

LA HUELGA FERROVIARIA DE 1917 Y SU REPERCUSIÓN EN ROSARIO

Claudia A. Hidalgo
(P.U.C.A.-Rosario)

Cuando Hipólito Yrigoyen asumió su primer gobierno, la República Argentina atravesaba una profunda crisis económica. Diversos factores confluieron para que se interrumpiera el sostenido crecimiento que experimentaba la economía argentina desde fines del siglo XIX. A partir de 1913, Europa comenzó una etapa de depresión como consecuencia de las dificultades financieras que ocasionó el conflicto de los Balcanes, sumándose a la gravedad de tal situación el estallido de la Primera Guerra Mundial. La afluencia de capitales extranjeros cesó provocando "una disminución sustancial de las cantidades y valores del comercio exterior en uno de sus dos términos, la importación",¹ añadiéndose a ello una fuerte contracción en las exportaciones.²

En Rosario produjo una honda sensación el conocimiento del inicio de la gran guerra provocando en su seno disímiles reacciones. Algunos patrones pertenecientes a cada una de las nacionalidades en pugna despidieron a sus empleados u obreros vinculados al bando contrario; en los cinematógrafos quedó prohibido el exhibir cintas relativas a la conflagración, hubo manifestaciones públicas, la útil enfermería anglo-alemana llegó a disolverse y en las radas del puerto local permanecieron anclados buques de bandera alemana o austro-húngara que buscaron aguas neutrales ante la persecución de na-

¹ Ana Teresa Saigón, "El gobierno de Yrigoyen y las tarifas ferroviarias", en *Revista Todo es Historia*, (Buenos Aires, año 1985) N° 216, pág. 50 y sgte.

² David Rock, *El Radicalismo Argentino. 1890-1930*, (Buenos Aires, Amorrortu Editores, 1977), pág. 147.

ves inglesas.³ En la esfera del trabajo serios inconvenientes se multiplicaron fruto de los alcances de las problemáticas mundiales. Hubo que organizar cocinas populares, dar asistencia a los desocupados, cuando no se contemplaron otros auxilios como el expendio de pan barato en dependencias municipales y la habilitación de salas y sótanos del hospital del Centenario para ser utilizadas como albergues nocturnos.⁴

Ciertamente, la complicada circunstancia que experimentaba la economía nacional se proyectó al campo social siendo el resultado inmediato la disminución de los salarios y el desempleo. La clase obrera no había sido protegida por una adecuada política laboral que menguara los efectos negativos que padecían los trabajadores, quienes expresaron su disconformidad mediante el estallido de agudos conflictos sociales. Las autoridades radicales experimentaron el aumento progresivo de los movimientos huelguistas: de 80 en el año 1916, pasaron a ser 140 en 1917, 200 en 1918 y 370 en 1919.⁵ Además, las huelgas fueron adquiriendo intensidad al prolongarse en su duración, llegando -en algunos casos- la magnitud del descontento a generar actos revestidos de signos de extrema violencia.

La difícil etapa que atravesaba la Argentina no pasó inadvertida en el sector ferroviario. Desde sus orígenes, en la década de 1850, los ferroviarios habían absorbido alrededor de un tercio de las inversiones extranjeras alcanzando el tendido de redes una extensión de 33.000 kilómetros de vías, de las cuales 21.000 -el 65 %- eran inglesas.⁶ También los capitales franceses habían desplegado sus estrategias para expandirse en la Argentina, dirigiendo sus preferencias -entre otras- hacia la construcción y desarrollo de ferrocarriles, rivalizando en las primeras décadas del siglo XX con los intereses británicos.⁷ La coyuntura generada en el orden internacional repercutió tanto en las compañías de ferrocarriles como en el personal que se desempeñaba en ellas.

Las empresas ferrocarrileras sufrieron una baja notable en sus ingresos producto de la reducción del tráfico ferroviario debido a la contracción de

³ Juan Álvarez, *Historia de Rosario*, (Rosario, UNR, 1998), pág. 465 y 466.

⁴ El estado interno de la ciudad tendió a estabilizarse en cuanto se reorganizó el circuito económico y comenzaron a llegar a las costas rosarinas buques camuflados, que desafiando el peligro de los submarinos, se aprestaron para abastecerse de productos alimenticios, ameses, monturas, cereales y carnes. *Ibidem*, pág. 468.

⁵ Gabriel Del Mazo, *La Primera Presidencia de Yrigoyen*; (Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1984), pág. 90.

⁶ D. Rock, *El Radicalismo...* op. cit, pág. 147.

⁷ Los ferrocarriles que pertenecían a los franceses hacia 1914 eran: la Compañía de Ferrocarriles de la Provincia de Santa Fe; la Compañía de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires y la empresa del Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano.

las exportaciones de los productos agropecuarios y de las importaciones que produjeron una disminución en las toneladas transportadas.⁸ Las construcciones ferroviarias de igual forma se vieron afectadas al paralizarse el tendido de vías, menguando con ello la actividad de los talleres siendo, en este sentido, permanente los reclamos del personal sobre la progresiva reducción en las mejoras del material existente y la carencia de garantías suficientes para el trabajo.⁹ Otro problema que se suscitó para las compañías fue el aumento considerable en los costos debido a que la mayor parte del material utilizado para los ferrocarriles -los artefactos de hierro, maquinarias, herramientas, etc.- provenían del extranjero, pero fue fundamentalmente el incremento del precio carbón importado lo que resintió los intereses de las empresas.¹⁰ Para hacer frente a los inconvenientes suscitados, las compañías decidieron reducir sus gastos a través de la implementación de medidas que afectaban a los obreros; al mismo tiempo, gestionaban ante las autoridades nacionales un aumento tarifario para poder paliar la situación.¹¹

Los trabajadores ferroviarios, del mismo modo que el resto de la clase obrera argentina, padecieron la crítica situación observada durante los años de la gran guerra. Fue una constante entre sus problemáticas la desocupación, la reducción de los días de trabajo con la consiguiente merma del salario o en la rebaja de categoría del personal. Es por ello que, la huelga ferroviaria de 1917 fue un movimiento bisagra que dejó su impronta pues marcó el inicio en la consecución de una serie de reivindicaciones para los asalariados. Cabe señalar que, en la órbita de los grupos gubernamentales se había producido una modificación en cuanto al abordaje de las problemáticas obreras, lo que significó un factor importante para el éxito de la protesta. Además, Rosario fue un ámbito que obtuvo un notable protagonismo da-

⁸ Mónica Gordillo, *El Movimiento Obrero Ferroviario desde el interior del país (1916-1922)*, (Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1988), pág. 18. Las empresas pasaron a recaudar de 140 millones de pesos oro en 1913 a 118 millones den 1917, además, los volúmenes transportados descienden de 42 millones de toneladas a 31 millones den 1917, año en que la cosecha de cereales fue muy mala. D. Rock, op. cit., pág. 147.

⁹ M. Gordillo, *El Movimiento....* op. cit., pág. 17.

¹⁰ El costo del carbón aumentó un 244% en el término de cuatro años: en 1913 la tonelada costaba 9 pesos oro, en 1918 se cotizaba en 30 pesos oro. D. Rock, op. cit. pág. 147. Cabe señalar que, ante la escasez y carestía del carbón este fue reemplazado por leña, un material de inferior calidad en cuanto a su valor calórico y cuya combustión atacaba los tubos de cobre de las locomotoras. Ver: Horacio Cuccoressse, *Historia de los Ferrocarriles en la Argentina*, (Buenos Aires, Edic. Macechi, 1969), pág. 119; A. T. Zaigón, op. cit., pág. 51.

¹¹ Desde julio de 1917 pidieron las entidades patronales un aumento en las tarifas si bien esta actitud era injustificada dado que las empresas sólo vieron reducidas sus ganancias a partir de la crisis que se precipitó desde 1914. M. Gordillo, *El Movimiento* op. cit. , pág. 23.

da la singular repercusión que adquirió la contienda debido a la participación destaca del personal del riel rosarino y, por otra parte, el sistema ferroviario ocupaba un lugar de fundamental para el desenvolvimiento de las actividades productivas de la ciudad por lo cual la paralización de trenes era un hecho de trascendental importancia. Asimismo, en 1917 las organizaciones sindicales ferrocarrileras atravesaban un período propicio para concretar y emprender una lucha de alcance nacional.

El gremio de los trabajadores del riel se agrupaba en la etapa del primer gobierno radical, entorno a dos organizaciones: la *Federación Obrera Ferrocarrilera -F.O.F-* y *La Fraternidad*. La F.O.F¹² se había creado en el transcurso de la huelga ferroviaria de 1912 y nucleó al personal de vías, obras, tráfico y talleres. Sus ideas se encuadraban en una concepción sindicalista,¹³ bajo el lema "unidad y federación" propició la unión de los ferroviarios basada en la solidaridad e igualdad y ello significaba su acercamiento hacia La Fraternidad.¹⁴ La creación de La Fraternidad, el otro sindicato ferroviario, data de 1887 aglutinando a los maquinistas y foguistas de locomotoras, el personal ferroviario más jerarquizado,¹⁵ permitiéndose recién hacia 1917 el ingreso de aquellos trabajadores relacionados con la actividad de tracción asegurando así su importancia numérica y su poder de convocatoria y acción.

Las relaciones entre las dos entidades obreras se desarrollaron de forma variada, en algunos momentos se produjeron acercamientos, en otros ruptura.¹⁶ Hacia 1916 la F.O.F y La Fraternidad firmaron el primer *Pacto Solidario* que fijó pautas de colaboración entre los sindicatos, ya que se percibió la

¹² Sobre cómo se organizó la Federación Ferrocarrilera puede consultarse Sebastián Marotta, *El Movimiento Sindical Argentino. Su génesis y desarrollo*, (Buenos Aires, Ediciones Lacio, 1961), Tomo II, pág. 179 y sgte.

¹³ Mónica Gordillo, *La Fraternidad en el movimiento obrero: un modelo especial de relación (1916-1922)*, (Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1988), pág. 9.

¹⁴ "...la unión de la F.O.F con La Fraternidad debía ser la base para la organización de los trabajadores como clase, unidos en una central común y organizados bajo el sistema federativo". *Ibidem*.

¹⁵ Esto hizo que fuera considerado por algunos como un gremio "aristocrático", ya que el hecho de ser foguista, y sobre todo maquinista, implicaba haber seguido toda una carrera dentro de la empresa y contar con una profesión reconocida en esa época. M. Gordillo, *El Movimiento...op. cit.*, pág. 46

¹⁶ Se evidenciaban tendencias contrapuestas y disparidad de criterios en cuanto a la conducción sindical en ambas instituciones, lo cual puede tomarse como un factor que generó fricciones entre sus dirigentes. Mientras la F.O.F se caracterizó por su ideología sindicalista y adhirió a la Federación Obrera Regional Argentina -luego F.O.R.A del IX Congreso-, La Fraternidad optó por una tendencia moderada, sin definición político-ideológica y no se pronunció como integrante de la F.O.R.A. *Ibidem*

conveniencia de emprender una acción conjunta para fortalecer la lucha del gremio ante los empresarios y las autoridades nacionales. El año 1917 encontró a ambas entidades abocadas en tratar de conseguir su unidad, si bien La Fraternidad luchó por conservar su autonomía desechando todo intento de fusión gremial.¹⁷

Disputas previas a la huelga general ferroviaria

Al promediar el año 1917, los trabajadores del riel fueron protagonistas de una serie de conflictos menores en diversos puntos geográficos de la Argentina. Estos movimientos, aunque parciales, hicieron prever el malestar que vivía el sector teniendo como corolario la huelga general de fines de setiembre que afectó a todas las líneas ferroviarias del país.

Problemas en el Ferrocarril Central Argentino-Sección Rosario

Rosario fue el ámbito donde se desencadenaron una serie de episodios que anunciaban los síntomas del malestar que se vivía en el sector ferrocarrilero. La ciudad poseía “mentada fama de plaza brava en materia de movimientos obreros”,¹⁸ pues los trabajadores rosarinos se habían incorporado a las continuas y fuertes luchas sindicales desde principios del siglo XX alcanzando un protagonismo como casi ninguna otra ciudad argentina.¹⁹ Además, con la llegada al gobierno del radicalismo había cambiado significativamente la relación entre los grupos sindicales obreros rosarinos y el ejecutivo nacional.²⁰

Asimismo, la actividad ferroviaria agrupaba al 14.1% de los trabajadores seguida en importancia por la portuaria que nucleaba al 10.6 %²¹, por lo que un acto de protesta desencadenado en la sección rosarina no podía pasar inadvertido.

En el mes de junio la empresa decidió llevar adelante una reducción de los días de trabajo de los operarios de los aserraderos –se pasó de una jornada laboral de cuatro días por semanas a seis días por mes-, medida que incitó la oposición de los obreros. La reacción de los trabajadores no se hizo espe-

¹⁷ M. Gordillo, *La Fraternidad...* op. cit., pág. 10.

¹⁸ Revista Fray Mocho; Buenos Aires, 23 de agosto de 1917, Año VI, N° 278.

¹⁹ Ricardo Falcón y Alejandra Monserrat “Estado provincial, partidos políticos y sectores populares (El caso de Rosario: las elecciones de 1912 y los conflictos sociales)”, en *Cuadernos del Ciesal*, (Rosario, segundo semestre de 1993), N° 1, pág. 30.

²⁰ El triunfo radical operado en la provincia de Santa Fe en 1912 se había dado con el aporte de las secciones urbanizadas del Departamento Rosario, quedando implícito que una parte de los sectores populares se habían inclinado por esa opción. Sobre el tema resulta de sumo interés el estudio de Ricardo Falcón y Alejandra Monserrat, op. cit. pág. 21 y sgtes.

²¹ Censo Municipal de Rosario, Año 1910, pág. 103.

rar desencadenándose en forma espontánea,²² y sin consulta con las organizaciones gremiales, una huelga cuyo centro de gestación se localizó en los aserraderos del Ferrocarril Central Argentino. Decidida la paralización de las actividades, los operarios presentaron a las autoridades de la compañía un pliego de condiciones para retornar a sus trabajos.²³ Los reclamos fueron expresados pacíficamente, si bien, las fuerzas policiales de Rosario previendo inconvenientes, reforzaron la vigilancia tanto en la zona comprendida por los talleres como en inmediaciones de los mismos.

La compañía decidió aceptar que la semana laboral estuviese compuesta por cuatro días, y no por dos como lo ordenaban las disposiciones que originaron el conflicto, lo que significaba la aceptación por parte de la entidad patronal de los requerimientos de los ferroviarios. No obstante, el personal decidió ampliar sus condiciones para volver a sus puestos de trabajo. Los nuevos puntos por considerar eran: una mejora salarial por horas de trabajo, la readmisión de los huelguistas sin que la empresa pueda tomar represalias contra aquellos que participaron activamente en el movimiento y, por último, que el arreglo no fuese verbal sino que se confeccionase un contrato público dirigido por la Federación Ferroviaria.²⁴

La situación planteada obligó a reanudar las gestiones de acuerdo, para lo cual se constituyó una comisión integrada por afiliados a La Fraternidad, sindicato que no se adhirió a la huelga pero que participaba en los intentos de solución del conflicto, y por aquellos pertenecientes a la F.O.F. Al mismo tiempo, la huelga parecía tomar un rumbo desfavorable porque se pidió a los maquinistas y foguistas que no transportasen carneros entre los puntos que se encontraban paralizados. Además, los limpia-máquinas se plegaron a la medida solicitando se incluyese en el petitorio el descanso quincenal.²⁵

En procura de llegar a una solución de la crisis ferroviaria, los trabajadores de la sección Rosario se reunieron en asamblea para discutir la posibilidad de acordar con los limpia-máquinas los términos de un arreglo. La Fraternidad, luego de intensas discusiones, obtuvo un cambio de actitud de los

²² ARCHIVO DE LA FRATERNIDAD, en adelante ADLF, Buenos Aires, Circular N° 32 de la Comisión Directiva, 24 de julio de 1917.

²³ Los ferroviarios solicitaron: 1°.- Trabajar cuatro días en la semana y no seis al mes, o sea, 36 horas como lo había notificado la empresa de F.C.C.A.; 2°.- Que se abone a los obreros los días perdidos, porque la empresa era la provocadora de la huelga; 3°.- Si en el término de 12 horas a contar de la fecha, la empresa no aceptaba, este pliego de condiciones, la totalidad de los obreros de los talleres del Rosario, Pérez, Campana, Zárate y Taff Viejo abandonarían el trabajo: La Capital, Rosario, 3 de julio de 1917, pág. 6.

²⁴ La Capital, Rosario, 5 de julio de 1917, pág. 5.

²⁵ ADLF, Buenos Aires, Circular N° 32 de la Comisión Directiva de la Fraternidad, 24 de julio de 1917.

limpiadores, quienes decidieron aceptar las propuestas de la compañía para evitar que se prolongase en condiciones adversas el problema ferroviario pues comprendieron que los días de descanso solicitados eran contemplados en la Reglamentación del Trabajo que gestionaba el sindicato ante las autoridades nacionales.²⁶ Finalmente, los obreros del Ferrocarril Central Argentino aceptaron las concesiones hechas por la empresa, concluyendo de este modo el paro de los trabajadores rosarinos.

Taffi Viejo

En Tucumán, más precisamente en los talleres de Taffi Viejo en la sección de ferrocarriles que pertenecían al Estado, también se había desencadenado un movimiento de protesta en el que intervinieron más de dos mil afiliados a la F.O.F y a la FORA.²⁷

Los obreros ferroviarios guiados por la espontaneidad –como en Rosario suspendieron sus actividades. Diversas razones se conjugaron para tal decisión, siendo el factor desencadenante el despido de algunos compañeros debido a la disminución de sus labores en los talleres y la indignación que generó los abusos cometidos por un encargado de nombre Michelli. Los huelguistas, firmes en sus propósitos, se lanzaron a cometer una serie de actos violentos, como por ejemplo, los ataques de trenes por grupos de operarios que provocaron destrozos de vidrios de ventanillas poniéndose en peligro la vida de los pasajeros.²⁸ Esto provocó que la policía reaccionara y tuviese que intervenir. Además, el movimiento adquirió aún más significación cuando otros gremios –artes gráficas, herreros, sastres, panaderos y choferes de Taffi Viejo– optaron por plegarse a la huelga.²⁹

Ante la amenaza de que el conflicto se expandiera hacia otras líneas férreas, La Fraternidad decidió intervenir –aunque no participaba del paro– como mediadora para buscar una solución a las controversias suscitadas. La comisión directiva de los fraternales obtuvo una entrevista con el por entonces Ministro de Obras Públicas, dr. Pablo Torello, en la que se expusieron las causas que originaron los desacuerdos puntualizándose que la gravedad que había adquirido el movimiento tucumano, y se sugirió, para un posible arreglo, el traslado del encargado Michelli y la reposición de los obreros despedidos.

Por su parte, el dr. Torello consintiendo la propuesta de La Fraternidad, la

²⁶ *Ibidem.*

²⁷ Juan Chiti, Francisco Agnelli, Cincuentenario de “La Fraternidad” 1887-1937, (Buenos Aires, Fundación Desarrollo Obra, 1937), pág. 319.

²⁸ La Capital, Rosario, 30 de junio de 1917, pág. 4.

²⁹ *Ibidem.*

transmitió tanto a los representantes de la FORA como a los de la Federación Ferrocarrilera como requisitos previos para la finalización de la huelga.³⁰ Los delegados obreros aceptaron y obtuvieron, además, una serie de mejoras como: rebajas en los alquileres de las casas de los trabajadores, la permanencia continua de un médico en Taffí Viejo y pasajes sin cargo para los ferroviarios residentes en Tucumán.³¹

Los triunfos obtenidos en Taffí Viejo y en Rosario entusiasmaron a otros trabajadores ferroviarios que pretendieron imitar a sus compañeros. Los operarios de los talleres del Ferrocarril Central Norte Argentino, en la localidad de Cruz del Eje -Córdoba-, decidieron, y acaso de modo apresurado, decretar el cese de sus actividades para solidarizarse con los hechos de Taffí Viejo.

Entre las peticiones presentadas figuraban una serie de reivindicaciones laborales y la separación del capataz Michelli de los Ferrocarriles del Estado. La Fraternidad manifestó su disgusto frente a la petición de alejar a Michelli, a lo cual calificó de desatinado porque consideró que dicha actitud estaba muy lejos de demostrar el grado de conciencia y capacidad gremial que debían tener los ferroviarios.³² Todo pudo resolverse satisfactoriamente para los obreros cordobeses, pero comenzaba a evidenciarse que la tolerancia del personal ferroviario era débil y crítica, dado que las controversias que habían surgido en los distintos puntos del país iban adquiriendo cada vez mayor trascendencia, por lo que los dirigentes sindicales debieron actuar con celeridad para la defensa de los intereses de sus agremiados.

Conflictos en los talleres de Rosario y Pérez.

No había aún finalizado el mes de julio de 1917, cuando los talleres del Ferrocarril Central Argentino de Rosario y de Pérez³³ volvieron a ser el centro de una nueva conmoción obrera. El hecho que desencadenó la controversia fue la determinación de la compañía de despedir a dos obreros: Casimiro Fernández y Fortunato Pollize.³⁴

³⁰ Órgano Oficial de "La Fraternidad". Sociedad de Maquinistas y Foguistas de Locomotoras, (Buenos Aires, 5 de julio de 1917, Año X, N° 166), pág. 9/10.

³¹ La Capital, Rosario, 5 de julio de 1917, pág. 8.

³² ADLF, Buenos Aires, Circular N° 32 de la Comisión Directiva de La Fraternidad, 24 de julio de 1917.

³³ Los talleres funcionaban en Rosario pero en 1914 se trasladaron a la ciudad de Pérez que por sus características fueron los mejores en su tipo en Sudamérica y comparables con los europeos y norteamericanos. Sobre el tema puede consultarse a Cristina Raicovich de Tellez, Historia de Pérez, (Santa Fe, El Mangrullo, 1991).

³⁴ Casimiro Fernández era un español que se desempeñaba como tornero desde hacía 5 años; y Fortunato Pollize era italiano cuya función había sido la de fundidor, contando con una antigüedad de 9 años de servicios.

Conocida la decisión de la empresa, la reacción de sus compañeros no se hizo esperar. Los trabajadores en una actitud solidaria decidieron suspender sus actividades y convocar a una reunión para analizar la situación. En la asamblea se formó una comisión que se encargaría de entrevistarse con los directivos y peticionar la readmisión de Fernández y Pollize. Mientras se realizaban las negociaciones, la protesta fue cobrando intensidad. Los obreros llegaron a cometer actos de extrema violencia como: incendio de vagones de trenes y todo tipo de destrozos que provocaron daños materiales de consideración. Los desmanes cometidos por los huelguistas generaron la decisión de establecer una extrema vigilancia policial para la seguridad de todos los rosarinos.³⁵ Ciertamente, muchos obreros desde el mes de junio sólo habían percibido cuatro o cinco jornales enteros,³⁶ razón por la cual el ánimo de los operarios se encontraba muy irritado y predispuesto para que los huelguistas perdieran el control y cometieran hechos lamentables. Los acontecimientos fueron tomando tal magnitud que la empresa ordenó la clausura de los talleres tanto de Rosario como de Pérez.

Frente a tales circunstancias, ¿cuál fue, entonces, la actitud que adoptaron los sindicatos ferroviarios?. Consideraron que la unidad gremial era lo más efectivo y resolvieron formar una comisión integrada por la Comisión Federal de la Federación Obrera Ferrocarrilera y la Comisión Directiva de la Fraternidad, encargada de dirigir las acciones que se adoptarían durante el conflicto teniendo siempre en consideración la opinión de los agremiados de Rosario.³⁷

Tanto la empresa como el ministro Torello, recibieron en los primeros días de agosto un pliego que contenía una serie de condiciones necesarias para la suspensión de la medida de fuerza, figurando entre las mismas la readmisión de los ferroviarios despedidos injustamente.³⁸

Asimismo, el movimiento tendía a agravarse no obstante las gestiones sindicales. Por su parte, los obreros de los talleres del Ferrocarril Central Norte de San Cristóbal, provincia de Santa Fe, decidieron plegarse a la huelga puntualizando diversas razones: en primer término señalaban que era un ac-

³⁵ La Capital, Rosario, 21 y 22 de julio de 1917, págs. 5 y 6.

³⁶ Revista Fray Mocho, Buenos Aires, 23 de agosto de 1917, año VI, N° 278.

³⁷ La Federación Ferroviaria designó en representación a los señores Roacruz, Plazas y Tonizzo, y los fraternales nombraron a los señores San Sebastián, Sbruca y Bazán.

³⁸ Las condiciones presentadas eran: "1.- Reapertura de los talleres de Pérez y Rosario; 2.- Readmisión de los obreros despedidos injustamente y por lo cual se declaró la huelga de Pérez y Rosario; 3.- Garantías de que no habría represalias por parte de la empresa; 4.- Separación del Superintendente de Tracción y Talleres J.P. Crouch, cuya intransigencia agresiva ha motivado el conflicto" ADLF, Buenos Aires, Actas de la Comisión Directiva de La Fraternidad, 3 de agosto de 1917.

to en solidaridad con los obreros de Rosario y de Pérez, pero advertían la falta de pago de sus sueldos, la carencia de asistencia médica y la escasez en el suministro de medicamentos.³⁹ Los sucesos en San Cristóbal tampoco fueron ajenos a la violencia, produciéndose la destrucción de las líneas telegráficas, rieles, vagones y alcantarillas,⁴⁰ a lo cual se sumaba la interrupción del tráfico ferroviario hacia la provincia de Tucumán.

El Dr. Torello aceptó el petitorio de los trabajadores, creyendo conveniente que las autoridades nacionales mediaran entre las partes en pugna⁴¹ y designó al vice-presidente del departamento de trabajo, dr. Alejandro Ruzzo, para que iniciase un sumario a los obreros despedidos para determinar la justicia de la medida. La investigación contaba con la garantía del ministro de Obras Públicas por lo que quedaba este punto de las condiciones en suspenso.

Entre tanto, los talleres volvieron a abrir sus puertas pero los ferroviarios no concurren a trabajar porque no estaban satisfechos con el acuerdo obtenido. Los incidentes y la violencia recrudescieron. Las mujeres de los obreros realizaron manifestaciones entonando el himno de los trabajadores, llevando a flor de labio el grito de protesta con los puños en alto. Los menores eran colocados sobre las vías para impedir el paso de los trenes. La Fraternidad, procurando evitar actos injustificados, advirtió a los ferroviarios sobre la actuación de elementos ajenos a la huelga, que instigaban al personal para cometer desmanes e inspirar terror.⁴²

Dada la magnitud de los acontecimientos, los directivos del Central Argentino suspendieron el servicio de trenes de pasajeros y de carga, reforzando la vigilancia en los talleres, en las estaciones y solicitaron, además, tropas para la seguridad de sus propiedades.

Hacia el 12 de agosto, La Fraternidad ordenó la suspensión de las actividades en todas las líneas del F.C.A.⁴³ El objetivo aparente de tal actitud era respaldar a la acción emprendida por los ferroviarios, pero lo que realmente se perseguía era presionar al gobierno y al Congreso para que cuanto antes se estableciera la reglamentación del trabajo ferroviario y se sancionara la ley de jubilaciones.⁴⁴ En consecuencia, la compañía clausuró las estacio-

³⁹ La Capital, Rosario, 8 de agosto de 1917, pág. 5.

⁴⁰ La Capital, Rosario, 9 de agosto de 1917, pág. 5.

⁴¹ La Capital, Rosario, 4 de agosto de 1917, pág. 5.

⁴² ADLF, Buenos Aires, Circular N° 42, 12 de agosto de 1917.

⁴³ ADLF, Buenos Aires, Circular N° 43, 13 de agosto de 1917.

⁴⁴ ADLF, Buenos Aires, Circular N° 45, 14 de agosto de 1917. En el caso de ser obtenidos ambos objetivos, la acción se encaminaba para solucionar cuestiones pendientes con las empresas por despidos injustificados o reclamos por incumplimientos a la ley de Ferrocarriles. Por estas razones era necesario continuar con el movimiento para así obtener el triunfo de la clase obrera.

nes paralizando la actividad del ferrocarril. Los telegrafistas de las estaciones más importantes de la línea, y sobre todo, la sección de Santa Fe del F.C.A., se plegaron al paro.

En Rosario, la huelga cobró una víctima fatal. Un trabajador de nombre Rafael Forte Benítez, que no era ferroviario, mientras presenciaba como un grupo de huelguistas apedreaba un tren recibió el impacto de un disparo que le produjo heridas mortales. La provincia de Córdoba también vivió episodios de extrema gravedad como el levantamiento de vías, los ataques a las máquinas que circulaban o el corte de líneas telegráficas; asimismo, el gobernador se dirigió al gobierno de la Nación comunicándole la situación que se vivía en la región y las perturbaciones que ocasionaba la huelga a los intereses económicos cordobeses, además, señaló la necesidad de la sanción de la ley orgánica de jubilaciones para el gremio ferrocarrilero.⁴⁵

Luego de un análisis del informe elaborado por el departamento de trabajo, el dr. Torello emplazó a la empresa del Ferrocarril Central Argentino para que en 24 horas reincorporara a los obreros cesantes.⁴⁶ La disposición fue aceptada y cumplida por la compañía, debiendo admitir en sus puestos a los obreros que habían sido despedidos y a quienes habían participado de la huelga, del mismo modo, se debió dar libertad a los trabajadores que habían sido encarcelados en el transcurso del conflicto. El 16 de agosto concluyó la huelga tras aceptar el personal ferroviario lo dispuesto por el Ministro, reanudándose paulatinamente las actividades del servicio de trenes debido a que previamente debían ser reparados los daños ocasionados por los huelguistas.

El conflicto del Central Argentino tuvo sus repercusiones. Los obreros rosarinos del Ferrocarril de la Compañía General de la Provincia de Buenos Aires hicieron propicia la ocasión para elevar un pliego de condiciones con el fin de obtener, entre otras cosas, una mejora salarial para el personal; pero el movimiento no prosperó porque decidieron intervenir el jefe político Noriega y el inspector del departamento de trabajo Rouca Oliva, quienes expresaron la intención de proporcionar una respuesta satisfactoria a los requerimientos dentro de sus posibilidades.⁴⁷ También en la ciudad de Santa Fe, los obreros de la Compañía Francesa del Ferrocarril iniciaron una huelga, en la que los disturbios, actos de violencia, detención de trenes de pasa-

⁴⁵ M. Gordillo, *El Movimiento...* op. cit., págs. 75 y 76. Representantes obreros cordobeses del F.C. Central Argentino y del F.C. Córdoba se entrevistaron con el gobernador de Córdoba, dr. Julio C. Borda, peticionándole su intervención ante el gobierno nacional para que se sancionara la ley sobre jubilaciones ferroviarias.

⁴⁶ ADLF, Buenos Aires, Circular N° 48 de la Comisión Directiva de la *Faternidad*, 18 de agosto de 1917.

⁴⁷ La Capital, Rosario, 20 de agosto de 1917, pág. 5.

jeros, los destrozos de material ferroviario fueron las actitudes características del accionar de los obreros.⁴⁸ Pero, en pocas horas la empresa concedió al personal lo petitionado: jornada laboral de ocho horas y un aumento salarial.⁴⁹

La Huelga General de 1917

La posición del personal ferroviario había quedado robustecida ante las empresas como consecuencia de los triunfos obtenidos en los diversos conflictos locales. Un factor importante contribuyó a dicha situación: el gobierno nacional había asumido una actitud de compromiso respecto de las problemáticas obreras, cooperando en la búsqueda de respuestas satisfactorias en los diversos reclamos que desde largo tiempo planteaban los sectores asalariados. David Rock sostiene que el radicalismo introdujo una innovación al incluir en su proyecto de integración política a los grupos de la clase media y al establecer una nueva relación entre el Estado y la clase obrera urbana.⁵⁰

Rosario se había convertido por entonces en un referente significativo en la lucha que habían emprendido los trabajadores del riel. Las secciones de los ferrocarriles rosarinos tomaron parte activa en los reclamos que bregaban por la consecución de mejoras para el gremio, originándose en esta localidad diversos movimientos que no permanecieron al margen de la órbita nacional.

La conmoción que se vivía en los grupos ferrocarrileros en los primeros días del mes de setiembre modificó el plan diseñado por los dirigentes gremiales de convocar para una gran huelga nacional para fines del año en curso. Los trabajadores de las distintas líneas y secciones del país elaboraron una serie de petitorios para que las empresas tomaran en consideración: "El Central Córdoba, la Compañía General, el Oeste, el Sud, el Rosario a Puerto Belgrano, el Pacífico, puede decirse, todos los ferrocarriles de la República, se encuentran agitados en estos momentos por un solo deseo: el de obtener mejoras en sus condiciones de trabajo, de salario y de trato".⁵¹

Frente a la decisión de iniciar una acción gremial conjunta se impuso "el

⁴⁸ La Capital, Rosario, 30 de agosto de 1917, pág. 5; 1° de setiembre de 1917, pág. 5; 2 de setiembre de 1917, pág. 5.

⁴⁹ A este tipo de huelga se la califica como "relámpago" porque a las seis horas de la protesta se obtiene la aceptación de su petitorio de mejoras. Sebastián Marotta, *El Movimiento Sindical Argentino. Su génesis y desarrollo*, (Buenos Aires, Ediciones Lacio, 1961), tomo II, pág. 208.

⁵⁰ D. Rock, *op. cit.*, pág. 130/131.

⁵¹ ADLF, Circular N° 55, Buenos Aires, 8 de setiembre de 1917.

temperamento de hacer la huelga ferrocarril por ferrocarril".⁵² En Rosario se produjo la paralización del servicio de trenes producto de un nuevo desacuerdo con la empresa; los operarios decidieron lanzarse a las calles comediendo todo tipo de desmanes, fruto de lo cual quemaron la estación Sorrento e incendiaron vagones de trenes.⁵³ Por su parte, los ferroviarios de los talleres, maquinistas y foguistas de la Compañía General de Ferrocarriles, en todas sus divisiones, resolvieron el 14 de setiembre declarar la huelga. Asimismo, el 16 optaron por suspender sus actividades en el Ferrocarril Central Córdoba; en la sección de Rosario se produjeron tumultos, incendios de tranvías, intentos de ataques de trenes resolviendo las autoridades nacionales ante tal estado de agitación enviar a las fuerzas de los regimientos 5 y 12 de infantería y del arsenal de marina para que se estableciese un servicio especial de vigilancia para evitar actos de mayor violencia en la ciudad portuaria.⁵⁴

Con el correr de las horas el movimiento ferroviario fue cobrando intensidad y gravedad.⁵⁵ Los dirigentes gremiales conformaron una *comisión de huelga mixta* compuesta por cuatro representantes de La Fraternidad, cuatro de la Federación Obrera Ferroviaria y cuatro de la Asociación Argentina de Telegrafistas, siendo su función la de coordinar y dirigir la acción de los trabajadores en el transcurso del conflicto.⁵⁶ Las autoridades sindicales recomendaron a los obreros del riel no destrozar inútilmente el material ferroviario que se necesitaría cuando retornen a sus trabajos condenándose, además, los actos de violencia que los desacreditaba ante la opinión pública y el gobierno.⁵⁷

El presidente Yrigoyen recibió fuertes presiones de los grupos económicos más representativos de la nación para que declarase el estado de sitio.⁵⁸ pero se opuso porque consideraba que las desavenencias entre las partes en pugna debían ser resueltas directamente por ellas o por arbitraje.⁵⁹

Lo cierto fue que, los intentos del gobierno nacional por arbitrar en el conflicto fracasaron.⁶⁰ La detención del tráfico ferroviario se fue propa-

⁵² ADLF, Circular N° 56, Buenos Aires, 14 de setiembre de 1917.

⁵³ La Capital, Rosario, 12 de setiembre de 1917, pág. 4.

⁵⁴ Revista Fray Mocho, Buenos Aires, 20 de setiembre de 1917, Año VI, N° 282.

⁵⁵ En los talleres de Pérez los obreros pasaron a la acción, elaboraron un pliego de condiciones solicitando la reglamentación de la admisión de menores en los talleres, instalación de colegios para los aprendices, la regulación de los sueldos y la jornada laboral de 8 horas. La Capital, Rosario, 17 de setiembre de 1917, pág. 4.

⁵⁶ ADLF, Circular N° 57, Buenos Aires, 20 de setiembre de 1917.

⁵⁷ *Ibidem*.

⁵⁸ P. Goodwin, op. cit., pág. 96

⁵⁹ La Capital, 23 de setiembre de 1917, pág. 6

⁶⁰ Ver Paul Goodwin, op. cit., pág. 94 y sgte.

gando,⁶¹ encontrándose el país al borde de la esperada huelga general que, finalmente se inició el 24 de setiembre y durante veinticinco días quedó paralizado el indispensable servicio de trenes. La Fraternidad comunicó al Ministro de Obras Públicas que el número de obreros en huelga era de 120 mil,⁶² pero debía sumarse a dicha cifra a los obreros de otros gremios que en un acto de solidaridad decidieron plegarse a la protesta.⁶³

Rosario, imágenes de una ciudad exaltada

La Rosario de comienzos de siglo ha sido definida como una ciudad con un fuerte carácter de “tránsito”, de “mediación” entre el mundo rural y el mundo urbano.⁶⁴ El río Paraná la situaba en una posición de privilegio en la región, atrayendo hacia su puerto la vasta producción agrícola y ganadera de las zonas que rodeaban el hinterland de su casco urbano. Siete líneas de ferrocarriles la recorrían: Central Argentino, Buenos Aires-Rosario, Central Córdoba, Rosario a Puerto Belgrano, Córdoba-Rosario, Provincial de Santa Fe y Compañía General de la provincia de Buenos Aires, convergiendo todas en su puerto de embarque.⁶⁵ El puerto y el ferrocarril ejercían una influencia significativa porque suministraban a un tercio de la población rosarina,⁶⁶ su medio de vida impulsando todo una serie de actividades productivas, especialmente, el comercio.

La huelga ferroviaria imprimió a Rosario un aspecto inusual. Los negocios sólo levantaban en parte sus cortinas metálicas permaneciendo sus puertas

⁶¹ A pesar de las advertencias hechas a los obreros, los actos de violencia se reproducen destacándose por su gravedad los disturbios generados en Rosario. Las fuerzas de seguridad centraron su atención en la protección de las propiedades de las empresas y en el material ferroviario, pues no podía ser reemplazado con prontitud debido a que todavía se desarrollaba la Gran Guerra. La Capital, Rosario, 22 de setiembre de 1917, pág. 6

⁶² La Capital, Rosario, 25 de setiembre de 1917, pág. 6.

⁶³ Los distintos gremios que se adhirieron a la huelga ferroviaria también presentaron pliegos de condiciones solicitando aumentos en sus salarios y la reducción de la horas de trabajo. La Capital, 26 de setiembre de 1917, pág. 6. La corriente de apoyo hacia los obreros del riel se manifestó de modos diversos. Los sindicatos más fuertes como los marítimos y ebanistas pusieron a disposición de la Federación Ferrocarrilera sus fondos sociales, otros como la Unión de Choferes suspendieron sus actividades para acompañando al pronunciamiento obrero, la FORA anunció los preparativos para una gran huelga general. Sebastián Marotta, op. cit., pág. 208.

⁶⁴ Ricardo Falcón y Alejandra Monserrat, op.cit., pág. 29

⁶⁵ Rosario se había convertido en el principal puerto exportador de granos y era un centro de operaciones para un gran número de firmas comerciales, bancarias y de transportes controladas por capitales franceses, siendo hasta cierto punto la ciudad que rivalizaba con Buenos Aires.

⁶⁶ Municipalidad de Rosario, Tercer Censo Municipal, Rosario, 1910, pág. 104.

entornadas, mientras los propietarios aparecían frente a sus locales junto a sus empleados a la espera de nuevos acontecimientos.⁶⁷ En los cafés no se reunían el número habitual de clientes y las calles se presentaban solitarias al no circular los tranvías.⁶⁸

La paralización del servicio de trenes no sólo afectó al normal desenvolvimiento del comercio y del puerto, también se presentaron serias dificultades en el suministro de víveres recurriendo los rosarinos al empleo de zorras de tranvías para transportar los alimentos; mientras en automóviles particulares se repartía la correspondencia, si bien ningún automotor circuló sin un permiso escrito emanado de las federaciones organizadas para así perjudicar el tráfico habitual.

Ciertamente, la intensa agitación adquirió en Rosario rasgos trágicos y lamentables. En algunas oportunidades, las reacciones de los obreros produjeron incendios e importantes destrucciones de vías o puentes, descarrilamiento de trenes y destrozos materiales; en otras, los choques entre huelguistas y las fuerzas de seguridad ocasionaron víctimas fatales y personas heridas como consecuencia de la violencia.⁶⁹ El desorden se apoderó de la ciudad. El estallido de bombas resultó un suceso frecuente; en ocasiones a los soldados del ejército nacional los huelguistas les quitaban los maúser de las manos sin que pudieran resistirse pues tenían órdenes de no hacerlo.⁷⁰

En el ámbito nacional, la prolongación de la huelga también acarreó serios inconvenientes. Las ciudades estaban incomunicadas entre ellas, siendo aún más delicada la exclusión que padecían las zonas rurales. Los precios de los productos alimenticios se iban incrementando producto de su escasez. El norte argentino quedó aislado y padeció la falta de un elemento indispensable como el agua potable cuyo aprovisionamiento se efectuaba mediante el servicio de trenes. La correspondencia se distribuía a través de los particulares o por vía fluvial. El combustible comenzaba a ser insuficiente, denunciando los consignatarios de carbón de leña ante las autoridades nacionales que debido al agotamiento del material que ellos distribuían había quienes esperaban la carencia absoluta de carbón para así vender las reservas e imponer precios exagerados.⁷¹ En la provincia de Mendoza se hicieron sentir

⁶⁷ La Nación, Buenos Aires, 25 de setiembre de 1917, pág. 10.

⁶⁸ *Ibidem*.

⁶⁹ En Rosario murió un ferroviario del Central Argentino identificado como Pedro Mena, además, una niña fue herida luego que se atacara un tranvía, por lo cual se entiende que los mismos dejasen de circular. Revista Fray Mocho, Buenos Aires, 27 de setiembre de 1917, Año VI, N° 283.

⁷⁰ J. Álvarez, op. cit., pág. 471.

⁷¹ La Capital, Rosario, 6 de octubre de 1917, pág. 4.

los efectos de la huelga, en algunas zonas la población comenzó a sentir la ausencia de productos indispensables para el consumo y, además, los establecimientos vitivinícolas suspendieron a su personal porque se encontraba detenida la exportación de bordalesas de vino.⁷² Además, el Ministro de Obras Públicas debió solicitar a los directivos de los huelguistas autorización para la circulación de trenes portadores de leche para hospitales y asilos de la Capital Federal.⁷³

Diversos grupos económicos debido a que no se llegaba a un arreglo definitivo del conflicto ferroviario decidieron expresar sus opiniones. La Comisión Directiva de la Sociedad Rural Argentina manifestó al dr. Torello que el problema de la detención del tráfico de trenes suscitaba un estado de anormalidad que se agudizaba porque otros gremios se adherían al movimiento, circunstancias que afectaban tanto a los agricultores y como a los ganaderos de todo el país.⁷⁴ En tanto que, la Bolsa de Comercio de Rosario solicitó al presidente de la nación su intervención en la huelga ante el fracaso de todas las tentativas de solución y el rechazo de un arbitraje por parte de las representaciones sindicales.⁷⁵

Por su parte, Yrigoyen aceptó entrevistarse con una comitiva compuesta por diversas entidades —entre quienes se encontraban delegados de la Bolsa de Comercio y representantes de la industria y el comercio—. En el transcurso del encuentro, los comisionados expusieron que la actitud pasiva del gobierno causaba al país daños irreparables, mencionando entre otros la interrupción de viajes, la demora de las cargas y, con mayor énfasis, el hecho de que el ganado traído para la feria anual de Buenos Aires empezaba a enflaquecer por la falta de forrajes o por las dificultades que ofrecía el transporte.⁷⁶ Propusieron, en efecto, que el gobierno desembarcara a los marineros, maquinistas y fogoneros de la escuadra para que manejaran los trenes y se diera por concluido el conflicto.⁷⁷

El senador Ricardo Caballero, en la sesión del 20 de setiembre de 1925, reprodujo la escena del diálogo, en la que Yrigoyen demostrando una nueva visión de la realidad obrera argentina, les contestó:

⁷² *Ibidem.*

⁷³ Juan Álvarez, op. cit. pág. 471.

⁷⁴ La Capital, Rosario, 30 de setiembre de 1917, pág. 4.

⁷⁵ La Capital, Rosario, 2 de octubre de 1917, pág. 4. Copias del telegrama se remitieron a Santa Fe, Córdoba, Tucumán, al Centro Comercial de Salta y a la Liga Comercial e Industrial de Santiago del Estero. El Centro Comercial de Santa Fe aprobó y se adhirió al pedido formulado por los rosarinos.

⁷⁶ G. del Mazo, op.cit., pág. 92 y 93.

⁷⁷ *Ibidem.*

“¿Es esa la solución que traen uds. al gobierno de su país; es esa la medida que vienen uds. A proponer al gobierno que ha surgido de la entraña misma de la democracia, después de treinta años de predomios y privilegios? Entiendan, señores, que los privilegios han concluido en el país y que de hoy en más las fuerzas armadas de la Nación no se moverán, sino en defensa del honor o de su integridad. No irá el gobierno a destruir por la fuerza esta huelga que significa la reclamación de dolores inescuchados. Cuando uds. me hablan de que enflaquecían los toros en la exposición rural, yo pensaba en la vida de los señaleros, obligados a permanecer 24 y 36 horas —ése era el régimen del trabajo entonces— manejando los semáforos para que los que viajan, para que las familias puedan llegar tranquilas y sin peligros a los hogares felices; pensaba en la vida, en el régimen de trabajo de los camareros, de los conductores de trenes, a quienes uds. me aconsejan sustituir por las fuerzas del ejército, obligados a peregrinar a través de las dilatadas llanuras, en viajes de 50 horas sin descanso, sin hogar”.⁷⁸

El presidente de la Comisión Mixta de Huelga, José San Sebastián,⁷⁹ en una serie de declaraciones acerca del movimiento ferroviario puntualizó que, como paso previo para considerarse la posibilidad de un arbitraje y discusión de un pliego de condiciones, debían ser reconocidas las organizaciones sindicales.⁸⁰ Mónica Gordillo sostiene que, en el transcurso de la huelga general se habían producido discrepancias entre sus conductores, provocando estas desavenencias una ruptura definitiva en el seno de gremio ferroviario; pero, La Fraternidad sostuvo conversaciones con el ministro de Obras Públicas, advirtiendo que era necesario mantener la unidad para así obtener tanto la reglamentación del trabajo como una legislación previsional para los ferroviarios.⁸¹

La primer semana de octubre fue intensa y complicada. El arbitraje fracasaba como solución definitiva. Asimismo, la Cámara de Diputados⁸² había elevado a la de Senadores la aprobación de un conjunto de normas sobre el

⁷⁸ *Ibidem.*

⁷⁹ Se desempeñaba como presidente de La Fraternidad.

⁸⁰ La Capital, Rosario, 2 de octubre de 1917, pág. 5.

⁸¹ M. Gordillo, La Fraternidad...op. cit., pág. 10.

⁸² Sobre el tratamiento en la cámara de diputados de la legislación ferroviaria puede consultarse a Paul Goodwin, op. cit. pág. 107 y sgtes.

trabajo y las jubilaciones ferroviarias, pero la demora que producía su ratificación llevó al gobierno nacional a dar instrucciones para la preparación de una reglamentación del laboral.⁸³

El Poder Ejecutivo decidió así pasar a la acción. En primera instancia comunicó a las empresas su decisión de restablecer la circulación de trenes, afectando para ello al personal del Ejército y de la Armada; este servicio tenía por objetivo transportar la correspondencia que se encontraba retrasada y el abastecimiento de artículos de primera necesidad, dando el gobierno todas las garantías necesarias para instrumentar este servicio. No obstante, los incidentes, la destrucción, los incendios y los actos de violencia no cesaban, sumándose a ello la carestía de la vida, los perjuicios al comercio y a la producción industrial.⁸⁴

Finalmente, el 11 de octubre Yrigoyen dictó un decreto que reglamentó el trabajo ferroviario contemplando en su parte dispositiva, entre otras, la duración de la jornada laboral diaria, los ciclos de descanso diario semanal, los días de licencias anuales, la regulación de las ausencias por casos de enfermedad y los traslados de destino.⁸⁵

Las instituciones sindicales tuvieron posturas disímiles frente a la normativa obtenida. La Fraternidad y la Asociación de Telegrafistas aceptaron la reglamentación, sosteniendo que con ella se obtenía un número importante de mejoras solicitadas, lo cual entrañaba un gran triunfo.⁸⁶ En cambio, la F.O.F se mantuvo en oposición, argumentando que el personal de vías y obras no modificaba mayormente su situación y que los aumentos salariales eran exiguos, decidiendo actuar en forma independiente de la comisión mixta prosiguiendo, en consecuencia, la huelga.⁸⁷

Las empresas pusieron sus reparos para aceptar lo dispuesto por el ejecutivo, quien había emplazado a las compañías y a los obreros a reanudar el

⁸³ Para la preparación de la legislación ferroviaria, junto al grupo ministerial participaron activamente representantes de La Fraternidad.

⁸⁴ La Capital, Rosario, 10 de octubre de 1917, pág. 4.

⁸⁵ Yrigoyen argumentó que para establecer el decreto lo facultaba la ley de ferrocarriles n° 2873, estando obligadas las empresas a su cumplimiento. La Nación, Buenos Aires, 9 de octubre de 1917, pág. 9.

⁸⁶ ADLF, Buenos Aires, Reunión de los Cuerpos Directivos, 14 de octubre de 1917.

⁸⁷ La Capital, Rosario, 12 de octubre de 1917, pág. 4. La intransigencia de la F.O.F parecía coincidir con la posición ideológica de sus dirigentes. Su secretario general, Bautista Mansilla, tenía principios extremos respecto de la acción obrera, pensamiento que se puso de manifiesto al no condenar los hechos de violencia producidos en las huelgas parciales en los talleres de Taff Viejo y luego en Rosario. Además, la F.O.F intentó presionar al gobierno y a las empresas porque advirtió la posición estratégica que tenían los obreros del departamento de tracción —de quienes dependía el movimiento de trenes— y además, la heterogeneidad de los pliegos presentados por sus adherentes daba menores posibilidades de triunfo a sus reivindicaciones. M. Gordillo, *La Fraternidad...op. cit.*, pág. 10.

servicio ferroviario. Al mismo tiempo, el ejecutivo autorizó un aumento del 22% de las tarifas para poder incrementar los salarios de los ferroviarios.⁸⁸

La F.O.F, en una asamblea secreta, decidió continuar con la medida de fuerza.⁸⁹ El problema ferroviario parecía adquirir mayores proporciones cuando los consejos deliberativos de la F.O.R.A, la Federación Ferroviaria y la Federación Obrera Marítima establecieron: "de acuerdo con la resolución de los sindicatos federados y autónomos, el proletariado organizado del país deberá de inmediato poner en práctica la huelga general, si el gobierno se empeña en dar efectividad al decreto de referencia".⁹⁰

El dr. Torello no declinó su posición de respetar lo dispuesto por la resolución presidencial. Por su parte, el presidente de La Fraternidad declaró que sus asociados estaban dispuestos para reanudar sus tareas, considerando un triunfo para la causa obrera los resultados obtenidos, no significando ello la conclusión de las acciones gremiales.⁹¹

Tras persistir la Federación Ferroviaria en su postura, mantuvieron sus dirigentes una reunión con las autoridades nacionales, determinándose, en consecuencia, la reanudación de la circulación de trenes luego de un largo período de inactividad. Paul Goodwin⁹² opina que el cambio operado en la F.O.F respondió a distintos factores. En primer término, a la terminante decisión de las autoridades nacionales de sostener la orden dada a los sindicatos de retornar a sus funciones; otra razón, fue el desgaste que la huelga provocó en los obreros que, determinó el quiebre de la unidad entre las numerosas secciones que nucleaba la Federación, a lo cual se añadió las discrepancias entre los dirigentes gremiales; y por último, y lo más decisivo fue el faccionalismo entre quienes tenían en sus manos la conducción de la F.O.F.

Conclusiones

Desde largo tiempo la clase obrera argentina había comenzado a expresar de modos diversos la necesidad de la reformulación de las disposiciones laborales siendo una constante el trabajo a destajo, las deficientes condiciones en que se desempeñaban los trabajadores y la carencia de una política pre-visual. Esta situación, en los primeros años del gobierno de Yrigoyen, se

⁸⁸ Las empresas obtuvieron el incremento tarifario que venían reclamando sin obtener una respuesta satisfactoria. Ver Ana Teresa Zaigón, op. cit., págs 50 a 57.

⁸⁹ La Capital, Rosario, 16 de octubre de 1917, pág. 4.

⁹⁰ Revista Fray Mocho, Buenos Aires, 18 de octubre de 1917, Año VI, N° 286.

⁹¹ La Capital, Rosario, 16 de octubre de 1917, pág. 4.

⁹² P. Goodwin, op. cit., pág. 136.

había agudizado producto de las circunstancias internacionales que provocaron una profunda crisis económica cuyo efecto inmediato produjo un incremento de la desocupación.

El personal que se desempeñaba en la actividad ferrocarrilera ocupaba un lugar de privilegio frente a los otros gremios, dado que la paralización del servicio de trenes se convertía en un elemento de coacción importante pues ponía en alto riesgo el normal desenvolvimiento de la economía nacional, de ahí que toda acción de protesta suscitaba una serie de problemáticas que no podían soslayarse y ello daba mayor fuerza a las voces que clamaban por la reivindicación de los obreros.

El conflicto ferroviario de 1917 marcó el inicio de una acción efectiva del gremio del riel. Al éxito de este movimiento contribuyó el acercamiento operado desde los círculos gubernamentales hacia las organizaciones sindicales, los que de este modo concretaban su proyecto de integración policlasista.

El dictado del *primer reglamento de trabajo* introdujo innovaciones significativas. En él se reguló la jornada laboral de 8 horas o 48 horas semanales, se distribuyó adecuadamente la labor con el descanso, se otorgaron licencias anuales, se reglaron los traslados, se otorgó un aumento salarial y se reincorporó personal. Esta serie de concesiones fueron el prelude de una legislación que en forma progresiva mejorará la situación de los operarios, e impulsará en otros grupos de trabajadores la organización de protestas para la obtención de mejoras laborales.

En el transcurso de la revuelta ferroviaria, la acción de los trabajadores rosarinos adquirió protagonismo pues el tren era el eje articulador que promovía las actividades productivas de la ciudad y, al mismo tiempo, concentraba a un tercio de la población obrera de Rosario, en consecuencia, la lucha aquí emprendida alcanzó importancia e impactó a nivel nacional. Asimismo, la actuación de las mujeres de los trabajadores no fue menos destacada ya que acompañaron la protesta mediante la organización de comisiones, realizaron manifestaciones acompañadas por sus niños, cuando no estuvieron junto a los asalariados dando vivas a la huelga y llevando en sus brazos a la bandera argentina.

Por su parte, las organizaciones gremiales obtuvieron por primera vez, aunque en forma tácita, el reconocimiento de las empresas de su existencia; aunque finalizada la huelga, las entidades sindicales ferroviarias dieron por finalizado el Pacto Solidario de 1916 generándose un período de distanciamiento en sus relacionamientos.