan pocas dudas respecto al avance del poder sindical al interior de los establecimientos y el consecuente recorte de las prerrogativas patronales. Como advertía un prestigioso jurista, la ausencia de normativas que establezcan las funciones de las comisiones internas y la creciente intervención del Estado en materia laboral amenazaba con “hacer del dueño un simple gerente” (Krotoschin, 1950, p. 277). Aunque ningún industrial salió indemne, el cambio de época parece haber sido especialmente disruptivo para empresarios medianos como Gantner y Feitis que contaban con cierto capital y algunas decenas de trabajadores. Aunque no se privaban de emplear un buen número de capataces, encargados y gerentes, estos empresarios solían retener ciertas responsabilidades en la gestión y mantener un trato más o menos directo con sus empleados de acuerdo al caso. Si en este tipo de compañías las relaciones obrero patronales resultaban por momentos tan conflictivas se debía a que sus propietarios se encontraban en una situación de vulnerabilidad, puesto que poseían empresas que eran lo suficientemente grandes para que su planta de trabajadores pudiera imponer la fuerza del número y obligarlos a negociar, pero no tanto como para ostentar la estructura organizativa o los recursos que tenían las grandes empresas para contener los conflictos y tensiones que esta situación generaba. En efecto, en las grandes empresas cementeras del partido, el fortalecimiento del sindicalismo y de las comisiones internas parece haber sido fuente de importantes tensiones durante la segunda mitad de la década del 40; sin embargo, en la medida en que los patrones asumieron la irreversibilidad de este proceso, destinaron todos sus esfuerzos y recursos a asegurarse la lealtad de sus empleados mediante políticas benefactoras (v.g. construcción de viviendas, provisión de servicios básicos, otorgamiento de vacaciones pagas, entre otras). Junto con estas estrategias de integración, compañías como Loma Negra procedieron a perfeccionar sus organigramas con el objetivo de contener los conflictos laborales, ampliando por ejemplo la Oficina de Personal –una sección especializada en el manejo tanto de los ingresos y egresos de trabajadores como las sanciones y los ascensos– con el objetivo de quitarles esta prerrogativa a los capataces y jefes de

27. Otro caso ilustrativo del poder que poseían los representantes sindicales en la definición de los juicios se desprende de la causa que enfrentó a José Pisano con Miguel Larrauri en el mismo juzgado en 1954 (Canavessi, 2020b, pp. 56-57).

personal que en los inicios de la empresa manejaban estas cuestiones discrecionalmente (Neiburg, 1988).

Aunque por los factores aludidos los conflictos de este tipo parecen haber sido menores –o, al menos, más esporádicos– que en empresas como las que regenteaban Feitis y Gantner, no fueron inexistentes.²⁸ Entre fines de marzo y principios de abril de 1954 un total de ciento cincuenta obreros que se desempeñaban en la sección pedregullo de Loma Negra concurren al tribunal en reclamo de salarios adeudados a raíz de una suspensión injustificada.²⁹ La demanda involucraba a nada menos que uno de cada diez trabajadores de la compañía, siendo la más multitudinaria entablada en el tribunal hasta entonces y por muchos años más. El conflicto se había desencadenado a mediados del año anterior cuando los trabajadores arribaron a la empresa para dar comienzo a su semana laboral y se encontraron con la sorpresa de que no podían ingresar porque los tarjeteros se encontraban clausurados. Ante esta situación decidieron recurrir a Osvaldo Robbiani –por entonces, la máxima autoridad de la Asociación Obrera Minera Argentina en el partido–, quien al consultar a la patronal toma conocimiento de que esta última había decidido suspender a todo del personal de la mencionada sección aduciendo una disminución de trabajo a causa de una caída de la demanda de material en medio de la crisis que por entonces atravesaba la construcción. De acuerdo al Defensor Oficial, la medida había sido “arbitraria e injuriosa”,³⁰ ya que no había sido notificada de acuerdo al artículo 66 del decreto 33.302 de 1945.³¹ Por otra parte, de acuerdo a su interpretación del artículo 25 del convenio colectivo que regulaba las relaciones en el sector, esta medida se debía haber implementado comenzando por el personal menos antiguo de la

28. La idea de que durante la primera mitad de la década del 50 se produjo un abrupto descenso de la conflictividad en la industria cementera, en particular en Loma Negra, ha sido sostenida por Neiburg (1988) y Belini (2003, p. 382) a partir de la desaparición de las huelgas como mecanismo de presión.

29. TTDJS, “Collura Salvador y otros c/Compañía Industrial Argentina Loma Negra S.A”, Olavarría, 1954, paq. 28, exp. 344.

30. Ídem. f. 4.

31. La disposición establecía que toda suspensión que excediera los treinta días y no fuera aceptada por el empleado le daría a este último derecho a considerar rescindido el contrato, pudiendo el patrón extender la medida a noventa días únicamente “en caso de fuerza mayor debidamente comprobada”. Esta última, además, debía ser “notificada en todos los casos de forma fehaciente al empleado u obrero”, caso contrario este último se volvía acreedor de la totalidad de los sueldos correspondientes al tiempo en que transcurrió la paralización de actividades. STP. *Ley 12.921...*, cit., p. 231.

empresa, es decir, considerando también las secciones dedicadas a la fabricación de cal y cemento.³²

Como en otras oportunidades, la disputa arribaba a la justicia luego de que fracasara la instancia administrativa. En la oficina local del MTP y luego en la demanda judicial, los representantes de Loma Negra defendieron la legitimidad de la medida, argumentando que habían notificado dos días antes a Robbiani de que la actividad se hallaba paralizada hasta nuevo aviso a raíz de la saturación de los depósitos y la falta de ventas. Por otra parte, argumentaron que la medida no había superado los treinta días que estipulaba el decreto 33.302, dado que cuatro días después la compañía había comenzado a reincorporar paulatinamente a los trabajadores a sus tareas habituales.³³ Por último, alegaron que Loma Negra no era una sino tres fábricas diferenciadas (cemento, cal y pedregullo), y que, por lo tanto, el prorrateo de acuerdo a la antigüedad debía hacerse atendiendo únicamente a la fábrica de granito.³⁴

El 10 de noviembre de 1954 el tribunal dictó la sentencia. Basándose en “las consideraciones apuntadas y por aplicación del principio jurisprudencial *in dubio pro operaris*”,³⁵ los magistrados fallaron a favor de los trabajadores considerando que la empresa era una unidad jurídica y económica que, frente a una situación de emergencia, debía notificar fehacientemente la medida para luego proceder a la reorganización de todos los sectores que conformaban la empresa. El fallo ratifica una vez más el poder que poseían las palabras de los dirigentes gremiales en la resolución de los juicios. En efecto, aunque Robbiani había sido citado a la audiencia como testigo por ambas partes, sabía muy bien de qué lado estaba posicionado. Su testimonio fue clave para constatar que la notificación había llegado al local del sindicato el sábado por la tarde, cuando éste se encontraba cerrado, y que por lo tanto no había arribado con suficiente antelación y que la medida era injustificada, dado que “los depósitos no se encontraban colmados en la fecha indicada”.³⁶

32. “Las empresas mantendrán en su empleo el número necesario de obreros para el funcionamiento normal de la fábrica. En caso de ser necesaria una reducción de obreros, se harán las suspensiones a prorrata, teniendo en cuenta la antigüedad como norma general.” En TTDJS, “Collura Salvador y otros c/Compañía Industrial Argentina Loma Negra S.A”, Olavarría, 1954, paq. 28, exp. 344.f. 28. Subrayado en el original.

33. Véase nota 32.

34. Ídem. ff. 39-49.

35. Locución latina que al castellano se traduce como “ante la duda, a favor del trabajador u operario”. Se trata de una de una de las premisas fundamentales del derecho procesal del trabajo, el cual tendía a beneficiar a la parte más débil a la hora de interpretar hechos dudosos o que no estaban directamente contemplados en ninguna normativa.

36. Ídem. f. 126 vta.

Otra declaración clave la aportó el delegado Alberto Kattenbach, el cual sostuvo que “en 18 años que lleva(ba) en la empresa la sección granito habría parado unas cinco veces, pero que en todos los casos su personal no fue suspendido sino pasado a otras secciones”.³⁷ Estos argumentos, citados textualmente en el fallo, fueron decisivos para que los jueces consideraran que la notificación poseía una cuota importante de ambigüedad semántica dado que establecía la “suspensión de tareas”, en lugar de precisar que en consecuencia el personal quedaba suspendido.

Conviene detenerse en la declaración de Kattenbach, que dejaba en claro que en situaciones similares de falta de trabajo la empresa había procedido a distribuir el personal para eludir las suspensiones. Este proceder se sustentaba en la interpretación acostumbrada del vago artículo 25 del convenio colectivo vigente por entonces. El caso sugiere que la gravitación de los sindicatos a partir de la llegada del peronismo introdujo nuevos hábitos cuya repetición constante los transformaron en prácticas que el empresariado se vio obligado a tolerar, transformándose en costumbres perjudiciales que atentaban contra una mayor productividad. “El de los delegados de personal es un derecho consuetudinario que se va formando a través de la propia actuación, derecho no regido por ley escrita alguna y que rige, en ocasiones, por la imposición que la fuerza sindical le da”, reconocía acertadamente el jurista Guillermo Cabanellas (1955, p. 12) en uno de los tantos estudios doctrinarios publicado en las revistas jurídicas especializadas en el contexto del Congreso de la Productividad de 1955. Era, en definitiva, la tolerancia de ciertas prácticas asentadas a fuerza de reiteración –como, en este caso, las destinadas a garantizar el pleno empleo y la estabilidad de los trabajadores en situaciones de crisis– la que habilitaba a que pudieran ser consideradas normas consuetudinarias por las autoridades públicas y por lo tanto pasibles de ser invocadas como argumentos legales en un tribunal como efectivamente ocurrió.

La legitimidad que poseían las nuevas costumbres y hábitos se aprecia de forma todavía más clara en otro de los juicios abiertos contra la compañía. El 1 de septiembre de 1952, uno de los ingenieros de Loma Negra informó a la Oficina de Personal que Oscar Huici, un obrero que se desempeñaba como ayudante foguista en la usina, había abandonado su puesto sin dar aviso ni al foguista ni al maquinista de turno. En función de que no era la primera vez que esto sucedía –en otra oportunidad le había llamado la atención “por estar tomando mate fuera del lugar de trabajo”–,³⁸ solicitaba que el obrero fuera sancionado,

37. Ídem. f. 128.

38. TTDJS, “Huici Oscar Fermin c/Compañía Industrial Argentina Loma Negra S.A”, Olavarría, 1952, pag. 33, f. 9.

de manera que diez días después el Jefe de la Oficina de Personal se dirigió al sindicato y al Subdelegado del MTP para comunicarle que el obrero quedaba suspendido por ocho días. Dos años antes, “reiterados abandonos de tareas”³⁹ por parte del obrero habían obligado a la empresa a aplicar medidas similares, que aparentemente habían sido avaladas por el sindicato. No obstante, en esta ocasión las máximas autoridades de este último optaron por rechazar la medida acompañando al actor a la sede del MTP. Allí, en una reunión presidida por el funcionario de la repartición, forzaron a la patronal a conmutar la suspensión por un apercibimiento y un compromiso por parte del trabajador de que en lo sucesivo debía solicitar verbalmente permiso para abandonar su puesto. Esta oferta sería rechazada por Huici quien, convencido de que había actuado dentro de los marcos de la ley, decidiría judicializar la cuestión con el objetivo de cobrar los jornales adeudados.⁴⁰

Algo había cambiado en los dos años que trascurrieron entre una sanción y la otra: Huici se había transformado en delegado de su sección. De acuerdo a su versión de los hechos, aquel día “con el propósito de satisfacer un pedido de sus compañeros (sobre oportunidad de tomar vacaciones), indicó a su superior inmediato don Ramón Rivarola, por medio de una “señal” que allí se estila (levantar un brazo), que iba a retirarse del lugar de trabajo, para que tomara las precauciones del caso”.⁴¹ Según el actor, el uso de una seña para retirarse del puesto se hacía “por costumbre no por indicación” debido al ruido de las máquinas, una afirmación respaldada por todos los trabajadores de la sección que comparecieron en la audiencia, incluso aquellos propuestos por la compañía como Felipe Divuono, quien incluso llegó a afirmar que era común que existieran “ausencias de obreros por cuestiones gremiales por poco espacio de tiempo, sin pedir permiso más que con una seña”.⁴² La evidencia era contundente incluso para José María Torres, el abogado defensor de Loma Negra. Consciente de que estaba a punto de sufrir un nuevo revés judicial, optó por direccionar su alegato hacia la cuestión de fondo, demostrando, una vez más, que lo que estaba en juego era mucho más que una disputa por jornales:

Excmo. Tribunal: Soy portavoz del sentir de las más altas autoridades de la empresa demandada, que al igual que las demás empresas, se halla frente a un delicadísimo problema: el avance de los dirigentes sindicales en las fábricas, pues es

39. Ídem. f. 11.

40. Ídem. ff. 2-4.

41. Ídem. ff. 2 y vta.

42. Ídem. ff. 58 y vta.

real y verdadero el auge e incremento de la injerencia de los mismos en los manejos internos de la fábrica. En este juicio, lo prueba el hecho de retiro de un obrero de su lugar de trabajo por medio de una seña, procedimiento éste que no pueden aceptar las empresas, de ahí que sea necesario poner freno a esta corruptela. Si bien el caso en autos podría considerarse como una pequeña cosa, tanto más el exiguo monto reclamado, es importante en el fondo, pues si antes los dictadores eran los patronos, ahora lo quieren ser los dirigentes gremiales [...] Para terminar, mi parte aceptaría el reajuste de la sanción impuesta al obrero o la conmutación de la misma por un apercibimiento; además le serían pagados los días de suspensión. En esta forma entiendo que la justicia colaboraría al establecimiento del orden y la disciplina en las empresas.⁴³

Huici también entendía que lo que estaba en juego era mucho más importante que “el exiguo monto reclamado”. Por eso decidió rechazar esta última oferta de la patronal con el objetivo de llevar el proceso judicial hasta su última instancia y que su victoria fuera total. Previsiblemente, los jueces se inclinaron a favor del actor considerando “que si bien [la patronal] tiene el derecho de no permitir que sus empleados con una simple seña se retiren del trabajo y exigirles otra forma de aviso, ello puede hacerse efectivo solamente después de haberse prevenido a los mismos en tal sentido, prevención que, dado lo manifestado por los testigos, aún no se había hecho conocer fehacientemente a la fecha de la infracción imputada al actor”.⁴⁴ La empresa había “hecho uso de una medida disciplinaria inadecuada que debe conceptuarse de excesiva como sanción”,⁴⁵ y por lo tanto debía abonarle los jornales a Huici y hacerse cargo de los costos del litigio.

Reflexiones finales

El siguiente trabajo ha indagado en los conflictos generados por la irrupción de las comisiones internas fabriles durante el primer peronismo y en la experiencia del Estado de los delegados sindicales por medio de un camino poco transitado por la historiografía. Por un lado, el análisis de una serie de causas judiciales tramitadas en el fuero laboral permitió adentrarnos en los establecimientos y reconstruir más directamente las tensiones que suscitaba la creciente intervención de

43. Ídem. ff. 59 y vta.

44. Ídem. f. 62.

45. Ídem.

las organizaciones sindicales en la organización del trabajo. Por el otro, habilitó la reconstrucción del vínculo que entablaron los delegados obreros con las agencias laborales especializadas, en particular la justicia del trabajo. Para cuando el fuero laboral fue creado, entablar demandas, aportar pruebas, asesorar a sus afiliados o testificar en una audiencia se habían transformado en prácticas inherentes al quehacer cotidiano del sindicalista. Aunque aún queda mucho por esclarecer respecto a sus vínculos con la ley y la justicia en las décadas previas al golpe de Estado de 1943, a la luz de los casos examinados no caben dudas de que durante el primer peronismo los sindicatos no sólo habían desembarcado en la justicia, sino que habían transformado a sus referentes en litigantes profesionales que conocían al dedillo las leyes y concurrían asiduamente a la oficina del MTP y al Tribunal de Trabajo.

Por otra parte, esta investigación permitió reconstruir el papel jugado por aquellos funcionarios que se encontraban al frente de las agencias laborales y sobre quienes recaía el desafío de mediar en los intensos conflictos que esta situación generaba. Al parecer las intervenciones de los delegados sindicales contaron con el beneplácito de los primeros magistrados del fuero, quienes consideraron que su palabra y sus opiniones eran más autorizadas no sólo que las de los patrones sino también que la del resto de los trabajadores, para quienes contar con el apoyo y el asesoramiento del delegado aumentaba notablemente sus posibilidades de lograr un fallo favorable. A juzgar por el resultado de las causas y, sobre todo, las palabras del abogado Torres que abrieron y cerraron este trabajo, es evidente que la justicia laboral olavariense no actuó como un dique de contención de estas disputas tan particulares. Pese a que el norte de la justicia laboral era la conciliación, la imposibilidad de lograr un avenimiento entre las partes obligó a los jueces a pronunciarse beneficiando con sus fallos a los trabajadores y legitimando el creciente poder de las comisiones internas de personal.⁴⁶

De lo dicho se desprende que, aun cuando Perón hubiera querido dar respuesta a las demandas del empresariado que, en el marco del Congreso de la Productividad de 1955, exigía al unísono el recorte del poder sindical, quizás no habría tenido mucho éxito dada la férrea resistencia del movimiento obrero a ceder parte de sus derechos conquistados, pero también la actitud de la baja burocracia estatal que, a juzgar por el caso de Olavarría, no quería o no podía cercenar la autoridad de los delegados ¿Se trataba de una singularidad de la burocracia olavariense o, por el contrario, de un fenómeno extendido y generalizado? La destrucción

46. Esto coincide con lo observado por Andrés Stagnaro (2018) para el caso platense. Allí también las posibilidades de conciliación descendieron notablemente en la medida en que intervenían en los juicios las organizaciones sindicales.

masiva de los expedientes del fuero no permite examinar con el mismo detalle lo sucedido en otros puntos de la provincia y realizar comparaciones certeras. No obstante, a juzgar por la evidencia contenida en las revistas jurídicas especializadas, es probable que la actitud de los funcionarios haya sido variable de un lugar a otro y así encontramos a algunos camaristas del fuero porteño que buscaron limitar un poder que parecía omnímodo, fallando a favor de los patrones en una serie de causas abiertas por sindicalistas despedidos o suspendidos por haberse extralimitado en sus funciones.⁴⁷ Como sea, al menos en estos años tempranos los vacíos legales impidieron el surgimiento de una jurisprudencia coherente y taxativa, lo que incrementó el poder discrecional de los primeros jueces laborales. Algunos de ellos se mostraron poco proclives a internalizar la retórica productivista que emanaba del gobierno nacional.

Futuros estudios deberán esclarecer esta cuestión atendiendo a las particularidades locales y profundizando la exploración de los perfiles de los magistrados y sus vínculos tanto con el sindicalismo como con el movimiento peronista en su conjunto. En principio, la evidencia desplegada a lo largo de este trabajo abre la posibilidad de pensar las distintas lógicas que guiaron las respuestas estatales a los conflictos entre el capital y el trabajo y cuestionar la idea sostenida por los trabajos existentes de que, en la medida en que fueron avistados los primeros nubarrones en el frente económico hacia 1949, el Estado peronista habría operado un giro de ciento ochenta grados en su política obrera en pos de atender a las demandas productivas, abandonando su actitud benevolente para con los trabajadores y profundizando sus aristas más represivas. Para los trabajadores de Olavarría, al menos, el contraste entre una etapa dorada marcada por las conquistas seguida de otra caracterizada por retrocesos que los colocaron a la defensiva, si no fue inexistente, parece haber sido menos marcado.

Bibliografía

- Adelman, J. (2000). Labour law in twentieth-century Argentina. En M. Van der Linden y R. Price (eds.). *The rise and development of collective labour law* (pp. 19-42). Peter Lang.
- Basualdo, V. (2010). Los delegados y las comisiones internas en la historia argentina: 1943-2007. En D. Azpiazu, M. Schorr y V. Basualdo. *La industria y el sindicalismo de base en la Argentina* (pp. 81-157). Atuel.
- Belini, C. (2003). *La industria durante el primer peronismo (1946-1955)*.

47. Los fallos de la las salas I y II se encuentran sintetizados en Cabanellas (1955, pp. 28-30).

- Un análisis de las políticas y su impacto.* Tesis doctoral, Universidad de Buenos Aires.
- Bitrán, R. (1994). *El Congreso de la Productividad. La reconversión económica durante el segundo gobierno peronista.* El Bloque.
- Cabanellas, G. (1955). Régimen legal de los delegados obreros en la República Argentina. *Gaceta del Trabajo*, 32, 1-32.
- Canavessi, P. (2020a). La rebelión de las aprendizas: cultura legal y conflictividad laboral en los Tribunales de Trabajo. Olavarria, 1951. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*. 52. 89-115. <https://doi.org/10.34096/bol.rav.n52.7171>.
- Canavessi, P. (2020b). Un laboratorio judicial: el surgimiento de los tribunales del trabajo en la provincia de Buenos Aires. En J.M. Palacio (dir.). *Demandando al capital. El peronismo y la creación de los tribunales del trabajo en la Argentina* (pp. 43-64). Prohistoria.
- Ceruso, D. y Schiavi, M. (2012). La organización obrera de base en una época en transición: las comisiones internas en los orígenes del peronismo (1936-1947). El caso de los textiles y los metalúrgicos. *Ciclos en la Historia, la Economía y la Sociedad*, 2012, 39.
- Doyon, L. (2006). *Perón y los trabajadores. Los orígenes del sindicalismo peronista.* Siglo XXI.
- Garguin, E. (2000). Relaciones entre Estado y sindicatos durante los gobiernos radicales, 1916-1930. En J. Panettieri (comp.). *Argentina: trabajadores entre dos guerras* (pp. 87-117). Eudeba.
- Gaudio, R. y Pilone, C. (1984). Estado y relaciones laborales en el período previo al surgimiento del peronismo, 1935-1943. *Desarrollo Económico*, 94, 235-273. <https://doi.org/10.2307/3466740>.
- Gutiérrez, F. y Fernández Tomás, E. (2020). De responsabilidades y artilugios patronales: la justicia laboral frente a los empresarios azucareros. Tucumán durante el primer peronismo. *Pasado Abierto. Revista del CEHis*, 12, 200-219.
- James, D. (1981). Racionalización y respuesta de la clase obrera: contextos y limitaciones de la actividad gremial en la Argentina. *Desarrollo Económico*, 83, 321-349. <https://doi.org/10.2307/3466352>.
- Kabat, M. (2007). El Congreso de la Productividad de 1955: un análisis desde los enfrentamientos de la industria del calzado. *Razón y Revolución*, 17, 90-103.
- Kabat, M. y Harari, I. (2014). Las comisiones internas bajo el peronismo clásico (Argentina, 1946-1955). Conflictos en torno a su accionar y reglamentación. *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 41, 108-131. <http://dx.doi.org/10.4067/S0719-12432014000200005>.
- Korzeniewicz, R. (1993). Las vísperas del peronismo. Los conflictos laborales entre 1930 y 1943. *Desarrollo Económico*, 131, 323-354. <https://doi.org/10.2307/3467085>.
- Krotoschin, E. (1950). *Curso de legislación del trabajo.* De Palma.

- Lobato, M. (2007). Historia de las instituciones laborales en Argentina: una asignatura pendiente. *Revista de Trabajo*, 4, 145-154.
- Lobato, M. y Suriano, J. (comps.) (2014). *La sociedad del trabajo. Las instituciones laborales en la Argentina (1900-1943)*. Edhasa.
- Neiburg, F. (1988). *Fábrica y villa obrera: historia social y antropología de los obreros del cemento*. Centro Editor de América Latina.
- Paz, C. (2001). *Capitalismo, tecnología e impacto ambiental. Un análisis de las transformaciones socioeconómicas, estructurales y ambientales del subsistema minero de Olavarría*. Tesis de maestría, Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Ramírez Gronda, J. (1942). *Los conflictos de trabajo. Sus soluciones en el derecho argentino y comparado*. Ideas.
- Schiavi, M. (2011). Aproximaciones a la huelga metalúrgica de 1947. En V. Basualdo (coord.), *La clase trabajadora en la Argentina del siglo XX: experiencias de lucha y organización* (pp. 17-41). Cara o Ceca.
- Schiavi, M. (2013). Organización y conflictividad textil: La Fábrica Argentina de Alpargatas a comienzos del primer gobierno peronista. *Mundos do Trabalho*, 8, 252-272. <http://dx.doi.org/10.5007/1984-9222.2012v4n8p252>.
- Schjolden, L. (2002). *Suing for justice: Labor and the courts in Argentina, 1900-1943*. Tesis doctoral, University of California.
- Stagnaro, A. (2018). *Y nació un derecho. Los tribunales del trabajo en la provincia de Buenos Aires*. Biblos.
- Suriano, J. (2011). El Departamento Nacional del Trabajo y la política laboral durante el primer gobierno de Hipólito Yrigoyen. En M. Plotkin y E. Zimmermann (comps.). *Los saberes del Estado* (pp. 35-72). Edhasa.
- Wally, J. (2009). *Peronismo en Olavarría. 1945-1983*. Municipalidad de Olavarría.

Crítica de libros

Enzo Traverso, *Revolución. Una historia intelectual*, Buenos Aires, FCE, 2022, 615 pgs.

En el reciente debate que Enzo Traverso entabló con George Didi-Huberman (publicado en castellano en *Acta Poética* 44), aquel profundizó sobre los riesgos de la falta de contextualización y de contenido político. El disparador de esa discusión se encuentra en la introducción de *Revolución. Una historia intelectual*, y los argumentos de Traverso pueden pensarse como una continuidad del propósito del libro: la necesidad de historizar para poder conceptualizar o teorizar. En el caso de *Revolución*, la operación de reponer hechos, sucesos y procesos, y de ubicar en tiempo y espacio a revolucionarios y teóricos, funciona en tanto un ejercicio intelectual que el autor califica como necesario y que vincula a un propósito político: el de brindar una reflexión sobre los procesos revolucionarios ocurridos entre la Revolución Francesa y la crisis de la Unión Soviética, en vistas de pensar cómo encarar futuras transformaciones económicas, políticas y sociales.

Publicado en 2021 en inglés, el autor asume este trabajo como deudor de los planteos de Karl Marx y Walter Benjamin, una afirmación que indica en qué tradición Traverso pretende inscribir su obra. No obstante, el diálogo que establece con León Trotsky y Carl Schmitt, como así la presencia –escasa en citas pero no en temáticas– de Reinhardt Kosseleck, son muestras de sus otras herencias. La invitación a historizar y conceptualizar la revolución se compone de seis capítulos temáticos. Suele ser una crítica recurrente que Traverso organiza sus publicaciones como rompecabezas, bajo la sospecha de que sus piezas no son otra cosa que ensayos aislados que decidió unificar. Si bien la reiteración de algunas problemáticas puede ser una objeción consistente, el hecho de que el formato cuestionado se reitere en este libro y en *A sangre y fuego*, *La historia como campo de batalla* y *Melancolía de izquierda*, a esta altura debería ratificar que se trata de su propio estilo.

La elección de los dos ejes del libro, las revoluciones de 1789 y de 1917,

va en sintonía con un debate ideológico, que juega con el rescate de las potencialidades transformadoras de esos procesos y la crítica e incluso impugnación a las consecuencias de sus violencias desbocadas. Esto último se realiza tomando distancia de una de las dos lecturas que, de acuerdo a Traverso, hegemonizan la crítica a la experiencia del comunismo soviético: es constante su rechazo a las interpretaciones de la línea Payne-Sternhell-Mosse, discusión que viene encarando desde su trabajo *El totalitarismo: historia de un debate*, y que profundizó en *La historia como campo de batalla: interpretar las violencias del siglo XX*, donde ratifica que no hay lugar para la asimilación entre fascismos y socialismos. Así, las continuidades y rupturas políticas, semánticas, estéticas, entre el proceso francés y el ruso se plantean marginando otros casos, dentro de los cuales destaca su insistencia por relativizar el impacto de la Comuna de París. Sin embargo, esta selección no anula la pretensión totalizadora del autor con este trabajo, un propósito muy valioso en un contexto en que la producción historiográfica no se caracteriza por estudios abarcativos, pero que implica correr riesgos en los que cae.

El primer capítulo, el más histórico de la obra, se propone contextualizar la representación marxista de las revoluciones como locomotoras, para recordar no solo el cambio que experimentó el término revolución sino también la humanidad a lo largo del siglo XIX. Esta revisión de los sentidos y del concepto es continuada en el tercer capítulo, dedicado a los símbolos y los lugares de la memoria, en el que repasa el legado de 1789 desde Kant, Hegel, Marx y Engels, incluyendo las tensiones que en el análisis de epopeyas emancipatorias pueden infligir las consideraciones sobre el Terror jacobino y la dictadura del proletariado. Este enfoque teórico es alternado por aquellos capítulos dedicados a los y las protagonistas de las revoluciones. En esa línea, el segundo capítulo, “Cuerpos revolucionarios”, vuelve al terreno de las representaciones desde la plástica, la literatura, los textos de Trotsky y de Tocqueville, y de los propios cuerpos físicos, desde ser símbolos contradictorios (la conservación del cadáver de Lenin) o abyectos (la mutilación y vejámenes sobre el de Benito Mussolini), pasando por la biopolítica, las discusiones sobre las relaciones entre Estado, revolución y soberanía. Asimismo incorpora reflexiones valiosas por su inclusión en sí, aunque no renovadoras, sobre la liberación sexual y el rol de las mujeres. El cuarto capítulo, el más extenso, apunta a otro tipo de protagonista y lo hace desde una reconstrucción minuciosa y ambiciosa: las trayectorias de intelectuales revolucionarios son analizadas para delimitar, no una periodización como ocurre en los otros capítulos, sino una categoría. Mientras señala la ausencia de las masas proletarias en el liderazgo de ciertas gestas emancipatorias, elige devolverle el rostro humano a las revoluciones desde los y las intelectuales que, sean parias, bohemios o desclasados (términos en los que profundiza), no dejan de ser una minoría. Al mismo tiempo, la definición de esos actores reposa principalmente en casos europeos, a pesar de que en su afán totalizador incorpora referentes de América Latina,

Centroamérica y el Lejano Oriente, a los que engloba bajo la categoría de “mundo colonial”.

El quinto capítulo vuelve al terreno de las ideas y los conceptos al explorar las distintas genealogías del término *libertad* y sus contrapuntos con *liberación*. Acorde con el objetivo político del libro, aquí aparece la crítica a las corrientes liberales, donde el cuestionamiento a Hannah Arendt es obligado. Es probable que ello y la referencia a la libertad como “cáscara vacía” de Herbert Marcuse (que el autor desarrolla a través de la discusión con Jean Paul Sartre y la referencia a diversas apropiaciones pictóricas y simbólicas) se relacionen con una discusión que Traverso no da directamente en este libro pero sí en otras publicaciones. El ascenso de nuevas derechas y la reversión de otras “viejas” parece ser combatido desde esta denuncia contra la flexibilidad y poca consistencia que puede significar la defensa de la “libertad”. Este debate vuelve de forma tácita en el último capítulo, “Historizar al comunismo”, el de mayor cohesión quizás por ser el resultado de los cursos que dictó entre el 2018 y el 2020 en diversas universidades bajo esa propuesta. En este caso, el autor propone una salida superadora tanto a la idealización de la experiencia del comunismo soviético como al relato anticomunista de la Guerra Fría. A través del análisis de las que considera las cuatro formas del comunismo en el siglo XX (revolución, régimen, anti-colonialismo y socialdemocracia), busca impugnar la lectura conservadora de la ligazón Lenin-Stalin sin negar la existencia de vasos comunicantes entre la revolución bolchevique y el estalinismo.

Llegado a este punto, la intención de dar pelea al bastardeo de la tradición revolucionaria que realizan las nuevas derechas o la historiografía liberal y conservadora es una explicación factible de la motivación que disparó esta publicación. Esto nos conduce a la pregunta de si el propósito de Traverso es una operación de reflexión y superación sobre la experiencia revolucionaria, o sobre las izquierdas, en la que incluye a la Ilustración. El último capítulo se inclinaría por esa segunda opción, al poner en evidencia no solo su disputa con Eric Hobsbawm (no habría “era de las catástrofes”), sino también su preocupación por el abismo ideológico y político que el fin del socialismo real dejó en el mundo, y que queda expuesto en su interpelación a “una nueva izquierda global”. Con ello complementa el negativo diagnóstico que fue su anterior libro, *Melancolía de izquierda*, con el que posiblemente *Revolución* conforme una especie de Jano, el dios de las dos caras. Y el de la incertidumbre de lo que está por venir.

Mercedes F. López Cantera

Universidad de Buenos Aires - Consejo Nacional de Investigaciones Científica y Técnicas
Centro de Estudios Históricos de los Trabajadores y las Izquierdas, Buenos Aires, Argentina
ORCID: 0009-0001-0053-2918
mercedes.lopez.cantera@gmail.com
DOI 10.46688/ahmoi.n22.408

David Harvey, *The Anti-Capitalist Chronicles*, Londres, Pluto Press, 2020, 220 pgs.

David Harvey se ha labrado a lo largo de varias décadas un reconocido puesto en el campo de la teoría social marxista, añadiendo además a su extenso currículum académico importantes obras en el ámbito de la geografía o la antropología. Sus textos han supuesto notables contribuciones para la construcción de una crítica materialista de las políticas neoliberales que han marcado la actualidad social de los últimos treinta o cuarenta años.

El último libro de Harvey, *The Anti-Capitalist Chronicles*, sigue el recorrido trazado en algunos de sus textos anteriores para reactualizarlos y extraer de ellos una radiografía incisiva de la economía política actual. En ello, el libro constituye una vía de acceso a algunos de los aspectos más destacados de la producción intelectual de Harvey. Los lectores ya familiarizados con su trabajo podrán apreciar cómo revive conceptos e ideas de varios períodos de su carrera, utilizándolos para tejer comentarios profundos y novedosos sobre asuntos actuales, desde la financiarización del poder pasando por el desarrollo urbano hasta las contiendas geopolíticas y militares. Los recién llegados al trabajo de Harvey seguramente encontrarán en este texto un fuerte incentivo para comenzar el largo y fructífero viaje a través de su prodigiosa obra.

En *The Anti-Capitalist Chronicles* Harvey ha planteado un breve pero impetuoso manifiesto para la acción socialista. Apoyándose en numerosos ejemplos para ilustrar sus afirmaciones, Harvey emplea su análisis de la sociedad capitalista para hacer recomendaciones sobre cómo podríamos transformar radicalmente nuestra realidad a través de la acción colectiva. A pesar de su carácter fragmentario y a veces un tanto errante –el libro está compuesto por 19 capítulos de temática diversa que rara vez sobrepasan las veinte páginas–, hay una pregunta clave que recorre de manera incesante las distintas secciones del libro: ¿en torno a qué crisis existenciales del capitalismo global podría articularse un movimiento anticapitalista? Harvey ofrece dos grandes frentes en torno a los cuales un potencial de movilización global puede efectuarse: los sistémicos problemas de desigualdad social a lo largo del Norte y del Sur global, por un lado, y la presente y futura amenaza del cambio climático, por otro. Ambos consecuencia de un modo de producción injusto y depredador.

Consecuentemente, los capítulos que componen el libro pueden adscribirse de forma general a tres grandes áreas temáticas teóricas, históricas y contemporáneas: el funcionamiento y las fallas inherentes del capitalismo global, las contradicciones de las políticas neoliberales y, por último, los desafíos y las potencialidades radicales involucrados en la creación de alternativas socialistas. Cada capítulo tiende a enfatizar un tema sobre el resto, si bien estos tres temas a menudo se entrelazan.

Al primer grupo pertenecen las reflexiones de Harvey en torno al papel cada vez más dominante de China en el capitalismo globalizado, los peli-

gros sociales y ecológicos que acarrearán la expansión cuantitativa y el ansia de crecimiento económico o las formas previas y actuales de acumulación capitalista. De especial interés en vista de los intereses generales del libro son los capítulos 9 y 14, titulados “The Growth Syndrome” y “Carbon Dioxide Emissions and Climate Change”, respectivamente. Tomando como ejemplo a China, Harvey vincula ambos capítulos al trazar una línea de continuidad entre las ansias capitalistas relativas a las tasas de crecimiento anuales y las consecuencias climáticas que se derivan de tales aspiraciones económicas. Por una parte, explica Harvey, la aceleración constante de la producción ha ido acompañada de un énfasis en la automatización y en el uso de inteligencia artificial, lo que ha empeorado las condiciones laborales de muchos trabajadores. El reemplazo de la producción de artículos de baja tecnología (la manufactura *Shanzai*) por la alta tecnología ha supuesto la desaparición de empleos previos con bajos salarios, ahora automatizados. Por otra parte, la tremenda expansión urbana de este país ha aumentado drásticamente las emisiones de dióxido de carbono, una amenaza que requiere de soluciones inminentes y globales, unidas a movimientos efectivos de resistencia climática, que aboguen por la reforestación del Amazonas, de Borneo o de Sumatra o por la implementación en la agricultura de métodos de absorción del carbono.

En el segundo grupo temático se incluyen los capítulos que describen las características y problemáticas del neoliberalismo, la financiarización del poder que le es característica o la erosión de las posibilidades electivas del consumidor. De carácter más teórico, estos capítulos subrayan, entre otras cosas, las implicaciones reales de las leyes de movimiento del capital industrial y postindustrial. En el capítulo 13, por ejemplo, Harvey hace uso de la teoría marxista del valor para delinear las repercusiones que el crecimiento exponencial de la economía de servicios y de las nuevas formas de consumo han supuesto para la composición y la morfología de las clases trabajadoras en numerosos países desindustrializados. Vinculado a ello, en el capítulo 15, “Rate versus Mass of Surplus Value”, Harvey analiza cómo el abandono de los acuerdos de Bretton-Woods ha provocado a la larga una causalidad circular y acumulativa según la cual se produce un trasvase constante de valor de las economías capitalistas menos desarrolladas a las economías imperialistas más ricas. Ambos capítulos sirven a Harvey para exponer, de cara a la tesis general del libro, cómo el proyecto neoliberal sigue en funcionamiento pero, crucialmente, ha perdido su legitimidad a raíz de sus nefastas repercusiones sociales. Es en torno a ellas que un movimiento de protesta organizado y colectivo puede surgir.

El tercer grupo temático, en el que Harvey sintetiza el propósito socialista de su libro, se centra en los desafíos presentes a los que se enfrentan los proyectos anticapitalistas. Harvey traza en estos capítulos posibles rutas a lo largo de las cuales podrían producirse transformaciones importantes del sistema capitalista, incluyendo en ellas acciones llevadas a cabo por trabajadores de contextos geográficos y nacionales diversos. Harvey argu-

menta aquí que una política socialista constituye una vía necesaria para la protección y el desarrollo de las libertades individuales y colectivas, algo que ilustra partiendo de la crisis sanitaria más reciente. En los últimos dos capítulos de *The Anti-Capitalist Chronicles*, Harvey asegura que si bien la pandemia de covid-19 ha afectado en especial a los sectores proletarios alrededor del mundo, ha originado también importantes dudas y críticas en torno a las desigualdades y la viabilidad ecológica del capitalismo. Ello, sostiene Harvey, puede funcionar como base para la articulación de un nuevo e inclusivo movimiento anticapitalista.

The Anti-Capitalist Chronicles es un libro menos elaborado que otras de las producciones académicas de Harvey, puesto que en él se recogen muchas de las ideas ya previamente discutidas por el autor en otras publicaciones y no contiene, por ello, grandes avances teóricos. En cambio, la síntesis realizada en el libro, así como la multitud de frentes temáticos que ofrecen una introducción breve pero valiosa a cuestiones de la mayor importancia para el presente y el futuro del capitalismo global, lo convierten en una pieza de clara orientación didáctica, como atestiguan las preguntas al lector y las recomendaciones bibliográficas que Harvey ofrece al final de la obra. En suma, *The Anti-Capitalist Chronicles* es una adición bienvenida a la biblioteca de cualquiera que busque comprender de manera amena y accesible las posibilidades y matices teóricos de la política anticapitalista contemporánea.

Daniel López Fernández

Universitat de València, Valencia, España

ORCID: 0000-0003-0230-4502

daniel.lopfer21@gmail.com

DOI 10.46688/ahmoi.n22.409

Richard Evans. *Eric Hobsbawm. Una vida en la historia*, Crítica, Buenos Aires, 2021, 878 pgs.

Eric Hobsbawm fue uno de los grandes historiadores del siglo XX. La magnitud y los aportes proporcionados por su obra historiográfica, la recepción que ésta ha tenido, su activa participación en el Grupo de Historiadores del Partido Comunista de Gran Bretaña, su fuerte compromiso político y el hecho de que su vida se haya visto marcada por los grandes acontecimientos del siglo XX, parecen justificar por sí mismos la empresa de escribir su biografía. En ese sentido, el libro *Eric Hobsbawm. Una vida en la historia*, de Richard J. Evans –publicado en Gran Bretaña en 2019 y traducido al español en 2021–, se propone el objetivo de dar cuenta de la trayectoria vital de Hobsbawm, en una especie de diálogo o complemento de la autobiografía de Hobsbawm. Si la autobiografía había sido presentada como la “introducción al siglo más extraordinario de la historia universal siguiendo el itinerario de un ser humano cuya vida posiblemente no hubiera podido tener lugar en otra época”, “esta biografía, por tanto, se concentra sobre todo en las experiencias personales de Eric y en su vida interior, sin por eso omitir su desarrollo intelectual y político”. Así, lo que pretenderá demostrar a lo largo de este trabajo es “cómo su intuición de historiador fue configurada no solo por el contexto político e histórico en el que vivió sino también por sus circunstancias personales, sus compromisos y pasiones”, convirtiéndose esta premisa en una de las hipótesis centrales que hilvanarán su narración.

El libro está dividido en 10 capítulos, ordenados cronológicamente. Los dos primeros narran la infancia y la adolescencia de Hobsbawm. En estos capítulos iniciales podemos encontrar dos señas que atraviesan el libro: por un lado, un cierto prejuicio que se monta en torno a la militancia de Hobsbawm en el Partido Comunista, así como cierto recelo por su adscripción al marxismo. Su adhesión al comunismo –y la persistencia de esta opción a lo largo de su vida– no es ponderada tanto como una decisión política, sino que es concebida como la respuesta ante la soledad que tuvo que afrontar desde muy joven. El partido se habría convertido en una familia supletoria, capaz de brindarle una sensación de estabilidad. Por otro lado, lo que percibimos es una escasa problematización en torno a la figura o al concepto de “intelectual”, anudada, a la vez, con una mirada teleológica, que lo lleva a ver en un pequeño Hobsbawm de tan solo 15 años a un “intelectual socialista”.

El capítulo 3 está dedicado a reconstruir los años de Hobsbawm en la universidad de Cambridge: su aproximación a una historia que se desmarcaba de las lecturas positivas, su vinculación a algunas sociedades estudiantiles, su rol como escritor y luego editor de un periódico estudiantil y las tareas que desempeñó como militante del PC, sobre todo en relación a la redacción de algunos artículos destinados a fundamentar la posición frente a la Segunda Guerra Mundial. Tanto este capítulo como el anterior tienen

una extensión demasiado larga, en tanto que cada uno de ellos cuenta con 100 páginas, dedicadas a breves períodos de tiempo.

El capítulo 4 recorre los años de la Segunda Guerra Mundial. El quinto capítulo se abre con su desmovilización y se enfoca en la vuelta a su carrera académica en Cambridge, hasta 1954, incluyendo la realización de su tesis doctoral y su participación en el Grupo de Historiadores del Partido Comunista. Recién llegando a la página 400 comenzamos a toparnos con el Hobsbawm historiador. Así, una parte importante del capítulo está dedicada a la conformación de este grupo, a la reseña del tipo de actividades que realizaron y a la redacción de la famosa revista *Past and Present*. Aquí Evans atribuye a la influencia de Hobsbawm el hecho de “que la revista tuvo por objetivo desarrollar un concepto de historia amplio y exhaustivo”.

Los capítulos 6, 7 y 8 –que abarcan un período que va desde 1954 hasta 1987– se centran en la dimensión pública de la vida de Hobsbawm, tanto a su consagración como historiador y los debates políticos en los que intervienen los historiadores marxistas británicos como a otros aspectos menos conocidos, como la participación de Hobsbawm en programas radiales de la BBC y su trabajo como crítico y cronista de jazz. Evans reconstruye los debates al interior del comunismo británico, las intervenciones en la prensa partidaria, la creación de la *New Left Review*, en un proceso que se desencadena con la renuncia de un gran número de militantes. La decisión de Hobsbawm de permanecer en las filas del partido es explicada a la luz de las tensiones que lo atraviesan, que se dibujan en una permanente incomodidad con la estructura partidaria, a la vez que por su voluntad de seguir sosteniendo vínculos e instancias de discusión y producción con quienes optaron por alejarse. No hace referencia, en cambio, a argumentos político-ideológicos o programáticos. Evans se detiene, también en estas páginas, en la consagración de Hobsbawm como un escritor para el gran público, dando cuenta de las circunstancias en las que fueron escritos sus libros, sus aportes a la producción historiográfica, como así también de las relaciones que comienza a entablar con el mundo editorial. De estos capítulos también vale destacar el foco puesto en las relaciones que Hobsbawm entabló con historiadores e intelectuales de diferentes países (sobre todo, Italia, Francia, el este europeo y Estados Unidos), el intento de auspiciar instancias colectivas y la centralidad de su rol como docente. Además, incluye sus permanentes viajes, entre los que resaltan sus incursiones en el campo italiano y sus tours por América Latina, los cuales lo habrían provisto de un interés teórico e historiográfico sobre la vida y formas de lucha de otras clases subalternas, más allá de la clase obrera industrial. De esa nueva preocupación emergerían libros como *Rebeldes primitivos: estudio sobre las formas arcaicas de los movimientos sociales en los siglos XIX y XX* y *Bandidos*.

El capítulo 9 está marcado por los debates que se abren tras la caída de la URSS, la disolución del PC británico y la polémica que entabla con el historiador François Furet en torno a la interpretación de la revolución francesa y, por elevación, de la revolución de octubre. Son también los años

en los que Hobsbawm escribe sobre algunos tópicos nuevos para su producción, como teoría de la historiografía o los nacionalismos, a la vez que publica su *Historia del Siglo XX*. Por último, el capítulo final está dedicado a sus últimos años y a su enfermedad final.

Como hemos visto, a lo largo de esta biografía nos encontramos con una exhaustiva reconstrucción de la vida de Hobsbawm, labrada sobre un vastísimo material de archivo, construido en base al acervo documental de las instituciones por las que Hobsbawm pasó, a sus diarios personales y a los testimonios brindados por la familia. De esta manera, el libro logra introducirnos sobre aspectos desconocidos de la vida de Hobsbawm, que no pueden pensarse como escindidos de sus preocupaciones intelectuales. Pero, a la vez, nos lleva a perdernos en un sinfín de datos sin aparente jerarquía, haciendo que cuestiones importantes, como los debates historiográficos sostenidos por Hobsbawm a lo largo de su carrera no sean lo suficientemente ponderados o no sean desarrollados con profundidad. Si bien tratándose de una biografía podría parecer absurdo cuestionar la centralidad que adquiere la vida del historiador británico, nos parece pertinente señalar que la forma en que es construida su figura, poniendo eje en la excepcionalidad de su obra y su trayectoria, no nos permite comprender cuáles son los aspectos compartidos con otros historiadores, ya sea en la conformación de un determinado tipo de intervención intelectual o en la configuración de ciertas claves interpretativas. En este recorrido es posible, además, ver cómo una constante que atraviesa el libro es la pregunta por el vínculo de Hobsbawm con el Partido Comunista Británico. Si bien sostenemos que esta tensión, en muchos casos, es resuelta por Evans de una manera un tanto lineal o simplista –en tanto que su compromiso con el marxismo es pensado como un factor que habría constreñido su producción y su imaginación histórica–, no deja de contribuir a la reflexión sobre uno de los problemas que han atravesado al siglo XX, que es la pregunta por la relación entre los intelectuales y la política.

Laura Scoppetta

Instituto de Estudios Críticos en Humanidades - Universidad Nacional de Rosario
Centro de Estudios Históricos de los Trabajadores y las Izquierdas - Rosario, Argentina
ORCID: 0000-0003-0335-7446
lau.scoppetta@gmail.com
DOI 10.46688/ahmoi.n22.410

Instrucciones para los autores

1. Originalidad

Las colaboraciones deben ser originales y no estar siendo sometidas simultáneamente a evaluación en ninguna otra publicación. *Archivos* se compromete a acusar recibo en la semana de recibida la colaboración y a comunicar la respuesta de la evaluación en un lapso no mayor a cuatro meses.

2. Extensión

Artículos: hasta 55.000 caracteres con espacio (incluyendo las notas a pie, las referencias bibliográficas al final del texto y el resumen).

Reseñas: hasta 8.000 caracteres con espacio.

3. Formato

Los trabajos deberán ser enviados en formato .doc o .rtf, en tamaño de hoja A4, con fuente Times New Roman tamaño 12, interlineado a espacio y medio (1,5), sin justificar. Todas las páginas deberán ser numeradas. Las reseñas se recibirán exclusivamente en español. En el caso de propuestas de artículos en otro idioma consultar previamente al Consejo editorial antes de realizar el envío.

La primera página deberá contener la siguiente información:

- a) Título en castellano e inglés.
- b) Nombre del autor/a o los autores/as y su pertenencia institucional.
- c) Resumen de no más de 120 palabras y cuatro palabras clave. Ambos en castellano y en inglés.
- d) Correo electrónico de contacto.
- e) Identificar ORCID.

Cualquier referencia que permita inferir el nombre del autor/a deberá ser eliminada del texto, con excepción de la primera página, para permitir la evaluación anónima.

4. Citas

Las citas, o reproducción de palabras de otro texto, de fuentes, etcétera, deben ir entre comillas, sin bastardillas. Si la cita es de más de tres renglones, se recomienda dejarla como párrafo aparte, con un blanco arriba y otro abajo.

5. Bibliografía

El sistema de citado empleado por la revista es el especificado por las normas APA. No se aceptarán textos con referencias bibliográficas a pie de página.

Ejemplo: (Hobsbawm, 1989, pp. 25-65).

Al final del trabajo se incluirán las referencias bibliográficas, con el formato: Apellido, N. (año de edición). Título del texto. Editorial. Ténganse en cuenta los siguientes ejemplos:

Libros (con autor individual):

Falcón, R. (1984). *Los orígenes del movimiento obrero, 1857-1899*. Centro Editor de América Latina.

Marx, K. (1987). *Trabajo asalariado y capital* (1849). Cartago.

Libros (con varios autores):

Batalha, C. H. M., Teixeira da Silva, F., y Fortes, A. (comps.) (2004). *Culturas de classe: identidade e diversidade na formação do operariado*. Editora da Unicamp.

Capítulo de libro:

Anderson, P. (1984). La historia de los partidos comunistas. En R. Samuel (ed.). *Historia popular y teoría socialista* (pp. 150-165). Crítica.

Artículo de Revista:

Aricó, J. (1973). Espontaneidad y dirección conciente en el pensamiento de Gramsci. *Pasado y Presente*, 1, 87-101.

Libro en versión electrónica:

De Jesús Domínguez, J. (1887). *La autonomía administrativa en Puerto Rico*. <http://memory.loc.gov/>

Tesis:

Kalmanowiecki, L. (1997). *Military Power and Policing in Argentina 1900-1955*. Tesis Doctoral, New School for Social Research.

6. Evaluación

Todas las propuestas son recibidas por la Secretaría de redacción quien se ocupa de acusar recibo al autor/ra. A continuación, los trabajos son evaluados en primera instancia por el Equipo Editorial a fin de establecer si las temáticas se ajustan al alcance, objetivos y requisitos establecidos por la revista. En caso de no rhacerlo, los aportes son rechazados. Cuando la primera evaluación es positiva, se escogen dos árbitros especialistas en el área para juzgar la calidad del trabajo. El sistema de evaluación adoptado por la revista es doble ciego preservando el anonimato de los/as autores y los/as evaluadores/as.

7. Código de ética

Con la intención adherir al consenso universal sobre la práctica editorial científica, el Equipo Editorial de la revista adhiere a la guía y las instrucciones elaboradas por el COPE: Committee on Publication Ethics.

Se invita a los/as autores/as, investigadores/as y evaluadores/as a interiorizarse en los lineamientos internacionales vinculados a la ética en publicación para evitar faltas que podrían generarse por su desconocimiento.

8. Política de plagio

El Equipo Editorial de *Archivos de Historia del Movimiento Obrero y la Izquierda* adopta diversas herramientas para detectar plagio o prácticas de auto-plagio, fabricación de datos o problemas éticos, en general, presentes en las propuestas remitidas por los autores. Para ello se compromete a implementar medidas, a través de herramientas adecuadas como Similarity Check, Plagiarismdetector, Quetext, etc. Asimismo, se reserva el derecho de rechazar y/o eliminar todo artículo en el cual se haya detectado cualquier forma de plagio o prácticas de auto-plagio sin importar la etapa de edición en la que el mismo se encuentre.