

ESTADO Y CONFLICTO SOCIAL: EL CASO DE LA HUELGA DE MAQUINISTAS FERROVIARIOS DE 1912

JUAN SURIANO*

INTRODUCCIÓN

EN EL TRANSCURSO de la primera década del siglo xx emergieron e irrumpieron los conflictos sociales que, larvados y graduales, se habían pronunciado en la Argentina finisecular, aunque la sociedad en su conjunto no advirtió el fenómeno hasta que se hicieron evidentes los sindicatos, las corrientes predominantes entre los trabajadores y las huelgas capaces de detener, así sea parcialmente, la vida económica del país. Hasta aquí los gobernantes no se habían mostrado preocupados por problemas que no alcanzaban a afectar las relaciones laborales y, menos aún, al funcionamiento de la vida económica. Cuando ello ocurrió, los poderes públicos se manifestaron particularmente sensibles a dos tipos de conflictos: por un lado, todas aquellas manifestaciones, como las orientadas por el anarquismo, que alteraban el orden y la paz pública, y por otro, las huelgas vinculadas a la circulación del transporte y el trabajo portuario, que afectaban el área más importante de la economía agroexportadora: esto es, el embarque normal de los productos primarios máxime si se tiene en cuenta que estos conflictos se desarrollaban por lo general en épocas de cosecha en tanto incrementaban sensiblemente el poder negociador de los gremios obreros.

Una fugaz mirada a las actitudes gubernamentales ante las huelgas en esta última área pone en evidencia la escasa predisposición negociadora demostrada ante los reclamos obreros, especialmente cuando eran acompañados por manifestaciones activas tendientes a evitar la utilización de rompehuelgas. La movilización policial o militar, la aplicación del estado de sitio y la ley de residencia fueron respuestas habituales, y así lo testimonian el movimiento de carreros y portuarios de 1901 y 1902, y el conflicto ferroviario de 1904 o la huelga del puerto de Ingeniero White en 1907, para nombrar solo las más importantes. En todo caso, la búsqueda de soluciones oficiales eran siempre hechos posteriores a los graves enfrentamientos.

* Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"; Programa de Estudio sobre Historia Económica y Social Argentina (PIHESA), Centro de Investigaciones Sociales sobre el Estado y la Administración (CISEA).

Cuando se produjo la huelga de maquinistas y foguistas ferroviarios en 1912 el Estado argentino arrastraba diez años de experiencia en materia de política social, durante los cuales implementó alternativamente la especialización del aparato represivo y una incipiente e insuficiente legislación laboral destinada a amortiguar la gravedad de los conflictos sociales.

Si bien es cierto que, impulsados por un grupo de intelectuales y profesionales reformistas, los sectores gobernantes comenzaron a aceptar cierto papel regulador por parte del Estado, siguió predominando la idea de que las relaciones laborales eran inherentes al ámbito privado de la vinculación obrero-patronal y el Estado solo debía intervenir en caso de solicitud de las partes, o cuando corría peligro el normal funcionamiento de la estructura productiva del país. La fuerza de esta concepción clausuró la posibilidad de sancionar una ley de arbitraje obligatorio y privó al gobierno de medios legales consensuados para obtener la eficaz resolución de los conflictos irrenconciliables entre las partes.¹ La huelga de 1912 puso en evidencia, entre otros, este problema.

La huelga de maquinistas y foguistas ferroviarios tuvo, al menos, dos peculiaridades que la distinguieron de conflictos precedentes. La primera se refiere al carácter masivo, generalizado y prolongado alcanzado por la disputa. La Fraternidad no desconocía experiencias de duros enfrentamientos, tanto con las empresas como con el Estado; sin embargo, no había precedentes de un conflicto en el que participarían conjunta y simultáneamente todas las seccionales del país y todas las categorías del gremio, desde los maquinistas de primera hasta los limpiamáquinas de las categorías más bajas. Esta circunstancia nos plantea los primeros interrogantes que abordará el artículo; esto es, ¿cuáles eran las características de este gremio y cuáles fueron las motivaciones que los impulsaron a implementar una medida de lucha de tal magnitud que habría de marcar la vida del sindicato durante varios años?

La firmeza de los reclamos y la intransigencia empresaria condujeron al conflicto hacia la paralización del sistema ferroviario y, obviamente, este hecho involucró al gobierno y marcó la segunda peculiaridad a la que hacíamos referencia. Si bien los poderes públicos apelaron a métodos tradicionales para resolver el conflicto (movilización del ejército, aplicación de la ley de Defensa Social, apoyo encubierto a las empresas ferroviarias), también es cierto que por debajo del discurso y la acción oficial hegemónica aparecieron actitudes conciliadoras y contemporizadoras que pare-

¹ El diputado cordobés Gerónimo del Barco presentó en 1903 un proyecto de constitución de Consejos de Conciliación Obrero-Patronales que pasó totalmente inadvertido para los legisladores. Vuelto a presentar en 1910 y 1912, no corrió mejor suerte. El único proyecto elaborado por el Poder Ejecutivo fue presentado al Congreso en 1907 por el ministro del Interior Montes de Oca (conjuntamente con el Departamento Nacional del Trabajo) después de la huelga de maquinistas y foguistas de ese año. A la luz de los problemas causados por el conflicto, el proyecto establecía el arbitraje obligatorio entre las empresas de transporte y sus empleados y otorgaba al gobierno una herramienta fundamental para dirimir este tipo de conflictos. Sin embargo, el tema no fue tratado por los legisladores y quedó en el olvido. Véase Cámara de Diputados, *Diario de Sesiones*, 1907, tomo 1, pp. 215-218.

cen sugerir algunos cambios en el comportamiento de un sector del gobierno, aunque con vacilaciones y fuertes contradicciones. Hasta donde sabemos, esta huelga planteó por primera vez posturas opuestas ante un conflicto obrero, que se manifestaron públicamente y generaron discursos y prácticas contradictorias por parte de los principales funcionarios involucrados en el conflicto. Mientras el ministro de Obras Públicas, Exequiel Ramos Mejía, apareció como el vocero de los empresarios, el ministro del Interior, Indalecio Gómez, intentó mediar en forma más equitativa y ubicar al Estado por sobre los intereses de las partes. Estas contradicciones se expresaron en la forma en que el gobierno condujo el conflicto, brindando el concurso de las fuerzas represivas y los medios legales adecuados a las empresas para normalizar el transporte, pero también respetando el derecho de huelga de los obreros, reconociendo a La Fraternidad como representante de los maquinistas y dialogando fluidamente con ellos. No estamos sugiriendo transformaciones radicalizadas en la acción estatal, sino la hipótesis sobre tenues cambios producidos en las concepciones de algunos integrantes de la clase gobernante que intentaban adaptar la función del Estado a los cambios estructurales que se producían en la sociedad argentina. En este sentido, las actitudes de Indalecio Gómez no parecen estar muy alejadas de los intentos de Joaquín V. González o de los tecnócratas del Departamento Nacional del Trabajo orientados a reformular las relaciones entre Estado y trabajadores.

Por supuesto, en el tratamiento dado por el gobierno al conflicto pervivieron actitudes clásicas tendientes a no negociar con los trabajadores que, en última instancia, triunfaron. Pero interesa centralmente analizar las actitudes novedosas más allá de lo contradictorias o ambiguas que hayan sido. En este sentido, se abre una serie de interrogantes: ¿cuáles fueron las causas de estas discrepancias? ¿Se trataba de concepciones diferentes sobre el papel del Estado o se referían a los intereses económicos y políticos que sustentaban los miembros del gobierno? ¿Es posible pensar que las posturas del sector negociador estuvieran cruzadas por las mismas certezas, perplejidades e interrogantes que recorrían la apertura política? O, en otras palabras, ¿puede sostenerse que la reforma política, implementada por el mismo Indalecio Gómez, comenzaba a repercutir sobre el plano de las relaciones sociales? Por último, y referido al papel concreto del Estado, ¿percibieron los grupos gobernantes la necesidad de elaborar una política integral en el ámbito de las relaciones laborales y convertir al Estado en árbitro obligatorio de los conflictos irresolubles entre las partes?

El artículo intenta responder a estos interrogantes y, tal vez, formular otros.

LA FRATERNIDAD, UN GREMIO DIFERENTE

A partir de los primeros días del mes de enero de 1912 se produjo una prolongada huelga de conductores y foguistas de locomotoras ferroviarias que paralizó primero total y luego parcialmente el tráfico del ferrocarril afectando el transporte de cargas,

pasajeros y correspondencia.² El paro se había pronunciado el año anterior, cuando las empresas ferrocarrileras, en su mayoría británicas, rechazaron un pliego de condiciones presentado por La Fraternidad donde se solicitaba centralmente la reglamentación de las condiciones de trabajo y mejoras salariales. El conflicto afectó el tráfico exportador e importador como antes lo habían hecho los carreros, los estibadores o los peones del Mercado Central de Frutos, pero presentaba características esencialmente diferentes. Estos gremios, a excepción de los carreros, estaban constituidos por trabajadores no especializados y organizados parcialmente. La orientación anarquista le adjudicaba características tumultuarias y fuertemente contestatarias debido al sesgo antiestatista y poco inclinado a la negociación de los dirigentes libertarios. Sin duda, estas peculiaridades se convirtieron en puntos débiles de la organización obrera, pues la represión y el reemplazo de los huelguistas conducían, generalmente, a la derrota de los movimientos de protesta así como a la desestructuración de la relación entre las Sociedades de Resistencia y los trabajadores. Este inconveniente se vincula a un problema de orden mayor: los sindicatos, en particular los constituidos por trabajadores no calificados, no controlaban el reclutamiento de la mano de obra ni eran reconocidos por los empresarios, que durante los conflictos podían prescindir indiscriminadamente de sus empleados. Así, los gremios debían apelar a la utilización de piquetes de huelga y otros métodos igualmente expeditivos para evitar o al menos intentar, el ingreso de los reemplazantes. En tales circunstancias, el Estado, que durante esta etapa había reconocido el derecho de huelga, profundizaba la represión invocando la libertad de trabajo y contratación.

Por el contrario, los maquinistas y foguistas poseían un altísimo grado de sindicalización³ y ciertas características diferentes no solo de la generalidad del mundo del trabajo, sino también del resto de los obreros ferroviarios. Contaban con un empleo estable y regular, percibían salarios elevados debido a su nivel de calificación e instrucción y eran miembros de un gremio indispensable para la economía agroexportadora. También poseían un incipiente y relativo control del ingreso al trabajo como consecuencia del manejo de la capacitación laboral por parte del sindicato. Esto se logró gracias a la influencia ejercida por La Fraternidad en la elaboración de la reglamentación sobre condiciones de admisión a la profesión mediante pruebas de idoneidad aprobada en 1902 por la Dirección General de Ferrocarriles.⁴ En la misma se

² Simultáneamente se desarrolló una larga huelga de estibadores que afectó en forma parcial las actividades portuarias.

³ La Fraternidad, Sociedad de Maquinistas y Foguistas de Locomotoras, fue creada en 1887 con el respaldo de 208 trabajadores. Hacia 1914 contaba con 8.675 asociados que representan la casi totalidad de los maquinistas y foguistas del país. Sobre las características particulares del gremio véase Gordillo, *La Fraternidad en el movimiento obrero: un modelo especial de relación (1916-1922)*, Buenos Aires, CEAL, 1989.

⁴ Sobre la vinculación entre capacitación laboral y control del trabajo véase D. Barrancos, *Organización obrera y formación laboral a principios de siglo: los maquinistas ferroviarios y los trabajadores gráficos* (mimeo), Buenos Aires, CUIL, 1989.

establecía como condiciones básicas para acceder al cargo de maquinista: un año de práctica como foguista, el dominio de las operaciones elementales de la aritmética y el manejo de sólidos conocimientos técnicos relacionados con el funcionamiento de las locomotoras. Así, las escuelas de capacitación sindical instrumentadas por La Fraternidad desempeñaban un papel fundamental en la formación y posterior incorporación de una parte de los aspirantes así como en el perfeccionamiento profesional de los maquinistas, requisito más que importante para lograr ascensos de categoría. Por otro lado, la obligatoriedad de leer y escribir perfectamente el idioma castellano bloqueó de forma definitiva la contratación de maquinistas en el exterior, obligando a las empresas a recurrir al personal formado en el país.⁵

De esta forma, el sindicato de maquinistas, a pesar de no haber sido reconocido por las empresas ferroviarias en su conjunto hasta 1920, se convirtió en un poderoso interlocutor con capacidad de discutir y negociar desde inmejorables condiciones (en relación con otras sociedades gremiales) las normas de admisión, los niveles salariales, la adjudicación de viviendas a sus afiliados, así como las primeras medidas de seguridad social implementadas en el país.

Estas características también otorgaron una fisonomía diferente al sindicato. Al contrario de lo que ocurría en la mayoría de las sociedades de resistencia, La Fraternidad se caracterizó por la fortaleza y la homogeneidad de una organización basada en la estructuración centralizada, jerárquica y verticalista, peculiaridades tendientes a restar autonomía a las seccionales del interior y a conformar un núcleo dirigente estable y mucho más veterano que los colegas de otros sindicatos que le adjudicaban una impronta de cierto conservadurismo político y aislamiento con respecto al heterogéneo mundo del trabajo.⁶ Aunque muy unidos internamente eran extremadamente poco solidarios hacia el resto de los trabajadores.⁷ Por eso, no sorprende la casi total indiferencia de la mayor parte del movimiento obrero ante la huelga de 1912, y la reflexión de dos historiadores y dirigentes de La Fraternidad sobre la necesidad de “ampliar la organización haciéndola extensiva a los demás gremios afines para llegar a la mayor solidaridad por la mancomunidad de esfuerzos”⁸ aparece como una tardía enseñanza para el gremio que había ignorado durante más de 30 años las solidaridades de clase.

Los maquinistas poseían una conciencia de pertenencia a una minoría selecta, instalada en la cima de la clase trabajadora, que les daba una sensación de respetabi-

⁵ Dirección General de Ferrocarriles, *Ley y Reglamento General de los Ferrocarriles Argentinos*, Buenos Aires, Ministerio de Obras Públicas, 1911, pp. 227-232.

⁶ Los 14 integrantes de la Comisión Directiva de La Fraternidad acreditaban en 1912 una antigüedad promedio en sus empleos de 17 años. *La Nación*, 10 de enero de 1912.

⁷ La circular número 13 de La Fraternidad del 25 de noviembre de 1904 prohibía expresamente a sus socios efectuar movimientos huelguísticos en solidaridad con otros gremios. Véase Barrancos, p. 7.

⁸ J. B. Chini y E. Agnelli, *Cincuentenario de La Fraternidad*, Buenos Aires, Kavashino Hnos., 1937, p. 312.

presarios. Así, sostenían, el reglamento se convertía en un elemento retrógrado en tanto agravaba las condiciones de trabajo imperantes en ese momento. Como consecuencia del terminante rechazo sindical la Dirección de Ferrocarriles decidió retirar su proyecto y comenzar una nueva ronda de negociaciones.

No obstante, la Comisión Directiva de La Fraternidad resolvió a comienzos de agosto de 1911 iniciar una campaña de acción y propaganda basada en asambleas seccionales entre sus asociados, con el objeto de lograr un sólido respaldo a sus reclamos en tanto se mantuviera la actitud intransigente de las empresas y la indiferencia política gubernamental que “al no dictar la reglamentación demuestra el poco interés que le merecen las condiciones de vida y de trabajo del obrero ferroviario”.¹⁴

A mediados de noviembre el gremio presentó un pliego de condiciones con las reivindicaciones reclamadas, basadas en la ampliación del tiempo de descanso y la equiparación salarial. Solicitaban asimismo bonificaciones anuales, viáticos, indemnizaciones por enfermedades o accidentes, licencias anuales remuneradas, pases escolares gratuitos para los hijos de los trabajadores y la reglamentación de las categorías y ascensos.¹⁵

Después de un mes de negociaciones, las compañías ferroviarias decidieron rechazar el pliego de condiciones aduciendo que los reclamos alteraban las escalas de sueldos en tanto cada empresa establecía los salarios de acuerdo con su nivel de rentabilidad. Basándose en los modelos organizativos de Francia e Inglaterra, sostenían que la ampliación del tiempo de descanso modificaba sustancialmente las condiciones del servicio de trenes, la organización del personal y la rentabilidad empresarial. Tampoco aceptaban la reglamentación uniforme de categorías y ascensos.¹⁶

Ante esta circunstancia, y frente a la inminencia del conflicto, el ministro del Interior, Indalecio Gómez, ofreció su mediación, que fue rechazada por La Fraternidad pues, sostenía, las empresas no habían demostrado una actitud conciliadora durante las largas negociaciones y la buena voluntad ministerial no modificaría en absoluto la postura patronal y solo serviría para dilatar sus reivindicaciones.¹⁷ Por otra parte, el sindicato consideraba que la Dirección de Ferrocarriles, como representante del gobierno, había actuado en calidad de mediadora durante el período de negociaciones y fracasado rotundamente al no lograr por parte de las empresas una actitud flexible que permitiera acercar a las partes.¹⁸

¹⁴ *La Fraternidad*, setiembre de 1911, p. 1.

¹⁵ *La Fraternidad*, diciembre de 1911, pp. 2-5.

¹⁶ *La Fraternidad* proponía el siguiente esquema de clasificación y ascensos en todas las empresas: el primer año de servicio correspondía a la clase quinta, el segundo a la clase cuarta, el tercer y cuarto año a la clase tercera; el quinto y sexto año de trabajo a la clase segunda, y a partir del séptimo año se ingresaba a la primera categoría. El sindicato sostenía que la vigencia de este escalafón estaba destinada a estimular y alentar el trabajo del maquinista a la vez que igualar los merecimientos. Este argumento fue rechazado por las empresas puesto que este esquema igualaría a los buenos trabajadores con los mediocres. Véase *La Fraternidad*, diciembre de 1911, pp. 2-3.

¹⁷ *La Nación*, 4 de enero de 1912.

¹⁸ *La Fraternidad*, boletín especial, enero de 1912, p. 1.

La negativa sindical al arbitraje oficial causó cierto asombro no solo en las esferas gubernamentales, sino también en cierta prensa representativa de los sectores ligados al poder, habitualmente elogiosa de la tradicionalmente cauta actitud de los maquinistas, y creyeron percibir una modificación a su clásica tendencia negociadora: "ha sido para todos una sorpresa la conducta observada por el gremio de maquinistas, que rompe así con sus hábitos de equilibrio y ponderación de sus trabajos realizados con disciplina perfecta".¹⁹

No es fácil interpretar las razones del rechazo a la mediación oficial si se tiene en cuenta que el gremio se inclinaba al diálogo y, además, poseía una excelente relación con Indalecio Gómez. No obstante hay que ubicar el conflicto en un contexto donde casi todos los sectores de la sociedad (incluido el Estado) eran reacios a aceptar la intervención del gobierno en la regulación de las relaciones laborales, consideradas ámbitos de negociación privada entre las partes. En este caso, los maquinistas llevaban varios años persiguiendo las reivindicaciones enunciadas, y contaban con el ejemplo del Ferrocarril Central Argentino donde, desde 1905, se había incrementado el tiempo de descanso y elevado los salarios, pero el resto de las compañías ferroviarias no imitaron esta actitud y se opusieron con firmeza a los reclamos obreros. Los poderes públicos poco hicieron para modificar esta situación y cuando el ministro del Interior intentó intervenir las negociaciones estaban agotadas y su espíritu conciliador parecía responder más a una iniciativa absolutamente personal que a una acción mancomunada y coherente emprendida por el gobierno.

Además La Fraternidad se sentía suficientemente fuerte y confiada para emprender un movimiento de vastas proporciones, pues si bien era un gremio históricamente inclinado a la negociación y al establecimiento de lazos estables con el Estado y las empresas, también es cierto que poseía una larga tradición de luchas en las cuales las huelgas violentas y la utilización de piquetes de huelga habían servido para consolidar sus reivindicaciones sectoriales. Anelada en estos antecedentes, confiaba en obtener un rápido triunfo que le permitiría reforzar su poder negociador con las empresas a la vez que consolidar su prestigio entre los maquinistas a partir de una huelga destinada a equiparar y homogeneizar la situación laboral de todos sus afiliados. Esta cuestión se constituyó en el verdadero desafío afrontado por La Fraternidad pues, como sostuvo lúcidamente *La Nación*, aunque su pronóstico de un paro poco masivo resultara erróneo,

las mejoras que pretenden no alcanzan por igual a todos los maquinistas; si para algunos equivale una modificación sustancial en sus condiciones de trabajo y retribución, para otros significa apenas un beneficio cuya adquisición solo puede requerirles esfuerzos limitados²⁰

¹⁹ *La Nación*, 6 de enero de 1912.

²⁰ *La Nación*, 3 de enero de 1912.

Con este argumento las empresas ferroviarias afrontaron la huelga totalmente confiadas en la falta de masividad de la medida de fuerza.

Sin embargo, no tuvieron en cuenta que las reivindicaciones presentadas por La Fraternidad eran sentidas y reclamadas colectivamente por los agremiados. Todos tenían, en mayor o menor medida, identificaciones con las exigencias del pliego de condiciones, y si bien es cierto que algunos trabajadores (los que percibían sueldos más altos) no lograrían, probablemente, mejoras salariales, tenían otros motivos para adherir a la medida de fuerza; por ejemplo, la obtención de la jornada de ocho horas que se habían convertido en un reclamo unánime y largamente esperado, especialmente por las características peligrosas del trabajo que sometía a los conductores a fuertes y constantes tensiones por la responsabilidad civil sobre la vida de los pasajeros y transeúntes.²¹ Pero también estaba la lucha por la reglamentación de los ascensos, las indemnizaciones por accidentes y enfermedades, o la certeza de la necesidad de medidas de seguridad social. Parece evidente que la lucha de los maquinistas escapaba a una mera cuestión salarial para relacionarse en mayor medida con la obtención de mejores condiciones de trabajo. En este sentido, la reiterada negativa empresarial, así como la indiferencia y poca efectividad estatal, eran sentidas por los trabajadores como una suma de agravios. La vivencia de esta experiencia sumada al fuerte espíritu solidario hacia adentro del gremio generó una conciencia de que los resultados dependerían de la virtualidad de su acción, es decir, la masividad y contundencia de la huelga.

LA HUELGA

El 4 de enero La Fraternidad declaró la huelga general por tiempo indeterminado y, ante la preocupación gubernamental por la eventual paralización del tráfico ferroviario, las empresas se mostraron seguras de la corta duración del conflicto, pues bastaría con la intimación a los huelguistas para que estos retiraran el apoyo al sindicato. Sin embargo, el optimismo patronal era desmentido por algunos observadores vinculados a los sectores dominantes, quienes manifestaban su inquietud, pues

lo que presta mayor gravedad al conflicto es la fuerza de las empresas y de la colectividad de maquinistas, pudiendo anticipar que la casi totalidad de estos no recurrirá al fondo de huelga, pues cuentan con qué sostenerse un buen número de días antes de apelar a la mencionada caja.²²

²¹ Los accidentes podían provocar no solo la muerte de los maquinistas sino que también involucraban su responsabilidad civil por la muerte de terceros, que podía derivar en la prisión del conductor hasta la conclusión de los trámites judiciales. Según Dora Barrancos esta precariedad laboral contribuyó a desarrollar el espíritu corporativo y solidario de los maquinistas. Véase D. Barrancos, ob. cit., p. 5.

²² *La Nación*, 5 de enero de 1912.

La huelga comenzó el 6 de enero con un notable acatamiento generalizado de maquinistas, foguistas y limpiamáquinas que paralizaron totalmente el sistema ferroviario. Las empresas reaccionaron fijando un plazo de presentación a los huelguistas bajo apercibimiento de despido, y ante el completo fracaso de la intimación modificaron el diagrama ferroviario reduciendo la frecuencia de algunos servicios y suprimiendo otros. El gran problema de las empresas era el reemplazo del personal en conflicto. La decisión de contratar maquinistas europeos (a los que se ofrecieron salarios más elevados que los habituales) era una solución a largo plazo, pues la localización de los mismos y el prolongado viaje en barco demoraba su incorporación. Así, se apeló en un primer momento al personal jerárquico, a ajustadores mecánicos y torneros para conducir locomotoras y a caldereros, cambistas, peones y personal adventicio para desempeñarse como foguistas. Con el fin de evitar la conformación de piquetes de huelga que impidieran el funcionamiento del servicio de emergencia las empresas solicitaron al gobierno la inmediata aplicación de la ley de defensa social que en su artículo 25 imponía severas penas a quienes, por medio de insultos, amenazas o violencia, intentaran inducir a otros a tomar parte en una huelga o boicot.²³ Este hecho implicó la movilización del ejército hacia puestos claves del sistema ferroviario, como estaciones terminales, grandes talleres y playas de maniobras.

Inmediatamente se comprobó la efectividad de la medida de fuerza y la imposibilidad de las empresas de mantener el sistema de emergencia sin la efectiva colaboración e intervención gubernamental. El intento de reemplazar a los huelguistas solo podía efectuarse, por cuestiones legales, con el personal jerárquico, y este se mostró totalmente ineficiente debido a la falta de conocimientos técnicos y de experiencia para conducir las máquinas, impericia que provocó numerosos accidentes y constantes conflictos con el público usuario.

Cuando el gobierno corroboró la masividad y el éxito de la huelga, y ante la irreductible postura de las partes, decidió intervenir en el conflicto y lo hizo favoreciendo abiertamente a las empresas. Mediante el decreto sancionado en acuerdo de gabinete el 8 de enero de 1912 se suspendieron las obligaciones de las empresas ferroviarias, consistentes en mantener el servicio ordinario, y autorizarlas a prestar un servicio condicional; para ello el Poder Ejecutivo derogó las disposiciones reglamentarias en vigencia sobre admisión de maquinarias y permitió a las compañías contratarlo libremente. Para efectivizar estas medidas el gobierno se comprometió a movilizar diversas áreas: el Ministerio de Obras Públicas debía autorizar a las empresas a prescindir del examen y pruebas de idoneidad de los nuevos maquinistas; el Ministerio del Interior debía aplicar en todo su rigor las disposiciones de la ley de defensa social y el Ministerio de Justicia cuidaría que los agentes fiscales agilizaran los juicios a que dieran lugar las violaciones a la ley de Defensa; los Ministerios de Guerra

²³ Ley de Defensa Social núm. 7029, en: J. Herrera, *Anarquismo y defensa social*, Buenos Aires, 1917, p. 351.

y Marina auxiliarían a las policías locales en la vigilancia y represión de actos de violencia y, por último, se autorizaba a los gobernadores provinciales y al ministro del Interior a garantizar por todos los medios a su alcance la libertad de trabajo y la seguridad del tráfico.²⁴

El decreto gubernamental del 8 de enero brindó a las empresas un instrumento fundamental para inclinar de su lado el conflicto. La derogación de las disposiciones sobre contratación de maquinistas dio al sector patronal la llave que le permitía contratar o despedir libremente a su personal, y en sentido contrario, La Fraternidad perdió gran parte de su poder de negociación y de presión. Esta situación se hizo evidente cuando, por sugerencia del senador Villanueva, La Fraternidad aceptó la eventual mediación del ministro Indalecio Gómez, quien se mostró predispuesto a resolver el conflicto aunque especificó una serie de dificultades. En primer lugar, sostenía,

el arbitraje es un medio de dirimir una contienda entre partes relacionadas entre ellas por un contrato, por una relación de derecho. Despedidos los maquinistas por no haber querido ir a prestar servicio en el término que las compañías les habían señalado, el contrato de locación de servicios entre ellos y las empresas había dejado de existir. No siendo empleados de las compañías de ferrocarril, ¿a qué título pedían arbitraje?²⁵

Por lo tanto debía resolverse esa relación de derecho que impedía a los maquinistas ser considerados parte del conflicto. En segundo lugar, a criterio del ministro, las circunstancias de la huelga habían generado hechos nuevos que creaban derechos nuevos, pues al personal contratado recientemente por la empresa se le había garantizado la regularidad en el empleo;

tenían todas las empresas un personal nuevo, un personal de maquinistas adscrito a su servicio al mismo título que cualquier otro, y que tenía también el derecho a quedar en el servicio con el mismo título que cualquier otro.²⁶

El reconocimiento del gobierno al derecho de los nuevos trabajadores a permanecer en sus puestos de trabajo significaba avalar implícitamente la posición de las empresas, dispuestas a reincorporar solo a un limitado número de huelguistas. Ante estas circunstancias, La Fraternidad rechazó avanzar en las negociaciones, pues la base de las mismas era la reincorporación de todos los cesanteados.

²⁴ Decreto del Poder Ejecutivo del 8 de enero de 1912, en: *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, núm. 19, 31 de diciembre de 1912, pp. 973-975.

²⁵ Interpelación del diputado Luis Agote al ministro del Interior Indalecio Gómez el 24 de enero de 1912, en: Cámara de Diputados, *Diario de Sesiones*, Buenos Aires, 1911, tomo 4, p. 271.

²⁶ *Ibid.*

En realidad, cuando el gobierno sancionó la medida no supuso un conflicto tan drástico y confió en el retorno de los maquinistas al trabajo ante las intimaciones. Creía que la posibilidad de la pérdida del empleo y la amenaza empresaria de rematar las casas cedidas a los trabajadores eran razones más que suficientes para inducir a los maquinistas a terminar la huelga. Sin embargo, los hechos desmintieron las percepciones gubernamentales pues, pasada una semana de la sanción del decreto, los trabajadores no volvieron a ocupar sus puestos. La misma policía reconoció que “la presentación en masa, esperada y aspirada (por las empresas), resultó un simple deseo no realizado. Nadie, mejor dicho, ni un solo huelguista acudió a solicitar su reincorporación”.²⁷

En efecto, el grado de adhesión y de solidaridad demostrado por todas las categorías del gremio fue notable. En este sentido, es importante recalcar el control casi total ejercido por la Comisión Directiva del sindicato hacia el amplio abanico de sus asociados a través de las secciones locales, que funcionaban como nexos intermedios entre la cúpula gremial y las bases. Así, la dirección de La Fraternidad orientó férrea y disciplinadamente el conflicto a través de las “instrucciones a los ferroviarios”. En ellas se establecían las formas de acción y el comportamiento de los trabajadores: prohibición de abandonar los trenes en estaciones intermedias para evitar las penas impuestas por la ley; exclusividad del Comité Directivo Seccional para autorizar la salida de trenes especiales; prohibición de efectuar reuniones en lugares públicos; no fomentar amenazas contra los rompohuelgas ni actos de provocación y, por último, evitar la propagación de rumores y el indisciplinamiento, y atenerse siempre a las orientaciones de la dirección sindical.²⁸

De estas instrucciones se desprende claramente la voluntad disciplinadora de la dirección, ratificada plenamente por sus panegiristas cuando sostenían que “la disciplina está identificada con ellos, por eso su huelga es la más disciplinada, la más exacta, la más puntual de todas las huelgas”.²⁹ El orden y la disciplina eran inherentes a la vida del maquinista y, consecuentemente, a las formas de hacer y pensar la militancia sindical. Por otra parte, el intento de controlar las acciones huelguísticas se vinculaba a impedir los desbordes de violencia, tanto para evitar la aplicación de medidas represivas desde el Estado como para bloquear posibles desbordes internos y a la consecuente canalización del conflicto por “agitadores anarquistas”.

Por eso, cuando (avanzado el conflicto y a medida que las empresas lograban recomponer lentamente el servicio ferroviario) los trabajadores podían llegar a profundizar las medidas de lucha espontáneamente, fue la misma dirección gremial quien apeló a la utilización, solo parcial, de métodos más violentos que los empleados habitualmente, en especial en aquellas seccionales del interior donde la presión de las empresas era más fuerte. El sindicato negó, por supuesto, su participación en

²⁷ *La Nación*, 13 de enero de 1912.

²⁸ *La Nación*, 5 de enero de 1912.

²⁹ J. B. Chiti v E. Agnelli, *Cincuentenario...*, ob. cit., p. 266.

actos de violencia, pero las compañías ferroviarias elevaron sus sospechas, difíciles de comprobar, sobre la orientación gremial en los atentados consistentes en destrucción de vías, detención de trenes con pedradas o tiros de armas de fuego, rotura de los sistemas de cambio y actos de sabotaje, así como también percibieron la acción sindical detrás de las amenazas y castigos corporales efectuados a los rompehuelgas.³⁰

Todos los acontecimientos se encadenaron de tal forma que reforzaron las posiciones no negociadoras y hostiles entre las partes. Las empresas ratificaron su intransigencia ante el firme apoyo de las casas centrales radicadas en Londres o París, la libertad de acción otorgada por el Poder Ejecutivo y la firme convicción de que destruirían el sólido poder acumulado durante años por La Fraternidad. Esta, por su parte, estaba dispuesta a continuar con el plan de lucha confiada en la imposibilidad de la normal reanudación del servicio ferroviario sin su colaboración. La certeza del triunfo se basaba en ciertas suposiciones: a) el bajo nivel de calificación del personal contratado llevaría a las empresas a recurrir a la experiencia de los maquinistas fraternales; b) muchos de los nuevos contratados terminarían afiliándose al sindicato, como había ocurrido en otras oportunidades e incorporándose a la huelga; c) los usuarios apoyarían a los huelguistas debido al mal desempeño brindado por la empresa, y d) los perjuicios económicos ocasionados por el conflicto en las compañías las obligaría a negociar con los trabajadores en un plazo relativamente corto.

Pero las suposiciones optimistas de La Fraternidad no se concretaron en la práctica, pues las empresas consiguieron reemplazar, es cierto que con personal de menor calidad y jerarquía, a gran parte de los trabajadores en conflicto y hacer circular los trenes dentro del diagrama de emergencia; los nuevos maquinistas no se afiliaron al sindicato ni apoyaron la huelga, pues los habían contratado por salarios sustancialmente más elevados que los habituales a condición de no sindicalizarse; los usuarios protestaron tanto contra las empresas como contra los huelguistas y no significaron un apoyo sustancial para los trabajadores. El mismo periódico sindical reconocía que, contra lo esperado,

la población durante el conflicto se mantuvo alejada de la contienda a pesar de resultar en primer término perjudicada por los intereses en pugna y esa indiferencia que bien podemos tildar de culpable embraveció a las empresas, ya suficientemente envalentonadas por la protección oficial.³¹

³⁰ El Ministerio del Interior recibió cerca de 20 denuncias sobre atentados, así como amenazas y ataques a esquirols en distintas compañías ferroviarias: Compañía Francesa de Santa Fe, Ferrocarril Córdoba, Ferrocarril Sud, Ferrocarril Oeste, Ferrocarril Central Norte, Ferrocarril Buenos Aires, al Pacífico, Ferrocarril Central Argentino y la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires. Véase Archivo General de la Nación, *Ministerio del Interior*, año 1912, legajos núms. 1187, 1335, 1540, 1626, 1627, 1662, 1765, 1850 y 2134.

³¹ *La Fraternidad*, agosto de 1912, p. 4.

Por último, las pérdidas económicas de las empresas fueron significativas al comienzo del conflicto. Durante las primeras semanas de la huelga la recaudación de las compañías ferroviarias declinó 50% en relación con el mismo período del año anterior, y 20% en el transcurso de la primera semana de febrero.³² Sin embargo, el balance efectuado por el Ministerio de Obras Públicas para el año 1912, muestra, respecto del año anterior, un marcado aumento en todos los rubros: pasajeros transportados, recaudación y carga; en este último caso el retraso de las cosechas benefició, sin duda, a las empresas ferroviarias.³³ Entonces, las pérdidas económicas de las compañías no parecen haber sido tan importantes como para obligarlas a negociar. En todo caso, era el dinero de la caja sindical el que se agotaba rápidamente sin posibilidad de reponerse.³⁴

Si bien el conflicto se desarrollaba favorablemente a las empresas, a dos semanas de la sanción del decreto del 8 de enero no habían podido regularizar los servicios y mantenían el diagrama de emergencia que implicaba la prestación del servicio en forma discontinua y poco eficiente debido a la frecuencia irregular de los trenes y a la impericia de los nuevos maquinistas que provocaron numerosos accidentes. La situación creó un pronunciado malestar en un amplio abanico de la sociedad: en los usuarios; en los grupos ligados a la actividad agropecuaria, tanto productores como comercializadores y exportadores; en la oposición política y la prensa. Todos presionaron al gobierno, no a las partes en conflicto, a encontrar una solución. Un sector de la opinión pública sostenía que el Estado debía obligar a las empresas a normalizar el tránsito ferroviario.³⁵ En ese sentido, el Poder Ejecutivo sancionó el 23 de enero un segundo decreto en acuerdo de gabinete por el cual se intimaba a las empresas ferroviarias a regularizar los servicios. Sin embargo, en el artículo 2 se establecía el 15 de febrero como fecha límite para la reanudación del

³² *La Nación*, 25 de enero y 9 de febrero de 1912.

³³ Si bien no poseemos datos discriminados mensualmente (donde aparecería con claridad el impacto de la huelga) sí podemos cotejar las cifras anuales y aquí las consecuencias del conflicto se diluyen notablemente:

Año	Tráfico Pasajeros	Carga (Tns.)	Recaudación (en pesos oro)
1910	59.711.462	33.606.626	107.694.441
1911	69.457.432	32.338.267	113.445.635
1912	73.656.000	40.420.111	128.798.206

FUENTE: Ministerio de Obras Públicas, *Memoria*, 1912, pp. 52-54 y *Memoria*, 1913, pp. 205 y 206.

³⁴ El prolongado conflicto vació las arcas de la tesorería de La Fraternidad. De 153.000 pesos solo quedaron 14.000 al finalizar la huelga, además el sindicato contrajo deudas por 350.000 pesos. Véase J. B. Chiti y F. Agnelli, *Cincuentenario...*, ob. cit., p. 298.

³⁵ Diarios como *La Vanguardia*, *La Prensa*, *La Argentina*, *La Razón* y *La Tribuna*, con diferentes matices, apoyaron a los maquinistas y presionaron al gobierno con el fin de obligar a las empresas a negociar.

servicio ordinario de todo el tráfico, de acuerdo con las leyes y reglamentos que lo rigen, quedando derogado desde esa fecha el artículo primero del decreto del 8 de enero en cuanto se refiere al servicio condicional.³⁶

El gobierno volvía a favorecer a las empresas, pues en el decreto del 23 de enero nada se decía sobre las normas de admisión de maquinistas y el plazo de normalización otorgado a las empresas era suficientemente prolongado como para darle el tiempo adecuado a fin de regularizar el servicio y ahogar la resistencia de los trabajadores.

Finalmente, agotadas las reservas de la caja de fondos del sindicato y quebrados los lazos de solidaridad de los maquinistas después de 52 desgastantes días de huelga, La Fraternidad aceptó las fórmulas de arreglo propuestas por el presidente Sáenz Peña quien, a la vez, se comprometió a garantizar el cumplimiento de los términos del acuerdo consistente en la

readmisión gradual del personal en huelga, en su situación anterior al conflicto, bajo la garantía de equidad y justicia que resulta de la intervención personal del presidente de la Nación para llegar así a la normalización del servicio en base del personal competente e idóneo.³⁷

Aunque La Fraternidad evaluó la culminación del conflicto como un triunfo personal cuyos réditos se verían en un plazo no muy lejano, lo cierto es que solo fueron reincorporados una parte de los trabajadores y tanto la reglamentación laboral como el aumento salarial no fueron tomados en cuenta por las empresas quienes, por otra parte, iniciaron una fuerte ofensiva cuyo objetivo consistió en debilitar al sindicato. Así, una importante cantidad de dirigentes nacionales y locales fueron cesanteados, se amenazó a otros con el desalojo de las viviendas cedidas por las compañías y se presionó a los nuevos maquinistas para que no se sindicalizaran.

EL GOBIERNO ANTE LA HUELGA: CONTINUIDADES Y CONTRADICCIONES

Tres meses después de concluido el conflicto La Fraternidad se quejaba amargamente ante el Poder Ejecutivo por la inacción y la falta de voluntad presidencial para presionar a las empresas, "hasta ahora, el doctor Sáenz Peña no hizo personalmente nada por la solución de este asunto".³⁸ Los maquinistas sostenían no solo razones de hecho y de derecho para una efectiva intervención presidencial, sino también razones

³⁶ Decreto del Poder Ejecutivo de 23 de enero de 1912, en: *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, núm. 19, 31 de diciembre de 1912, p. 976.

³⁷ *La Fraternidad*, enero-abril de 1912, p. 3.

³⁸ *La Fraternidad*, junio de 1912, p. 2.

de orden moral, desde el momento en que La Fraternidad era uno de los pocos gremios en la Argentina que reconocía al Estado la capacidad y autoridad para solucionar un conflicto entre capital y trabajo. Si el gobierno aspiraba a obtener la confianza de los trabajadores, debía hacer cumplir a las partes comprometidas con los términos del acuerdo preestablecido.

¿Qué confianza pudiera tener la clase obrera en la palabra oficial o de un tribunal si el presidente empieza por no hacer cumplir a las partes que han comprometido la suya? ¿Quién se acercará a un gremio en lo futuro para ofrecer la intervención oficial si el primer ensayo fracasa?³⁹

Pero ni el Poder Ejecutivo ni la Dirección General de Ferrocarriles obligaron a las empresas a retomar a los trabajadores cesantes y aún en 1917 La Fraternidad reclamaba la reincorporación de 150 maquinistas.⁴⁰ Seguramente, el triunfo de las empresas ferroviarias se hubiera visto comprometido de no haber mediado el respaldo gubernamental y, en este sentido, la acción estatal parece haber sido totalmente favorable al sector patronal.

Sin embargo, en la actitud del gobierno durante el conflicto subyacen una serie de elementos demostrativos de que la acción oficial estuvo lejos de ser homogénea y presenta algunos matices novedosos que merecen atención y un breve análisis. En primer lugar, es importante destacar la ausencia de represión policial o militar a pesar de la aplicación preventiva de la ley de defensa social. La firme determinación del Poder Ejecutivo (deberíamos decir Ministerio del Interior) encaminada a no utilizar la fuerza se vio facilitada por la orientación pacífica del movimiento que solo en contadas oportunidades apeló a métodos violentos como el sabotaje o la utilización de piquetes de huelga. En realidad, ausente el anarquismo del conflicto, la política del Ministerio del Interior se orientó al diálogo y al allanamiento de las negociaciones, para lo cual contaba con un gremio de maquinistas que aparecía como un paradigma de moderación y cordura. Incluso la policía, siempre proclive a descubrir complots antisociales y extranjerizantes, ponderó la huelga ferroviaria como “un ejemplar exponente de moderación”.⁴¹

Pero la actitud contemporizadora del Poder Ejecutivo sería duramente criticada por algunos sectores de opinión vinculados a las clases dominantes:

es de admirar la mansedumbre del gobierno que persiste y se sobrepone al natural impulso de reacción tratando todavía de borrar el extravío de sus autores con una benevolencia que siente el vértigo de la debilidad.⁴²

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ *La Nación*, 11 de diciembre de 1917.

⁴¹ *Memoria de Policía*, años 1911 y 1912, Buenos Aires, 1912, p. 7.

⁴² *La Nación*, 6 de enero de 1912.

El malestar de *La Nación* expresaba el sentimiento generalizado de las corporaciones empresarias ligadas al sector agroexportador, que no veían con agrado la cauta actitud del gobierno y la consecuente lentitud en la resolución del conflicto. Si las presiones no fueron mayores se debió al retraso de las cosechas provocada por factores climáticos.

En realidad, el disgusto no abarcaba al Poder Ejecutivo en su conjunto sino al ministro del Interior en particular, puesto que era sospechoso de beneficiar a los trabajadores ferroviarios. En este punto el análisis del conflicto ingresa en un territorio sumamente interesante por cuanto, por primera vez, se manifestaron en el seno del gobierno posiciones enfrentadas y contrapuestas ante un conflicto obrero-patronal relacionado con áreas vitales de la economía. Esta polémica fue protagonizada por el ministro del Interior, Indalecio Gómez, y el de Obras Públicas, Exequiel Ramos Mejía, quienes sustentaban posiciones divergentes sobre el papel del gobierno ante el conflicto social.

Indalecio Gómez se había convertido en uno de los principales propulsores de la reforma electoral y parecía percibir con mayor claridad que sus pares las ventajas de la ampliación política, así como la posibilidad de convertir al Estado en un árbitro de los conflictos sociales, priorizando los intereses del conjunto de la sociedad sobre los sectoriales.⁴³ Durante la interpelación parlamentaria instrumentada por la Cámara de Diputados para explicar la actuación del gobierno durante la huelga, confesó su difícil relación con las compañías ferroviarias pues

varias veces me he acercado a las empresas. Tengo tres pecados con ellas. Tres veces he intervenido el año pasado en dificultades de ellas con los maquinistas, y he tenido la desgracia de no encontrarle razón a ellas y a estos sí. Las he obligado a dar lo que creía justo porque había medios legales de hacerlo.⁴⁴

⁴³ Indalecio Gómez nació en Salta en 1851 en el seno de una acaudalada familia salteña. Tras graduarse como abogado en Buenos Aires regresó a su provincia donde se desempeñó como profesor secundario, presidente de la Municipalidad y diputado provincial. Entre 1892 y 1900 representó a su provincia como diputado en el Parlamento Nacional, donde llegó a ocupar la vicepresidencia segunda en la cámara. A mediados de la primera década del siglo, el presidente Quintana lo nombró ministro plenipotenciario en Berlín ante los gobiernos de Alemania, Austria-Hungría y Rusia. Políticamente militó desde su juventud en el antirroquismo por oposición al personalismo de Roca, pero también por su fervorosa adhesión al movimiento católico orientado por José M. Estrada en rechazo al laicismo de los hombres de gobierno del ochenta. Cercano al modernismo impulsado por Sáenz Peña, y años más tarde a la apertura pellegrinista, Indalecio Gómez no abandonó su vinculación con el catolicismo y en 1908 rechazó la dirección del movimiento católico orientado por Emilio Lamarca aunque adhirió al mismo y se constituyó en un referente obligado de los políticos católicos. Finalmente, apoyó desde el exterior la marginación del roquismo implementada por el presidente Figueroa Alcorta, y en 1910 aceptó secundar a Sáenz Peña en el combate por la implementación de la reforma electoral.

⁴⁴ Cámara de Diputados, *Diario de Sesiones*, Buenos Aires, 1911, tomo 4, p. 272.

Esta actitud hacia los maquinistas ferroviarios o su comprensiva evaluación de la huelga portuaria de ese mismo año son demostrativas de su cordial relación con los trabajadores, y, si hemos de creer a Carlos Iburguren, hasta los recibía en su propia casa y podía llegar a compartir con ellos un té o un café, aunque el mismo autor aclara que a pesar del vivo interés demostrado por Gómez por las clases populares, nunca se confundía con ellas y las trataba con la "cordial llaneza de un auténtico señor".⁴⁵

La comprensión de las reivindicaciones de los sectores populares no se debía solo a los rasgos paternalistas de este "patricio salteño", sino también a sus convicciones católicas cercanas a la vertiente de la doctrina social de la Iglesia, nutridas en la observación de la experiencia social bismarquiana durante su estadía en Alemania. Según Gómez, la integración de los trabajadores al sistema era una cuestión de importancia fundamental para evitar desbordes y garantizar la paz social. En 1908 recomendaba al movimiento orientado por Emilio Lamarca que "la acción social debe ser nuestra suprema y constante ocupación [...] indispensable para invadir triunfalmente el campo político que nos es adverso al presente".⁴⁶ La advertencia del futuro ministro del Interior parece admitir una doble lectura. Si, por un lado, puede interpretarse a "acción social" como una herramienta para consolidar la presencia política católica, por otro podía inferirse una apelación a los sectores dominantes a captar la adhesión de los sectores populares y contrarrestar la influencia de los grupos políticos más contestatarios.

Si, como sostiene Natalio Botana, el interés de Indalecio Gómez en la implementación de la reforma electoral se centraba en "legitimar a las clases tradicionales renovadas por nuevos comportamientos",⁴⁷ podemos pensar que su actitud durante la huelga de maquinistas respondía al mismo afán renovador en las formas de hacer política, pero trasladando ese afán al campo social en la medida en que creía indispensable hallar una salida a las demandas sociales de los sectores populares. Estas ideas, por cierto, no eran nuevas y ya antes Joaquín V. González había intentado plasmarlas no tanto mediante la reforma electoral de 1902 cuanto con el frustrado proyecto de ley nacional de trabajo. Gómez, a diferencia de aquel, no ha dejado demasiadas ideas escritas al respecto ni un *corpus* de proyectos de legislación social. Sin embargo, su práctica política, más allá de las contradicciones en que incurrió, parece haberse orientado a anteponer frente a los intereses sectoriales los intereses de un Estado que, a su criterio, necesitaba integrar a los trabajadores, máxime en el caso de los maquinistas que aparecían ante los ojos de un sector de la clase dirigente como el modelo obrero a imitar y dignos de convertirse en ciudadanos.

La otra cara del gobierno durante el conflicto, y que aparentemente contó con

⁴⁵ C. Iburguren, *La historia que he vivido*, Buenos Aires, Eudeba, 1969, pp. 223-224

⁴⁶ A. Dell'Oro Maini, "La vida ejemplar de Indalecio Gómez", en: *Los discursos de Indalecio Gómez*, Buenos Aires, Kraft, 1953, tomo 1, p. 84.

⁴⁷ N. Botana, *El orden conservador*, Buenos Aires, Sudamericana, 1985, p. 281

el consenso mayoritario del gabinete, estuvo representada por el ministro de Obras Públicas, Exequiel Ramos Mejía. Cabañero y presidente de la Sociedad Rural Argentina, reunía los rasgos característicos de una clase que antepuso los intereses sectoriales sobre los del conjunto de la sociedad. Si bien adhería al grupo conservador reformista no compartía el entusiasmo de estos y su militancia política transitó por la ambigüedad de la adhesión a propuestas políticas divergentes.⁴⁸ Miembro, él mismo, del directorio de compañías ferroviarias extranjeras las favoreció abiertamente durante la huelga. Esta actitud lo llevó a un fuerte enfrentamiento no solo público sino privado con Indalecio Gómez que puso fin a una larga amistad.⁴⁹

Un año después de finalizado el conflicto, el todavía ministro de Obras Públicas disertaba en Londres ante un selecto auditorio de empresarios y dirigentes políticos ingleses sobre los principios que fundaron el proceder del gobierno argentino durante la huelga. Reconocía que los ferrocarriles pertenecían a la esfera pública y, por tanto, cualquier conflicto en dicha área era susceptible de la intervención estatal. Sin embargo, el principio central de un servicio público se refería fundamentalmente a la imposibilidad de su interrupción, pues la detención de la circulación ferroviaria implicaba el cese de la vida económica y social del país, “terrible revolución que debe evitarse a toda costa”, pues “los obreros creen generalmente que solo van contra los capitalistas, sin tomar en cuenta el mayor efecto de su actitud sobre la gran multitud de otros obreros que no son parte de la lucha”.⁵⁰ Entonces, basándose en el principio de la necesidad de prohibir las huelgas en los transportes públicos, las empresas debían colaborar con el gobierno en la elaboración de una legislación destinada a mejorar las condiciones de trabajo y de los obreros sobre la base de un equilibrio entre sueldos y tarifas. El discurso de Ramos Mejía finalizaba con una inocultable profesión de fe hacia las compañías ferroviarias británicas: “os repito mi más profundo agradecimiento y espero que me permitiréis levantar mi copa y beber otra vez a la salud del rey de Inglaterra y de su pueblo”.⁵¹

El ministro de Obras Públicas mantuvo durante todo el conflicto una inocultable posición cercana a los empresarios, y fue el promotor de la mayoría de las medidas favorables a las compañías ferroviarias. Utilizando las prerrogativas concedidas por el decreto del 8 de enero, que lo autorizaba a reformar las normas de admisión de los maquinistas, y en la medida en que el control del tráfico era atribución de su mi-

⁴⁸ Antirroquista vergonzante, participó de la política de las paralelas, aunque después confesó haber sido utilizado políticamente. Véase E. Ramos Mejía, *Mis memorias*, Buenos Aires, 1936.

⁴⁹ Escribe Julio Navarro Monzo, secretario privado de Indalecio Gómez: “cierta vez, un viejo amigo del Dr. Gómez [Ramos Mejía], católico practicante y militante, defendía los intereses de una gran empresa extranjera, de cuyo directorio era miembro, en contra de algunas reclamaciones obreras, justas a juicio del Dr. Gómez; este le dijo, ‘no quiero meterte en tu conciencia, pero te ruego que pienses si esa actitud tuya está de acuerdo con tus creencias de cristiano’. Esto originó un distanciamiento que duró años”. Transcripción por C. Ibarguren, *La historia...* ob. cit.,

⁵⁰ *La Fraternidad*, julio de 1913, p. 3

⁵¹ *Ibid.*

nisterio, Ramos Mejía se convirtió en el integrante del gobierno con mayor poder de decisión y autoridad en el conflicto; incluso llegó a invadir esferas afines al Ministerio del Interior al trabar las eventuales mediaciones estatales o la suavización del conflicto.

El 23 de enero, en una turbulenta reunión con los empresarios ferroviarios, Indalecio Gómez les manifestó que el objetivo prioritario del gobierno era el restablecimiento inmediato de los servicios paralizados.

Los representantes observaron entonces que esto significaba la admisión de la totalidad de los huelguistas y al mismo tiempo el quebrantamiento absoluto dentro de la disciplina de cada empresa. Aquí el ministro, valiéndose de una perífrasis, declaró que, efectivamente sería muy desagradable para las empresas tragarse el sapo, pero que no había otro remedio pues de lo contrario el sapo se las tragaría a ellas.⁵²

El ministro insistió en la readmisión del personal cesanteado aunque representara un recargo de personal, y ante la nueva negativa empresaria manifestó que les otorgaría un plazo de 48 horas para normalizar el tráfico. El cumplimiento de esta medida hubiera implicado para las empresas la readmisión del personal. Sin embargo, en la reunión de gabinete realizada pocas horas después se impuso la postura de Ramos Mejía que concedió a las empresas un plazo prolongado para normalizar los servicios y les otorgó el tiempo suficiente para no recurrir al personal cesante. Así, el Poder Ejecutivo seguía generando un doble discurso que ponía claramente en evidencia el enfrentamiento de las dos concepciones existentes entre los integrantes del gabinete nacional.

El diario *La Nación*, habitualmente lúcido y sensato crítico de la indiferencia estatal ante los problemas sociales, atacó con dureza la posición de Indalecio Gómez: “anteriormente demostramos el absurdo del plazo conminatorio ideado por el ministro del Interior para terminar con la huelga”.⁵³ En contraposición, recibió calurosamente la medida implementada el 23 de enero: “el decreto coincide con nuestros puntos de vista, que fueran también, justo es reconocerlo, los del ministro de Obras Públicas”; en suma, “la solución del conflicto importa un empalme con el buen sentido”.⁵⁴ El buen sentido se refería a las formas clásicas de resolver los conflictos sociales y, en este caso, aparecía casi groseramente representado por Ramos Mejía, quien expresaba a los sectores que entendían el papel interventor y mediador del Estado como una mera garantía del desarrollo de los “intereses generales de la Nación”; esto es, el libre y normal funcionamiento del sistema de transportes a fin de garantizar el embarque normal de los productos primarios exportables. La función del Estado de-

⁵² *La Nación*, 24 de enero de 1912

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ *Ibid.*

bía limitarse a la aplicación del poder de policía a fin de evitar la paralización de los transportes. Durante la huelga de los maquinistas el gobierno, aun con las contradicciones señaladas y sin utilizar la violencia de hecho, brindó a las empresas ferroviarias, violando abiertamente la legislación vigente y creando un marco jurídico y legal apropiado, las herramientas adecuadas para doblegar a los huelguistas.

Sin duda, Indalecio Gómez representó la línea negociadora en el seno del gabinete nacional, pero afrontó problemas que atentaron contra una eficaz resolución del conflicto. El primero de ellos se refiere a la total intransigencia de las empresas ferroviarias que rechazaron sistemáticamente las propuestas del ministro y limitaron su capacidad negociadora. Por otro lado, la subordinación al Ministerio de Obras Públicas perjudicó su autoridad en tanto no estaba en condiciones de tomar decisiones unilaterales contra las compañías ferroviarias. En la interpelación realizada por el diputado Agote, Gómez reconoció su impotencia al señalar que no disponía de las herramientas adecuadas para obligar a las empresas a reincorporar al personal cesante:

quien da una orden es menester que tenga los medios de hacerse obedecer, pero de hacerse obedecer en el sentido de la intención de la orden. La orden de reincorporar al personal sería para que se restablezca el tráfico [...] Las empresas, no obediendo, serían pasibles de multas; pero con esas multas el gobierno no haría andar los ferrocarriles.⁵⁵

En esas circunstancias la negativa de La Fraternidad al arbitraje ministerial terminó de desdibujar sus intenciones mediadoras. Gómez sostuvo que el fracaso del arbitraje modificaba sustancialmente el carácter del conflicto, pues las desavenencias entre las partes por contratos de locación derivó en la paralización del tráfico ferroviario y esto, a la vez, en un problema de orden público. El gobierno no podía permitir la detención de un servicio que afectaba el tráfico de cargas, pasajeros y correspondencia. Así justificaba públicamente su apoyo al decreto del 8 de enero encubriendo, detrás de una supuesta acción unánime del gobierno, la derrota de sus propuestas ante Ramos Mejía.⁵⁶

Aparentemente, Indalecio Gómez contribuyó a resolver el conflicto al margen de sus creencias y en el sentido planteado por el ministro de Obras Públicas. La ambigüedad de su posición se relacionaba con su escaso poder de decisión pero también con la falta de convicciones profundas sobre el papel del Estado en materia de política social. Estas convicciones evidentemente no alcanzaban la profundidad de los planteos de la reforma política. Por otra parte, aún se hallaba fuertemente arraigada en los sectores más reformistas de la elite gobernante la idea de que las relaciones obrero-patronales eran una cuestión de índole privada entre los empresarios y su personal en la cual el Estado solo debía intervenir como mediador en caso de disiden-

⁵⁵ Cámara de Diputados, *Diario de Sesiones*, Buenos Aires, 1911, tomo 4, p. 273.

⁵⁶ *Ibid.*, pp. 267-270.

cias irreconciliables y siempre que las partes aceptaran el arbitraje oficial. La ausencia de una tradición participativa del Estado en la regulación de las relaciones laborales, reflejada en la falta de instrumentos legales como leyes de conciliación y arbitraje obligatorio, e incluso la sorprendente ausencia del Departamento Nacional del Trabajo en la huelga⁵⁷ ayudan a explicar las actitudes sostenidas por los maquinistas y las compañías ferroviarias, que desnudaban tanto la carencia de una presencia tutelar del Estado, como el escaso consenso y la desconfianza de los trabajadores y los empresarios a la intromisión estatal en las relaciones laborales. Cuando el sindicato, presionado por una derrota que se tornaba evidente, debió aceptar la mediación gubernamental (que había rechazado al comienzo del conflicto) pudo comprobar, una vez más, la poca efectividad de la misma debido tanto a la escasa predisposición del gobierno para obligar a las empresas a cumplir los términos del acuerdo como al relativo poder de la Dirección General de Ferrocarriles sobre las empresas.

CONCLUSIÓN

El conflicto de los maquinistas tuvo la virtud de instalar, al menos por un tiempo, la cuestión social en el centro de atención de la sociedad política, y de provocar un debate de tono diferente a los producidos durante las discusiones de las leyes de residencia o de defensa social, cuando los grupos vinculados al poder y los órganos estatales presentaron un sólido bloque con el objetivo principal de anatematizar el anarquismo. En estos momentos de conmociones sociales, los impulsos de legislación social surgían de modo compensatorio a las medidas represivas y de allí se desprendieron algunas voces que percibían la necesidad de especializar las funciones del Estado.

En 1912, neutralizados en parte los grupos libertarios, sancionada una incipiente legislación social y reconocido y aceptado parcialmente el derecho de huelga y la existencia legal de las organizaciones sindicales, el debate sobre el papel del Estado fue más profundo no solo por las distintas posiciones surgidas en el seno del gobierno, sino también por ciertas voces que, desde los grupos ligados al poder, sostuvieron la necesidad y la urgencia de sancionar medidas tendientes a otorgar a los poderes públicos la autoridad suficiente para resolver los conflictos sociales. Legisladores de insospechable filiación conservadora como Luis Agote, Federico Pinedo o Adrián Escobar no solo defendieron el derecho de huelga y promovieron la sanción de leyes de seguridad social y arbitraje obligatorio, sino que atacaron duramente la política gubernamental favorable a las empresas ferroviarias y se manifestaron partidarios de regular la actividad de estas empresas en su relación con el personal, subordinando sus intereses a los de la comunidad. Esta interpretación de los intereses de la comuni-

⁵⁷ En el caso concreto de la huelga de maquinistas el Departamento de Trabajo no desempeñó ningún papel y se mantuvo al margen de la misma.

dad era diametralmente opuesta a la que realizara Ramos Mejía. Según Agote era “indispensable que el Poder Ejecutivo se acuerde de que el interés de las empresas, por respetable que sea, está sometido al interés del país”.⁵⁸ Las empresas no podían ni debían interrumpir los servicios por problemas con sus obreros y el gobierno debía obligarlas a cumplir con los servicios, o “¿es que estamos en presencia de un poder incontrastable, de un poder superior al de la Nación?”, se preguntaba asombrado un observador cercano al grupo conservador reformista, quien además sostenía que el gobierno argentino bien pudo haber adoptado una postura similar a la del primer ministro británico Asquith durante la huelga ferroviaria de 1911, cuando el gobierno obligó a las empresas a otorgar una serie de reivindicaciones a los trabajadores.⁵⁹

Pero el gobierno argentino demostró una serie de contradicciones que, en última instancia, condujeron a privilegiar una política sectorial tradicional consistente en la defensa de los intereses de los grupos de poder vinculados a la exportación y a la postergación de las reformas sociales en el terreno laboral. El conflicto se produjo en un momento de crisis del orden oligárquico, cuando la brecha entre sociedad civil y sociedad política era cada vez mayor. En este contexto, el conflicto intraoligárquico produjo alineaciones en pro y en contra de la reforma política y en este enfrentamiento Gómez y Ramos Mejía militaron, es cierto que con distintas convicciones, en el campo reformista. Cuando el ministro del Interior intentó trasladar sus ideas renovadoras —reconocimiento pleno del derecho de huelga, libertad de agremiación, amplia legislación social y poder mediador e interventor del Estado—⁶⁰ al campo social se encontró aislado en el seno del gobierno, sin el respaldo estatal y con la firme oposición de Ramos Mejía, quien arrastró tras de sí al resto de un gabinete nacional que no parecía dispuesto a llegar demasiado lejos en este terreno.

En realidad, el sector mayoritario de los grupos gobernantes no percibió plenamente la necesidad de elaborar una política social integral en tanto siempre utilizó al Estado para beneficiar los intereses del grupo social al que pertenecía, y la actuación de Ramos Mejía durante la huelga aparece como un paradigma de esta situación. La muerte de Sáenz Peña y el alejamiento de Indalecio Gómez profundizaron esta tendencia o, al menos, congelaron la posibilidad de instrumentar una tenue reforma social que acompañara los cambios en el campo político.

Finalmente, la consecuencia más notable de la huelga de maquinistas fue la sanción, en 1915, de la ley de jubilaciones y pensiones de empleados ferroviarios que llevaba en su seno las contradicciones expresadas durante el conflicto, pues si bien la creación de la Caja de Jubilaciones implicaba una serie de beneficios realmente im-

⁵⁸ Cámara de Diputados, *Diario de Sesiones*, Buenos Aires, 1911, tomo 4, p. 273

⁵⁹ E. Corvalán, “Legislación sobre el trabajo ferroviario”, en: *Revista de Derecho, Historia y Letras*, Buenos Aires, vol. 41, 1912, pp. 369-370

⁶⁰ Muchas de estas cuestiones aparecen en el programa electoral de Sáenz Peña. Incluso llegó a plantear la necesidad de una redistribución más equitativa de las riquezas que, desde luego, no tuvo ninguna aplicación práctica. Véase “Discurso del Dr. Sáenz Peña al asumir la presidencia de la Nación”, en: *Mensaje a la Asamblea Legislativa en 1910*, Buenos Aires, 1910, p. 60.

portantes para los trabajadores ferroviarios, sus efectos se neutralizaban al prohibirse expresamente el derecho de huelga y no casualmente a instancias de Ramos Mejía. En efecto, el artículo 11 de la ley la convertía en una medida extorsiva puesto que los trabajadores que realizaran huelgas perderían su trabajo y, fundamentalmente, “todo el derecho que hubieran adquirido a las jubilaciones, pensiones y retiros [...] y a los aportes que hubieran hecho”.⁶¹

⁶¹ Cámara de Diputados, *Diario de Sesiones*, Buenos Aires, 1915, tomo 4, p. 891

