

## 6. Las huelgas, 1916-1918

En este capítulo haremos un examen detenido de la política laboral del gobierno radical. Analizaremos los principales puntos de contacto entre el gobierno y distintos grupos de trabajadores, y trataremos de formular un esquema interpretativo que ilustre los factores y expectativas fundamentales subyacentes en esa relación. Demostraremos que el gobierno no se puso indiscriminadamente del lado de los obreros sino que tendió a hacerlo cuando dicha acción prometía acarrearle beneficios políticos, por lo general en términos de votos. También procuraremos mostrar que esa relación fue puesta en tela de juicio y modificada por diferentes grupos patronales y por los contactos que estos establecieron con poderosos grupos de presión con el fin de granjearse apoyo político. Esto plantea la cuestión de la influencia política de las principales empresas extranjeras que actuaban en la Argentina en ese período. Como tendencia general, luego de obtener unos pocos éxitos en 1917, el gobierno comprobó que sus políticas desencadenaban creciente oposición entre los grupos patronales y de presión, cuyo resultado fue una alianza formal entre los intereses económicos nacionales y extranjeros, preludio a su vez de las grandes crisis de 1919.

Como ni los radicales ni muchos obreros se preocupaban demasiado por las leyes, y como el gobierno no controlaba el Congreso, el contacto con los trabajadores se establecía casi exclusivamente durante las huelgas.<sup>219</sup> La acción del gobierno en dicho frente sirve para ejemplificar los objetivos generales y las tácticas de su política obrera, y pone de relieve la forma en que se desarrollaron sus conflictos con la élite conservadora.

En sí mismas, las huelgas fueron, sobre todo, consecuencia de los efectos de la inflación sobre los salarios reales durante la guerra y la posguerra inmediata. Antes de la conflagración se llevaron a cabo cierto número de estudios sobre el costo de vida para las familias obreras, basados en la hipótesis de un ingreso mensual de 100 a 120 pesos por familia, el cual

puede tomarse como nivel de subsistencia corriente en dicha época. Teniendo en cuenta la inflación provocada por la guerra, los salarios nominales tendrían que haberse elevado, en 1918, a alrededor de 160 pesos;<sup>220</sup> no obstante, la mayoría de los huelguistas de 1916 a 1919 ganaban salarios nominales que oscilaban entre 50 y 100 pesos. Esto ilustra hasta qué punto la guerra tuvo como corolario redistribuir el ingreso restándolo a la clase obrera, así como las presiones que alentaron las huelgas. La otra característica importante de estas últimas es que afectaron principalmente los sectores de la economía controlados por el capital extranjero, con especial incidencia en aquellas áreas que dependían de una oferta irregular y onerosa de materias primas y combustibles importados.

Por su frecuencia y por la cantidad de obreros que participaron en ellas, las huelgas de 1917 a 1919 guardan parangón con las producidas en el apogeo del período anarquista, en la década anterior. En este último caso la cifra mayor se dio en 1907, año en el cual pararon sus actividades casi 170.000 trabajadores en la ciudad de Buenos Aires (incluida una huelga general). En 1917 esa cifra fue de 136.000, en 1918, de 133.000, y en 1919, de 309.000. En 1907 se registraron 231 movimientos huelguísticos en Buenos Aires; en 1917, 138; en 1918, 196, y en la primera mitad de 1919 únicamente, 259. No obstante, hay una gran diferencia entre ambos períodos. En 1907 las huelgas afectaron predominantemente a la pequeña industria, en tanto que en 1917 el 70 % de los huelguistas trabajaban en el sector transportes, y aunque en 1919 este número fue bastante menor, siguió superando de lejos al de 1907: contra 13.000 obreros del transporte que pararon ese año, en 1919 pararon 31.000.<sup>221</sup> Ello marcó también un aspecto importante de la transición del control anarquista al «sindicalista» de los gremios.

La participación del gobierno en las huelgas derivó de su facultad de recurrir a su poder de policía para favorecer a uno u otro bando. Retirando a la policía de los lugares recorridos por los piquetes, permitía a estos desarrollar una labor eficaz y, en ciertos casos, apelar al sabotaje. Este era un cambio importante, que contrastaba con las prácticas del pasado; los huelguistas estaban ahora en condiciones de manejar con efectividad su poder de negociación, y la acción estatal no les impedía obtener beneficios cuando las condiciones prevalecientes los favorecían. En muchos sentidos, la política laboral del gobierno radical puede sintetizarse en esta sola decisión:

utilizar a la policía (o a las tropas del ejército) en favor o en contra de los huelguistas.

Otro elemento vital de dicha política fue que se otorgó a los sindicatos un acceso y comunicación preferenciales con los agentes decisivos centrales del gobierno, ya sea Yrigoyen o sus ministros, para hacer sus reclamos. Los radicales decían que así ni relaban los privilegios de clase y propendían a un estado de «armonía entre las clases», transformación en la cual sostenían que el Estado cumplía un papel esencial, como árbitro de los conflictos e instrumento de unión entre los obreros y el resto de la sociedad.

«Solo cuando el presidente Yrigoyen asume el gobierno se señalan en sus actos direcciones dignas de un gobierno adelantado y moderno. Desaparecen los extraños privilegios capitalistas. [...] Los gremios obreros dejan de ser para el Estado obcuras y amenazantes jaurías de elementos antisociales [...] para convertirse en parte viva de la sociedad argentina, digna de ser oída y atendida».<sup>222</sup>

Amén de aspirar a este cambio en la posición de los sindicatos, Yrigoyen pensaba que un sistema abierto de comunicación entre los obreros y el Estado podría llevar a lograr la «justicia distributiva» y la asimilación e integración política de los tratadores. Esto significaría el fin de su aislamiento tradicional y el problema de la nacionalidad dejaría de ser un motivo de división. El propio Yrigoyen escribió después de 1930:

«Al llegar el gobierno no se sentía sino el eco de las protestas y no se veían por todas partes sino las banderolas coloradas, que se tornaron en seguida [...] en una manifestación de todos los componentes, flameando nada más que la bandera argentina y desapareciendo las huelgas, que tanto gravitaron sobre la labor de la Nación».<sup>223</sup>

Existía, por último, el propósito de incorporar a los sindicatos al Partido Radical, robusteciendo así su carácter de alianza de clases. La siguiente cita corresponde al resumen periódico del discurso de uno de los jefes del partido en la ciudad de Buenos Aires en 1918:

«Dijo el Sr. Tamborini [...] que ya vendrán en la UCR movimientos bien orientados contra las injusticias sociales.

propósitos estos vislumbrados en la acción del Poder Ejecutivo. Citó a este respecto las huelgas producidas en el país, desde que el Dr. Yrigoyen hallase al frente del gobierno. Se ha demostrado respeto hacia los sindicatos y se ha evidenciado también que para el gobierno radical la justicia es lo fundamental en los conflictos suscitados entre el capital y el trabajo».<sup>224</sup>

En la mayoría de los casos, sin embargo, todo lo que los obreros obtenían era aliento moral: en muy raras instancias el gobierno superó este estrecho marco. A veces apelaba a su influencia para hacer que se reincorporase a huelguistas despedidos; otras veces designaba a uno de los suyos para que arbitrara en conflictos específicos, con el objeto de favorecer lo más posible a los obreros en la decisión final.

Al mismo tiempo, el apoyo dado a los huelguistas estuvo lejos de ser automático; lo condicionaban estrechamente los cálculos electorales. Sólo benefició a los obreros de la Capital, excepto en las huelgas ferroviarias, lo cual pone en evidencia que su principal objetivo era combatir al PS. Por lo demás, sólo entabló negociaciones con los «sindicalistas», el único grupo que se mostró receptivo a su intervención. Uno de los rasgos salientes del período que va desde 1919 fue el rápido auge del «sindicalismo» y su pasaje a una posición de predominio dentro del movimiento sindical. Los anarquistas, que perdían terreno constantemente, estaban descalificados para recibir el apoyo oficial, sea por el hecho de que operaban entre los inmigrantes (que no votaban) o por su abierta apología de las inquietantes tácticas de acción directa. Asimismo, el gobierno tendía a declararse en favor de los huelguistas solamente cuando el movimiento de fuerza afectaba a los sectores dominados por el capital extranjero, en parte porque esos eran los únicos sectores en que existía una gran concentración de trabajadores, pero también para evitar enajenarse las simpatías de los empresarios nacionales, haciendo que las compañías extranjeras pagasen las concesiones efectuadas. No obstante, las huelgas de los frigoríficos mostraron que incluso esto sólo sucedía cuando el apoyo a los obreros tenía réditos electorales directos. Por último, los huelguistas tampoco eran apoyados cuando el Estado, o una empresa dependiente de él, se veía directamente envuelta en la huelga como empleador. En tales casos, el gobierno sentía que la huelga constituía una amenaza para él, o bien no estaba en condiciones de ofrecer mejores salarios, o, en fin,

suponía que si hacía concesiones en esta materia perdería cierto prestigio en otros círculos.

Dados los modestos objetivos que perseguía la política laboral del radicalismo y las numerosas limitaciones secundarias a que estuvo sujeto, es muy difícil evaluarla tomando como criterio el grado de distribución del ingreso que ella promovió. En este sentido, a lo sumo permitió que una mínima proporción de la clase obrera pudiera mantenerse a tono con la inflación. Después de la Primera Guerra Mundial los salarios reales comenzaron a crecer, pero ello no fue resultado de ninguna medida oficial sino de la demanda de mano de obra. La política laboral de los radicales solo puede evaluarse en los términos en que estos mismos la concebían: como medio de lograr la integración política de los trabajadores, de detener el avance del PS y de fijar un nuevo cometido a los sindicatos.

### Las huelgas marítimas de 1916 y 1917

Pese a todo, es indudable que en 1916 el gobierno recientemente electo veía en sus tratos con la clase obrera una de sus grandes prioridades. No pasaron dos meses de llegar al poder y ya se vio enredado en las huelgas. El 30 de noviembre de ese año el personal de las compañías navieras de cabotaje que operaban desde el Riachuelo, en el barrio de la Boca, dejó bruscamente sus labores; estos hombres, afiliados a la FOM, la más poderosa de las federaciones «sindicalistas», eran marineros, foguistas, contramaestres, pilotos, mozos y cocineros de a bordo, como así también los que trabajaban en remolcadores y lanchones del puerto central de Buenos Aires. De este modo, la huelga no afectó solamente la navegación de cabotaje sino además la de ultramar.

Era el primer movimiento de fuerza portuario desde 1912, y el primero organizado por la FOM. En noviembre de 1916 había unido a sus filas aproximadamente a una cuarta parte de los obreros especializados de la zona portuaria (dos mil de un total de ocho o nueve mil hombres). La huelga tenía como finalidad primordial un aumento en la paga, que compensase el creciente costo de la vida y la reducción sufrida por los salarios desde 1914 a causa de la «guerra de tarifas» entablada entre las dos principales compañías navieras de cabotaje: la Mihanovich (o Compañía Argentina de Navega-

ción, como la llamaban los ingleses) y la Hamburgo-Sudamérica, alemana. Al comienzo de la huelga, la FOM señaló que hasta los salarios nominales habían disminuido desde 1914 un 25 %, pasando de 120 a 90 pesos mensuales.<sup>225</sup> El sindicato eligió muy bien el momento para declarar la huelga: lo hizo en la primera semana de los embarques de la cosecha, con el fin de que los grandes trasatlánticos no pudieran entrar en puerto por la falta de remolcadores y lanchones, y presionaran a las empresas de cabotaje para que estas llegaran a un rápido acuerdo. Pero antes de que ello sucediera, el gobierno intervino súbitamente, de un modo que se haría más y más habitual en los dos años siguientes. En primer término el ministro del Interior, Ramón Gómez, emitió un comunicado de prensa poniéndose del lado de los obreros y condenando a las compañías por negarse a negociar.<sup>226</sup> Al día siguiente, el 5 de diciembre, Francisco García encabezó una delegación de miembros de la FOM y la FORA «sindicalista» que mantuvo una entrevista con el presidente de la Nación.<sup>227</sup> La FOM logró de Yrigoyen la importante concesión de que no se recurriría a la policía portuaria para reclutar y proteger esquiros, como había acontecido en otras disputas anteriores semejantes. Así, el gobierno podía presentarse como bando neutral, en la mejor tradición del *laissez-faire*, pero permitiendo a los huelguistas organizar con eficacia sus piquetes. En definitiva, esta medida dio la victoria a los obreros, en la última semana de diciembre. Ambos bandos aceptaron el arbitraje del jefe de policía, quien luego de hacer una investigación al respecto otorgó a los obreros las principales concesiones salariales que reclamaban.<sup>228</sup>

Esta serie de incidentes son el mejor ejemplo de la pauta esencial seguida por la política oficial. Yrigoyen había entablado contacto personal con los líderes de la más importante federación «sindicalista» y había demostrado su apoyo a los obreros.<sup>229</sup> Lo mismo sucedió meses después, en abril de 1917, al declararse una segunda huelga en el Riachuelo. Una vez más, los dirigentes de la FOM pudieron llegar sin inconvenientes hasta Yrigoyen, quien les prometió interceder ante la empresa Mihanovich y mantener a la policía fuera del asunto en lo posible, pese a que se habían sucedido violentos altercados. También en esta oportunidad el sindicato salió victorioso; los patronos abandonaron su intento de destruir a la FOM, creando su propio sindicato, y concedieron que la tripulación de los buques se escogiera de conformidad con la FOM.<sup>230</sup>

## La huelga de los obreros municipales

No obstante, pronto se vio la otra cara de la moneda. Aunque el gobierno mantenía muy buenas relaciones con los «sindicalistas», en especial con la FOM, su conducta hacia otros grupos era a menudo muy distinta. La razón de la privilegiada situación de la FOM era doble: por un lado, el sindicato operaba en la Boca, uno de los centros importantes de la acción del PS en la Capital; el gobierno pensaba obviamente que robusteciendo al sindicato debilitaría a los socialistas;<sup>231</sup> por otro lado, temía las maniobras que pudiera desarrollar en esa zona el gobernador de la provincia de Buenos Aires, el conservador Marcelino Ugarte.<sup>232</sup>

La cara negativa de la política gubernamental se reveló en marzo de 1917, durante una huelga de los basureros municipales, originada también en un problema de salarios. Durante la guerra, el gobierno municipal, como el nacional, se había enfrentado ante una grave escasez de fondos. Entre 1913 y 1916 las recaudaciones decayeron de 51 millones de pesos a algo más de 40 millones.<sup>233</sup> Tratando de hacer economías, en 1916 se rebajaron los sueldos de los basureros, que ya entonces estaban por cierto mal remunerados: ganaban apenas 60 pesos mensuales —las dos terceras partes del sueldo promedio (90 pesos) que llevó a los trabajadores marítimos a la huelga en diciembre—.

Las rebajas de salarios habían sido puestas en práctica antes de que esumieran los radicales, y con anterioridad a 1917 hubo algunos ceses de actividades en el departamento de barrido y limpieza. Los socialistas hicieron suya la causa de los basureros, reclamando en el Congreso por la forma en que se los trataba y comenzando un intento de agremiarlos.<sup>234</sup> Cuando en 1917 se produjo un nuevo movimiento de fuerza, los radicales extrajeron de inmediato la conclusión de que había sido organizado por los socialistas. El diario *La Epoca* publicó el siguiente comentario:

«Es el socialismo, en efecto, el encargado de mantener en auge constante los fermentos agitadores que pululan entre la masa general de obreros municipales; masa que, como ha visto bien el socialismo, constituye un elemento fácilmente maleable y extremadamente dócil para subordinarse a las sugerencias de aquel. El conflicto planteado, pues, no tiene una significación gremial sino socialista, palabras que nunca debieran asociarse».<sup>235</sup>

Con esto se daba carta blanca a las autoridades municipales para que aplicaran mano fuerte contra los huelguistas. Todos los obreros fueron despedidos, y se hizo un uso generoso de las fuerzas policiales para impedir que organizaran piquetes. Significativamente, muchos de los huelguistas eran españoles, y los altos funcionarios municipales afirmaron, entre otras cosas, que había «que concluir de una vez con estos gringos».<sup>236</sup> El trato que les dio la policía hizo que debiera intervenir el embajador de España.<sup>237</sup> Los socialistas ofrecieron pruebas documentadas de que las autoridades estaban reemplazando a los huelguistas por hombres reclutados en los comités de la UCR.<sup>238</sup>

Aunque el gobierno aún no había comenzado a eliminar en forma sistemática a sus opositores en la administración pública, no se mostraba renuente a actuar de ese modo en un caso como este. Lo mismo sucedió durante una huelga de trabajadores de correos en setiembre de 1918, en la cual se controló minuciosamente la filiación partidaria de los empleados calificados reincorporados luego del conflicto.<sup>239</sup> El otro aspecto de la huelga de los municipales en 1917 fue el interés demostrado por los radicales en deslindar del asunto a los «sindicalistas». *La Epoca* intentó trazar una serie de tortuosas distinciones entre esta huelga y la de los portuarios:

«Aparentemente, la situación de los obreros fluviales es semejante a la de los trabajadores de la limpieza; parece que unos y otros persiguen un mejoramiento en las condiciones de su trabajo y en el monto de sus salarios. [...] Pero un examen detenido demuestra bien pronto que esa semejanza es más aparente que real. [...] Conviene hacer constar, ante todo, que la posición jurídica de un obrero dependiente del Estado no es igual a la de un trabajador al servicio de una empresa particular. [...] Un funcionario de Estado —la categoría no hace el caso— adquiere su carácter someténdose a ciertas condiciones que debe aceptar previamente. Acepta un pacto que no puede violar. A cambio de algunas ventajas enajena determinadas porciones de su interés privado al interés general, subordinando su situación personal a la sabida ley suprema de la salud pública que se compromete a servir».<sup>240</sup>

Al principio, los «sindicalistas» tampoco quisieron verse envueltos, pues advertían en todo esto la mano de los socialistas;<sup>241</sup> pero cuando se conoció la forma brutal en que había

actuado la policía se sintieron obligados a quejarse ante el gobierno. El 28 de marzo los dirigentes de la FORA informaron a Yrigoyen que si no se llegaba a un acuerdo con los huelguistas declararían una huelga general. Una vez más, Yrigoyen se sometió a ellos. Los obreros cuyos puestos todavía no habían sido cubiertos fueron reincorporados, y al resto se les dio a elegir entre la paga de una quincena o la promesa de un empleo en el plan de obras públicas que a la sazón se estaba discutiendo.<sup>242</sup>

Así se terminó con la huelga de los obreros municipales, la cual presenta cuatro características interesantes. Primero, evidencié que el gobierno se mostraba mucho menos complaciente con los huelguistas en casos como este, en que la disputa afectaba un servicio público y en la cual el propio Estado estaba involucrado. Segundo, puso de relieve la intensa hostilidad existente entre radicales y socialistas. Tercero, demostró que los miembros del partido gobernante, si bien todavía no estaban en condiciones de asegurar trabajo a sus adeptos incrementando el gasto público, les hacían lugar con todo gusto adoptando medidas discriminatorias contra los inmigrantes. Por último, probó que aunque todas estas consideraciones tenían importancia para Yrigoyen, este no las tomaba en cuenta si ello implicaba un perjuicio a su relación con los «sindicalistas».

### Las huelgas ferroviarias, 1917-1918

Las huelgas de los marítimos y de los basureros municipales sirvieron para conocer el esquema básico de las políticas oficiales; pero los movimientos de fuerza más significativos antes de 1919 fueron los que tuvieron lugar en los ferrocarriles y en los frigoríficos entre junio de 1917 y mayo de 1918. A comienzos de la Primera Guerra Mundial el sistema ferroviario argentino se encontraba entre los mayores del mundo, fuera de Europa y de Estados Unidos. En 1914 había más de 33.000 kilómetros de vías férreas, de las cuales unos 21.000 kilómetros (el 65 %) eran inglesas. Desde sus orígenes en la década de 1850 los ferrocarriles habían absorbido alrededor de un tercio de las inversiones extranjeras. Los británicos tenían en juego en ellos unos 200 millones de libras esterlinas.<sup>243</sup>

Las causas de las huelgas ferroviarias de 1917 y 1918, como

las de los otros conflictos, deben buscarse en los efectos económicos de la guerra. Entre 1900 y 1913 la extensión de vías férreas en la Argentina casi se había duplicado, pero al desencadenarse la crisis financiera en Europa en 1913 las inversiones extranjeras cesaron y muy pronto se interrumpieron las nuevas construcciones. A esto le siguió la depresión de 1914 y la fuerte contracción en las exportaciones argentinas. Las empresas ferroviarias sintieron los efectos de inmediato. Su recaudación bruta bajó de un total de 140 millones de pesos oro en 1913 a 118 millones en 1917, año en que la cosecha de cereales fue muy mala; el tonelaje total transportado descendió de 42 millones de toneladas en 1913 a 31 millones en 1917.<sup>244</sup> Además, las empresas enfrentaban un veloz aumento de costos, causado fundamentalmente por el súbito incremento del precio del carbón importado: en 1913, valía 9 pesos oro la tonelada, pasando en 1918 a 30 pesos oro (un aumento del 244 %).

Esto llevó a tratar de hacer economías. Cesaron las adquisiciones de material rodante y fueron disminuyendo progresivamente las mejoras y mantenimiento de las vías. Pese a ello, entre 1913 y 1917 los costos totales de las compañías aumentaron en un 60 % aproximadamente.<sup>245</sup> El resultado fue la contracción de los márgenes de ganancia; de acuerdo con las cifras dadas por las propias compañías, las entradas netas bajaron a casi la mitad en el período mencionado.

Esto se reflejó en la merma de los dividendos y en la caída de las cotizaciones de las empresas ferroviarias argentinas en la Bolsa de Valores de Londres. Hasta 1913, la mayor de dichas empresas, en términos de inversión de capital, la del Ferrocarril Gran Sur de Buenos Aires, pagaba por lo general un dividendo de alrededor del 7 % sobre sus acciones ordinarias; en 1918, ese dividendo había disminuido al 1 %.<sup>246</sup> En la segunda empresa en cuanto a importancia, el Central Argentino, la disminución fue del 6 al 1 %. En 1913 los títulos del Ferrocarril Gran Sur eran cotizados en Londres a un promedio de 120, 20 sobre la par; en 1918 el promedio fue 72. En igual período los títulos del Central Argentino bajaron de 105 a 60.<sup>246</sup>

Durante la guerra, el rubro en que estas empresas hicieron mayores economías fue su fuerza de trabajo. Las cifras del cuadro 4, también proporcionadas por las propias empresas, sugieren que el grueso de los despidos correspondió a «Vía y obras», cuyo personal había estado asignado antes a la construcción de nuevos ramales. Probablemente no sean exactas,

Cuadro 3. Pasajeros y carga transportados por ferrocarril, gastos de funcionamiento y entradas netas de las compañías ferroviarias, 1913-1917.

	Pasajeros transportados	Mercaderías transportadas (en toneladas)	Producto total (en pesos oro)	Gastos de funcionamiento (en pesos oro)	Entradas netas (en pesos oro)
1913	82.322.800	42.033.300	135.619.800	83.735.200	51.884.600
1914	75.103.800	33.506.800	111.861.500	72.923.000	35.938.500
1915	67.401.100	35.655.700	121.029.000	76.623.900	44.395.100
1916	64.829.900	36.630.600	125.568.800	81.404.900	44.163.900
1917	57.595.700	31.562.000	118.502.000	89.118.200	29.877.300

Fuente: Calculado a partir de los informes trimestrales de Tornquist.

Cuadro 4. Personal empleado en los ferrocarriles, 1913-1918.

	Directivos	Vía y obras	Tráfico	Personal de estaciones y talleres	Total
1913	5.053	55.881	35.020	35.856	132.810
1914	5.844	47.497	32.754	32.844	118.939
1915	5.151	45.688	32.330	33.897	117.066
1916	3.982	39.485	34.001	34.707	112.175
1917	5.009	30.361	32.504	34.745	102.619
1918	5.942	28.844	39.161	38.292	112.239

Fuente: *La Nación*, 9 de marzo de 1921.

pues otros datos parciales permiten sospechar que la reducción fue mayor aún y también afectó a las otras categorías de personal. Pero aun estas cifras implican una merma de alrededor del 15 % de la fuerza laboral en el período. Reducciones similares tuvieron lugar en la nómina de salarios, aunque también en este caso la exactitud de las cifras dadas por las empresas es sospechosa; según ellas, el total de salarios pagados bajó de 44.121.675 pesos oro en 1913 a 41.143.039 en 1918.<sup>247</sup> Esto representa una disminución del 9 %, un 6 % menos que la reducción de la fuerza de trabajo, lo cual podría explicarse por el hecho de que los despedidos fueron obreros no calificados, de menor salario. Sin embargo, tales cifras se contradicen con otros datos parciales que sugieren que en todas las categorías el personal sufrió una merma de los salarios monetarios. Ahora bien: aun cuando se aceptaran dichas cifras, incluso un cierto aumento de los salarios monetarios habría sido insuficiente para compensar los efectos de la inflación, que fue durante la guerra de un 6 a un 7 % anual. En consecuencia, de 1914 en adelante, los obreros ferroviarios, como otros grupos de obreros, se vieron ante la doble amenaza de los despidos y de la caída del salario real.

Las relaciones laborales en las empresas de ferrocarriles habían sido malas desde el abortado intento de huelga de La Fraternidad en 1912. Los maquinistas y fogoneros aún exigían los aumentos que habían tratado de conseguir en esa fecha, así como la jornada de ocho horas, un plan efectivo de jubilaciones y la reincorporación de los despedidos durante la huelga. Hubo algún avance en lo tocante a las jubilaciones: una de las pocas leyes sociales aprobadas por el Congreso Nacional fue la ley de jubilaciones para los obreros y empleados ferroviarios, de 1915.<sup>248</sup> Pero dos años después de sancionada, todavía no había sido puesta en práctica. Las empresas se negaban a suministrar un censo apropiado de su personal, y demoraron la medida mediante una serie de controversias legales referidas al porcentaje que debían aportar.<sup>249</sup> Las disputas de esta índole, junto con la inquietud provocada por los despidos y la escasa paga, contribuían a mantener siempre viva la posibilidad de una huelga.

Uno de los factores que más contribuyeron al fracaso de la huelga de 1912 fue la falta de apoyo del personal de las estaciones y talleres. En los años siguientes La Fraternidad se fijó como objetivo prioritario fomentar la agremiación de esos grupos. No era tarea sencilla. Las empresas estaban al-

tas frente a ese peligro y tomaban todas las precauciones posibles contra él. Además, la dispersión de los trabajadores creaba grandes problemas de organización y coordinación. Durante la huelga de 1912 los «sindicalistas» habían fundado en Buenos Aires la Federación Obrera Ferroviaria (o Ferrocarrilera), FOF. Esto formaba parte de una estrategia más amplia: teniendo ya influencia entre los portuarios a través de la FOM, los «sindicalistas» deseaban complementarla estableciendo una cabeza de puente entre los ferroviarios, para controlar así la médula espinal del sistema económico del país: sus medios de comunicación con los mercados internacionales.

Desde el comienzo, la FOF gozó del entusiasta apoyo de La Fraternidad, aunque este iba acompañado de una actitud paternalista. Los maquinistas y fogoneros veían con buenos ojos que hubiera un sindicato nacional de los obreros de los talleres ferroviarios, pero cuidaban celosamente su propia independencia y pensaban que en una eventual alianza ellos debían ocupar un lugar de primacía. Durante largo tiempo la FOF quedó estancada en una semiclandestinidad, incapaz de establecer una base firme fuera de la ciudad de Buenos Aires; los primeros signos de progreso se presentaron en 1916, cuando La Fraternidad le ofreció sus propios locales y le propuso la creación de un comité de huelga conjunto.<sup>250</sup> Luego de que asumiera el nuevo gobierno, en octubre de 1916, La Fraternidad aumentó sus preparativos para sacar a relucir la verdad con respecto a las compañías. Como se había puesto de manifiesto durante la huelga de 1912, cuando intentó ganar apoyo en el Congreso, el sindicato reconocía plenamente la posibilidad de cambio implícita en el nuevo sistema electoral; y esas esperanzas se vieron alentadas cuando el gobierno radical intervino en favor de los obreros en la primera huelga portuaria. En su informe anual de 1916, redactado poco después de esa huelga, los dirigentes declaraban respecto del gobierno que, siendo de «origen eminentemente popular, esperamos que escuchará nuestros reclamos y los resolverá en justicia».<sup>251</sup> En enero de 1917 consiguieron una entrevista con Pablo Torello, nuevo ministro de Obras y Servicios Públicos, destinada a presentarle una queja contra las empresas de ferrocarriles por haber bloqueado el plan de jubilaciones. Significativamente, Torello les brindó una recepción muy similar a la que Yrigoyen le había dado a la FOM menos de un mes atrás. Otro hecho digno de ser destacado es que la actitud de Torello hacia las empresas era, si no exac-

tamente hostil, mucho menos complaciente y sumisa que la de sus predecesores bajo los gobiernos de Sáenz Peña y De la Plaza:

«Nos recibió el ministro con toda deferencia y nos invitó a que expusiéramos amplia y francamente el motivo que allí nos llevaba. [...] El ministro escuchó con sumo interés [...] pidiendo explicaciones y aclaraciones sobre la forma del trabajo del personal y otras cuestiones que le interesaron. Hablando de jubilación el ministro hizo manifestaciones categóricas en el sentido de que las empresas deben cumplir la ley [...] y [...] agregó que el gobierno está dispuesto a llevar las empresas ante los tribunales si fuera preciso. [...] La impresión que nos causó el nuevo ministro fue excelente: se trata de un hombre sencillo y atento que, aunque no conoce muy a fondo las cuestiones ferroviarias, se interesa por conocerlas porque quiere intervenir con eficacia. Por lo pronto, una ventaja tiene a nuestro favor: no tiene ninguna prelación contra los obreros, al contrario, se ha expresado en términos altamente elogiosos con respecto a ellos, y si alguna prevención ha manifestado lo ha sido contra las empresas que no cumplen la Ley».<sup>252</sup>

Esta recepción de Torello alentó mucho a La Fraternidad, que luego de discutir el asunto con la FOF decidió organizar una huelga general para fines de 1917, época en que, según se creía, las empresas procurarían un rápido arreglo para evitar demoras en el transporte de la cosecha a los puertos.

### Las huelgas en el Ferrocarril Central Argentino

Pero estos planes se vieron repentinamente trastocados por una sucesión de huelgas espontáneas que tuvieron lugar en distintos puntos del país entre junio y setiembre de 1917; las más importantes fueron las que se produjeron en los talleres del Ferrocarril Central Argentino, de propiedad británica, dentro de la ciudad de Rosario y en sus alrededores. Estas huelgas fueron resultado directo del intento de la compañía de bajar los salarios y reducir su personal. Más tarde se informó que los salarios reales de los obreros habían llegado a una tercera parte de su nivel de 1914, se había con-

con herramientas mecánicas los salarios les fueron reducidos aún más con el argumento de que su labor les demandaba menor esfuerzo físico. Tan mala era la situación que muchos debían hasta catorce meses de alquiler en las viviendas que la compañía les había dado primitivamente.<sup>253</sup>

Todo comenzó con una huelga de escasas proporciones en los talleres Pérez, cercanos a Rosario, en el mes de junio; el movimiento fracasó muy pronto, pero cuando los hombres volvieron a su trabajo se encontraron con que, en represalia, dos de ellos habían sido despedidos. Se produjo entonces un estado de semi-huelga, hasta que la compañía impuso un *lockout*, el cual hizo que los obreros se unieran en demanda de la reincorporación de sus dos compañeros. Al poco tiempo las huelgas se habían hecho extensivas a otros talleres de Rosario, y a fines de julio ya involucraban a cerca de cinco mil hombres,<sup>254</sup> teniendo como nota destacada su extrema violencia. La tentativa por parte del Central Argentino de mantener los trenes en funcionamiento en las cercanías de Rosario impulsó a los huelguistas a la rebelión franca: hubo muchos actos de sabotaje en las instalaciones de la empresa, ataques de grupos enardecidos contra los empleados británicos que se guiaban bajando, y en varias ocasiones se prendió fuego a los vagones.<sup>255</sup> Hasta cierto punto esta violencia era un reflejo del bajo grado de organización de los huelguistas. Cuando estalló la primera huelga en los talleres Pérez, la FOF envió un delegado con instrucciones de urgir a los hombres a que retornaran al trabajo mientras se completaban los preparativos para la huelga general. Al principio tuvo cierto éxito, pero luego fue totalmente ignorado. El escaso control que todavía existía sobre los huelguistas era ejercido por un grupo de marxistas locales, quienes hicieron cuanto pudieron para reclutar a los «sindicalistas».<sup>256</sup> Esta falta de control y el hecho de que la huelga se extendiera rápidamente fuera de Rosario obligó a los sindicatos a abandonar sus intentos de fijar límites a los huelguistas y de darles su apoyo. En definitiva, se declaró en el Central Argentino una huelga general. A comienzos de agosto, La Fraternidad y la FOF dieron a conocer un manifiesto conjunto en el que resumían sus antiguos reclamos contra las empresas foráneas, pero incluyendo algunos argumentos novedosos e interesantes. En vez de justificar la huelga puramente en términos de salarios, hicieron todo lo posible por conquistar nuevas adhesiones. Así, sostenían que, manteniendo altas tarifas para los flujos y reduciendo el salario de sus empleados, las

compañías ferroviarias estaban obligando al país a financiar el esfuerzo bélico de Gran Bretaña, ya que el grueso de sus ganancias iban a parar a manos del gobierno británico en calidad de «impuesto de guerra».<sup>257</sup>

Este manifiesto había sido cuidadosamente calculado para atraer la atención del gobierno radical, y la esperanza de recibir su apoyo pronto se vio confirmada, estableciéndose estrechos contactos con Torello y con Yrigoyen. Este último postergó el envío de tropas a Rosario, mientras que aquel se ofrecía para mediar personalmente en la cuestión. Luego de un mes de arduas negociaciones, Torello puso fin al problema amenazando a las compañías con imponerles multas si no reincorporaban a los dos hombres despedidos.<sup>258</sup> En todo el trascurso de la huelga el gobierno se alistó siempre del lado de los obreros y en contra de la empresa, ingeniándose las para demorar el envío de tropas hasta que la situación escapó por completo a su control; pero cuando finalmente, en agosto, se mandaron las tropas, se les impartieron órdenes estrictas de no actuar contra los huelguistas.<sup>259</sup> Así pues, el gobierno actuó en este caso como lo había hecho en la huelga portuaria de ocho meses atrás: recurriendo a su poder de policía para forzar concesiones en favor de los trabajadores. No obstante, la diferencia fue que esta vez su acción levantó una nube de acerbas críticas en los círculos británicos. El *Review of the River Plate* declaraba:

«Los huelguistas han triunfado. El capital extranjero ha sufrido una humillación. Ahora se aclama al gobierno como el protector de los humildes. [...] [Hubo] indicios inequívocos de su deseo, si no de favorecer, por lo menos de no ofender al proletariado en los casos de conflicto entre el capital y el trabajo. [...] Para hablar con claridad, nos parece que no es nada ilógica esta política por parte de un gobierno que llegó al poder merced a un sufragio popular de magnitud sin precedentes, y que se cuida muy bien de enseñar a los votos de los obreros mediante una manifestación de antagonismo».<sup>260</sup>

Las huelgas en los ferrocarriles pusieron al gobierno frente a una situación muy distinta de la que debió enfrentar con las empresas navieras de cabotaje, mucho más débiles. A partir de ese momento las compañías de ferrocarriles, conducidas por sus directores locales, iniciaron un resuelto intento de ganar apoyo en el exterior.<sup>261</sup> Se percibieron señales de esto en



los comentarios de *La Nación*, uno de los periódicos importantes de la élite conservadora de Buenos Aires. Allí se habló por primera vez de la «confianza de los inversores extranjeros», y se sacó el mayor provecho posible del sordo descontento prevaleciente entre las tropas enviadas a Rosario por el papel pasivo que se vieron forzadas a cumplir.

«La actitud del gobierno en la reciente huelga ferroviaria [...] fue de una debilidad absoluta. [...] Como símbolo de ello bastará recordar el hecho de aquellos soldados del ejército nacional, bajados de los trenes que custodiaban y amarrados con cuerdas por los huelguistas. [Por] tierra que pueda ser la solicitud del poder público con las clases trabajadoras, nunca es admisible que llegue hasta el olvido de las funciones esenciales de policía que le compete como agente del orden general».<sup>262</sup>

Por un tiempo estos ataques no lograron atraer un apoyo significativo. Existía aún considerable resentimiento contra las empresas por la forma arbitraria en que habían incrementado sus tarifas en 1915. Por ejemplo, *La Prensa*, el órgano principal de los más notorios hombres de negocios nacionales, criticaba

«el imperfecto conocimiento de este país que poseen los directivos europeos, lo que da por resultado que la conducción y administración general de los negocios quede en manos de dos o tres funcionarios, y a menudo de un solo secretario general, los cuales con frecuencia carecen de una idea adecuada acerca de sus relaciones con el Estado, y sus actividades se limitan a aumentar los dividendos».<sup>263</sup>

Aludiendo al vínculo entre las empresas ferroviarias y el gobierno, *La Prensa* añadía:

«El Poder Ejecutivo y el Congreso deben adoptar una política uniforme en sus relaciones con las grandes empresas de servicios públicos explotadas en esta República por el capital extranjero. Debe ser una política de conciliación y de protección de dichas empresas, pero que no implique el sacrificio de ninguno de los objetivos de progreso nacional que inspiraron su organización, ni tampoco de los beneficios de ellas derivados y a los cuales el país tiene derecho».<sup>264</sup>

## La huelga general en los ferrocarriles, setiembre-octubre de 1917

Probablemente el gobierno se habría dado por satisfecho si las cosas hubieran terminado allí, pero el problema salarial aún no estaba resuelto. A comienzos de setiembre de 1917 estallaron otra serie de huelgas espontáneas, que nuevamente tuvieron por foco la provincia de Santa Fe; los huelguistas volvieron a recurrir al sabotaje y las empresas se vieron forzadas a hacer rápidas concesiones. En este punto ya era evidente la creciente división entre la FOF y La Fraternidad; esta última aún confiaba en que las acciones pudieran postergarse hasta fin de año, mientras que la FOF era continuamente presionada por sus elementos anarquistas a apoyar las huelgas.<sup>265</sup> Esto dificultó aún más la coordinación. Repentina aunque efímeramente, la FOF ganó enorme popularidad entre los obreros ferroviarios de distintos lugares del país, lo cual la estimuló a actuar por cuenta propia. En el plazo de un mes, en todos los ramales principales de la red ferroviaria tuvo delegados autodesignados. Esto constituía un aval para la acción directa y la huelga general inmediata. Finalmente, el 22 de setiembre se declaró la huelga general, que duró más de tres semanas. Si bien se obtuvieron una serie de mejoras salariales y La Fraternidad consiguió que se cumpliera con su exigencia de establecer un plan de reglamentos de trabajo,<sup>266</sup> la huelga dio por tierra con toda ulterior posibilidad de cooperación entre los dos sindicatos, y, a la larga, originó la desaparición de la FOF. A diferencia de La Fraternidad, que se componía de un conjunto de trabajadores relativamente homogéneo (los maquinistas y fogoneros), la FOF tenía que hacer frente a amplias variaciones locales en cuanto a salarios y condiciones de trabajo, lo que le impidió desarrollar una posición negociadora que fuera congruente y aceptable para aquellos. Además, los dos grupos no perseguían iguales objetivos. A la FOF le preocupaba básicamente el problema salarial, en tanto que La Fraternidad se interesaba más por las cuestiones de status y los beneficios adicionales. Ante la incapacidad de controlar a sus miembros y de lograr mejoras esenciales en materia de salarios, ya antes de que finalizara la huelga la FOF evidenció signos de desintegración y atomización.<sup>267</sup> De este modo, su súbito poder e influencia fueron seguidos en pocas semanas por un colapso igualmente rápido.

Pero lo que otorga verdadera importancia a esta huelga general es la luz que arroja en cuanto a la posición del gobierno. Si bien Yrigoyen y Torello mantuvieron contactos con los dirigentes sindicales e hicieron cuanto pudieron por darles apoyo moral, esta vez no tomaron medidas efectivas en su favor. Las líneas ferroviarias estaban bien custodiadas por la policía y la prensa oficial evitó cuidadosamente pronunciarse por uno u otro bando. El motivo era que, en contraste con lo ocurrido en el caso del Central Argentino, en esta ocasión las empresas de ferrocarriles comenzaron a recibir una masiva adhesión pública.

El repentino cambio de actitud —tanto en lo que respecta a los sindicatos cuanto en lo que atañe al gobierno— representó uno de los sucesos más críticos derivados de la huelga, que sacó a relucir en un abrir y cerrar de ojos la estructura real de las fuerzas políticas actuantes en la sociedad argentina y los obstáculos objetivos al proyecto de «armonía de clases» articulado por el gobierno. Quedó demostrado que cuanto más intentaban los radicales ampliar su red de apoyo entre los obreros, más insostenible resultaba su posición en otras esferas decisivas; y también que aun cuando los empresarios nacionales estaban disgustados con las empresas ferroviarias por el problema de los fletes, no estaban dispuestos a llevar su hostilidad hasta el punto de quebrar su dependencia y entrar en una alianza con la clase obrera.

El efecto principal de las huelgas ferroviarias de 1917 fue cristalizar en su verdadera índole la relación entre el capital extranjero y la élite. La huelga del Central Argentino había sido tolerada porque solo había provocado interrupciones parciales del transporte de carga y pasajeros, y algunos grupos de la élite la explotaron hábilmente para dejar bien en claro ante las compañías inglesas que no debían imponer férreamente su voluntad a los intereses de los productores nacionales; la huelga general, en cambio, paralizó de la noche a la mañana el comercio de exportación, y muy pronto se difundió la opinión de que se estaba «matando a la gallina de los huevos de oro», según decían *La Nación* y otros voceros.<sup>268</sup> Como en 1912, la huelga general reveló que los sindicatos estaban empujados en una lucha vana al tratar de movilizar el apoyo nacional con sus argumentos sobre el «tributo de guerra en favor de los intereses británicos». Los productores del país no solo se volvieron rápidamente contra ellos sino que atacaron al gobierno cuando vieron que este se ponía del lado de los trabajadores. Los primeros signos de impaciencia

aparecieron cuando el presidente de la Sociedad Rural, Joaquín S. de Anchorena, ofreció sus servicios al gobierno como mediador,<sup>269</sup> el fracaso de esta tentativa dio lugar a una marejada de coléricas peticiones exigiendo al gobierno que pusiera fin de inmediato al conflicto. Por último, en la segunda semana de octubre, se llevaron a cabo en Buenos Aires reuniones de prominentes empresarios bajo la presidencia de Anchorena; se analizó la posibilidad de declarar un *lockout*, y aunque al final solo se decidió enviar una delegación a entrevistarse con Yrigoyen, era indudable que ahora los empresarios nacionales estaban unidos contra la huelga y eran totalmente leales a las compañías ferroviarias. Poco después de la huelga, estas anunciaron un aumento del 22 % en los fletes, y en contraste con lo sucedido en 1915, no se culpó a las compañías sino al gobierno y los sindicatos.<sup>270</sup>

Otro episodio vino a favorecer este súbito cambio de actitud. En la segunda semana de setiembre estalló un escándalo internacional: el Departamento de Estado norteamericano envió a Buenos Aires copias de telegramas que había conseguido interceptar, dirigidos a Berlín por el representante diplomático alemán en Buenos Aires, el conde Luxburg, y en los que se hacían observaciones denigratorias contra algunos altos funcionarios del gobierno argentino.<sup>271</sup> El propósito de los norteamericanos era presionar a Yrigoyen para que abandonase la neutralidad declarada por De la Plaza en 1914 y se sumara a los aliados. Esto provocó una moción en el Senado para que se rompieran relaciones con el Imperio Alemán. Con ello se daba un poderoso argumento a las compañías ferroviarias para negociar con el gobierno: comenzaron a afirmar que las huelgas eran el producto de la injerencia de agentes alemanes y a acusar al gobierno de favorecer a los alemanes. De ahí solo había un paso a la tradicional teoría conservadora de la conspiración como explicación de la inquietud obrera: las huelgas no eran causadas por reclamos legítimos de los trabajadores sino por «agitadores». El primer blanco de ataque fue la forma en que la FOF había logrado adherentes en las semanas anteriores a la huelga. El cónsul general británico describía así una reunión entre Torello y los directivos de las empresas ferroviarias en Buenos Aires:

«Uno de los representantes de las empresas señaló que tenía datos fidedignos acerca de que el 50 %, como mínimo, de los hombres del Ferrocarril Oeste que se habían afiliado a la Federación lo habían hecho en las dos semanas anteriores,

y una buena proporción de ellos bajo amenazas e intimidaciones. Continuó diciendo que daba la cifra del 50 % para no pecar de exceso, aunque creía que en realidad el porcentaje era del 70 u 80 %, prueba concreta de que la organización de las sociedades de trabajadores no era causada por el tratamiento que estos recibían sino que era resultado de los acontecimientos de los últimos meses». <sup>272</sup>

A medida que trascurría el tiempo se intensificaron las maniobras de los voceros de las compañías para explotar los presuntos elementos conspirativos de las huelgas. Poco más tarde, *La Prensa* parafraseaba así las declaraciones de Manuel Montes de Oca, uno de los principales directivos locales:

«El doctor Montes de Oca se extendió en consideraciones sobre la naturaleza del problema social que en estos momentos conmueve a la República. Los agitadores no buscaban simplemente la mejora de determinados detalles para los obreros; esto constituía la excusa de su propaganda. Buscaban la implantación de su política social, que significaba el descomocimiento de todo orden y disciplina, y la supresión de los principios fundamentales que hasta hoy rigen la organización social y política del país». <sup>273</sup>

El gobierno, contra el cual se descargaba la artillería por haber ayudado a los «agitadores», no hizo mucho por salir del paso: quiso defenderse del cargo de estar colaborando con los alemanes insistiendo en que su apoyo a los sindicatos solo perseguía fines electorales, con lo cual se ganó la hostilidad inmediata de los directivos locales de las empresas, que habían sido designados por gobiernos anteriores y eran conspicios miembros de la oposición conservadora. Refiriéndose a una reunión entre la delegación de las compañías y Torello, celebrada el 25 de setiembre, el cónsul general inglés informaba lo siguiente:

«... uno de los representantes de los ferrocarriles dijo que la aceptación de cualquiera de las propuestas formuladas significaría que los ferrocarriles pasarían a ser regidos por las sociedades [obreras]. El Ministro replicó (y esta información es confidencial) que dichas sociedades estaban constituidas por más de 120.000 miembros, y que con sus votos prácticamente podían gobernar el país, añadiendo que sus reclamos justificaban que fueran tan poderosas». <sup>274</sup>

Pese a estas protestas, el gobierno fue acusado de «progermano», y ello contribuyó a que perdiera aún más el control de la situación. Durante el paro de ferrocarriles hubo un cese de actividades en una compañía alemana de electricidad de Buenos Aires; en lo que pareció un marcado contraste con su comportamiento en la huelga ferroviaria, el gobierno envió allí tropas de infantería de marina para poner en funcionamiento la planta, y en poco tiempo la huelga fracasó. Esto provocó furor. <sup>275</sup>

La huelga general tuvo, pues, varias consecuencias destacadas. En primer lugar, unió a los hombres de negocios nacionales tras el capital británico; segundo, disminuyó el predilecto de que gozaba el gobierno radical en esos grupos: se volvió sospechoso de «progermano» y de tolerar las actividades de los «agitadores». En noviembre, cuando las compañías ferroviarias realizaron su asamblea anual en Londres, se hicieron agudas críticas al gobierno. Sir Alfred Bowen, presidente de la mayor de ellas, la del Ferrocarril Gran Sur de Buenos Aires, declaró:

«El Gobierno parece haber olvidado o ignorar que la prosperidad del país se debe en gran medida a los 22.000 kilómetros de vías férreas construidas con el capital de las compañías. [...] El Gobierno parece haber imaginado que las empresas de ferrocarriles son una especie de entidad venturosa que debe pagar el costo de todos [sus] experimentos». <sup>276</sup>

El gobierno replicó sin hacerse esperar, a través de *La Época*, con declaraciones reveladoras: si bien trataba de negar que hubiera tomado partido por los sindicatos durante las huelgas, a la vez aclaraba que no atacaba al capital extranjero, sino que su propósito era simplemente acabar con su privilegiada situación y ponerlo bajo el control del Estado:

«Sin ser demasiado severos con el capital ferroviario, se le puede atribuir la responsabilidad del malestar reinante entre sus obreros. [...] Su deber evidentemente consiste en evitar esas posibilidades, dando honorable cumplimiento a las obligaciones contraídas. [...] Nos apresuramos a advertir que nada sería más erróneo que interpretar estos juicios como signos de antipatía hacia el capital ferroviario. Entre este y los obreros somos imparciales. [...] Una política anticapitalista sería atentatoria contra la economía nacional, que reclama siempre brazos y capitales; no ha de incurrir en tal

error el Ejecutivo argentino, que en todas sus relaciones con las empresas ha respetado escrupulosamente las leyes de concesión.

«El capital ferroviario, como todo capital invertido en el país, está bajo la protección de las leyes nacionales y cuenta con la sin patia de pueblo y gobierno. En cambio, no puede reclamar, como ningún otro capital, situaciones privilegiadas, en detrimento de la actitud que debe reglar los actos del gobierno. [...] Vemos, empero, [...] que las empresas ferroviarias torran por hostilidad lo que es simple justicia. Acosumbreadas a disfrutar de posiciones privilegiadas, han visto con sorpresa y disgusto que el Ejecutivo actual se abstuviere de intervenir como parte en las cuestiones surgidas entre ellas y sus asalariados. Por primera vez, han podido comprobar que el gobierno de la nación no apreciaba las huelgas como actos subversivos que debían ser sofocadas violentamente».<sup>277</sup>

La cuestión decisiva era hasta qué punto sería capaz de llevar adelante sus principios. Entre noviembre de 1917 y fines de abril de 1918 hubo otros estallidos turbulentos en los ferrocarriles, promovidos también, en lo esencial, por problemas salariales. No obstante, su efecto fue unificar más aún a la oposición y socavar poco a poco la capacidad del gobierno para seguir una línea de acción independiente.

### El fin de las huelgas ferroviarias

El incidente más significativo se produjo en febrero de 1918. En ese momento el gobierno tenía un particular interés en hacer algo por los obreros, pues en marzo se iban a celebrar elecciones para la renovación parcial del Congreso, y se elegía además gobernador en la provincia de Buenos Aires. Con respecto a esta última tenía buenos motivos para sentirse seguro, ya que en enero de 1918 se iniciaron negociaciones con los gobiernos aliados para la venta de toda la cosecha de cereales con destino a las tropas que actuaban en el frente occidental.<sup>278</sup> Este acuerdo era considerado por el gobierno argentino como su mayor logro en el campo económico, un logro que probablemente le redituara buenos dividendos electorales en la mencionada provincia. Pero a comienzos de febrero se declaró una repentina huelga en los ferrocarriles. Entonces el representante diplomático britá-

nico, Sir Reginald Tower, informó perentoriamente a las autoridades que si no cesaban las huelgas se dejarían sin efecto los convenios sobre venta de cereales, y el gobierno británico impondría un boicot a los puertos argentinos.<sup>279</sup> Esto puso a Yrigoyen entre la espada y la pared: debía elegir entre su apoyo a los intereses agrícolas o su apoyo a los sindicatos. Aunque durante cierto tiempo procuró no comprometerse, a la larga Torrello fue obligado a sacar un decreto por el cual virtualmente se prohibía cualquier nueva huelga en los ferrocarriles.<sup>280</sup> En una entrevista concedida al periódico de lengua francesa publicado en Buenos Aires, *Le Courrier de la Plata*, describió de esta manera las medidas que había adoptado:

«El verdadero efecto de este decreto es el de una pesada apisonadora. [...] Ahora ni las compañías de ferrocarriles ni sus obreros están en condiciones de justificar cualquier otro paro de los servicios. [...] Si algunos de los bandos desoye esta disposición, el gobierno tiene medios para hacerla acatar y respetar. [...] Para decidir sobre estas medidas el ministro de Obras Públicas [...] no consultó ni a los delegados de los huelguistas ni a los representantes de las compañías de ferrocarriles. [...] El gobierno no tiene necesidad de solicitar la opinión o el consentimiento de los delegados de los huelguistas en esta materia, ni ha esperado tampoco a recibir su asentimiento».<sup>281</sup>

Cuando a fines de febrero se produjo otro esporádico movimiento de fuerza, la actitud de Torrello para con los obreros se volvió aún más dura y estricta, llegando a describir la huelga como

«un verdadero acto de traición. [...] Ya hemos soportado bastante y nuestra paciencia llegará a su fin. [...] El gobierno no vacilará en adoptar los más rigurosos procedimientos para reprimir estas manifestaciones de mala fe. [Las tropas han sido enviadas] con orden de actuar sin escrúpulos indebidos. [...] Los autores de estos excesos serán arrestados sin demora y puestos a disposición de la justicia».<sup>282</sup>

A partir de entonces se recurrió generosamente tanto a la policía como al ejército para hacer frente a cualquier signo de perturbación. Cuando se acabaron las huelgas, las compañías pudieron reimplantar su antigua autoridad perdida.

Ya no hicieron más concesiones en materia de salarios, y se las ingeniaron para despedir a la mayoría de los que habían actuado como delegados sindicales. En este ámbito es obvio que el gobierno fracasó en sus esfuerzos por modificar la situación de los trabajadores o por extender el control del Estado sobre el capital foráneo. La Fraternidad pudo sobrevivir, pero la FOF quedó totalmente disuelta a mediados de 1918, y recién en 1922, con la fundación de la Unión Ferroviaria, hubo una nueva tentativa de sindicalizar a los obreros de los ferrocarriles.

### Las huelgas en los frigoríficos, 1917-1918

Otra serie de huelgas arroja también una luz interesante sobre la política laboral del gobierno radical y los cálculos precisos que regían sus decisiones. A fines de 1917 se produjeron una sucesión de paros en los frigoríficos de propiedad norteamericana situados en la provincia de Buenos Aires (en Berisso, un suburbio de la capital de Buenos Aires (en y en Avellaneda). En esta oportunidad la reacción gubernamental fue marcadamente distinta que en el caso de las huelgas ferroviarias.

Al declararse la huelga de Berisso, a fines de noviembre, de inmediato se enviaron infantes de marina para proteger las instalaciones de las empresas; lo mismo sucedió en Avellaneda en diciembre. Su presencia fue aprovechada por los gerentes de uno y otro sitio para reclutar esquirolas que, a la postre, dieron por tierra con la huelga.

Este envío de soldados a los frigoríficos ha sido esgrimido como prueba de que es falso atribuir al gobierno radical algún deseo de beneficiar a la clase obrera; también se ha dicho que tal decisión fue instigada por la Sociedad Rural, y que demuestra la sumisión del gobierno a los principales intereses ganaderos.<sup>283</sup> Es importante dilucidar este punto, pues atañe directamente a la relación entre el gobierno, por un lado, y la élite conservadora y el capital extranjero, por otro. Las huelgas de los marítimos y de los ferroviarios habían demostrado que el gobierno realmente apoyaba al menos a algunos grupos de trabajadores, y que hasta cierto punto estaba dispuesto a hacerlo aun en detrimento de sus relaciones con el capital extranjero y con los hombres de negocios del país, como los reunidos en la Sociedad Rural. Los obreros de los

frigoríficos no tenían la misma importancia política que los ferroviarios; estaban concentrados en dos zonas pequeñas de una provincia como Buenos Aires, en la cual predominaban, en el electorado, los exportadores, y en la que los votos obreros —si se exceptúan grandes grupos como los ferroviarios— carecían de significación. Además, el PS tenía mínima influencia en dicha provincia. Por último, un gran número de obreros de frigoríficos eran inmigrantes de los Balcanes, carecían de derechos políticos y no tenían ascendente sobre las principales federaciones «sindicalistas».<sup>284</sup> En este sentido, la acción del gobierno durante las huelgas de los frigoríficos no fue sino un ejemplo de su habilidad para adecuar su proceder a la composición del electorado con el que en determinado momento tenía que tratar.

El segundo argumento, de que el gobierno cedió a las presiones de la Sociedad Rural, es también erróneo. Un examen detenido del curso exacto de los acontecimientos muestra que si recurrió a las tropas fue porque los gerentes de los frigoríficos amenazaron cancelar sus contratos y trasladarse a Uruguay si no se les ofrecía plena protección. Intentos posteriores de presionar al gobierno por parte de la Sociedad Rural, para que aumentase el número de tropas, fueron meramente ignorados.<sup>286</sup> Estos y otros hechos similares ocurridos durante las huelgas sugieren una importante conclusión general sobre el gobierno radical: su apoyo a los exportadores no era concebido como un medio de proteger exclusivamente a los grupos de la élite, sino que derivaba de la consideración de grupos más amplios del electorado. No había una mutua identificación automática de intereses entre el gobierno y grupos de presión como la Sociedad Rural.

Si no se admite esto es imposible comprender la índole del conflicto que generaron las huelgas entre el radicalismo y la élite conservadora. El gobierno intentó apoyar a los sindicatos e imponer cierto grado de control estatal sobre las compañías extranjeras, en tanto que la Sociedad Rural —y toda la élite conservadora— se alineó a la postre, indiscriminadamente, con el capital extranjero. Esta es la tendencia fundamental desde octubre de 1917 en adelante. La amenaza de huelga puso fin a las divisiones que habían surgido entre los grupos nacionales y extranjeros durante el conflicto por el aumento de las tarifas ferroviarias en 1915, subrayando el carácter relativamente superficial de estas divisiones y la subyacente interdependencia y solidaridad de ambos grupos. La creciente impaciencia de los grandes empresarios con res-

pecto al gobierno y los sindicatos se puso por primera vez de manifiesto durante la huelga general de ferrocarriles, en las discusiones sobre un *lockout*. En noviembre de 1917, *La Prensa*, que había abandonado por completo sus antiguas sugerencias sobre la supervisión estatal de las empresas extranjeras, afirmaba en tono amenazador:

«Los hechos criminales no deben contar con ninguna tolerancia, y el gobierno se encuentra, frente a estos casos, en la obligación de averiguar quiénes fueron sus autores para entregarlos a la justicia. Más aún, estará comprometido su crédito y el respeto [que merece] como poder público hasta encontrarlos. [...] Asimismo, es preciso eliminar del país la propensión a la anarquía que todos los movimientos sociales han revelado en los últimos tiempos.»<sup>286</sup>

Esto llevó a la fundación, por parte de los empleadores, de la Asociación Nacional del Trabajo. El 20 de mayo de 1918, bajo la presidencia de Anghorena, se celebró una reunión en la Bolsa de Comercio de Buenos Aires a la que asistieron representantes de los frigoríficos y ferrocarriles, las compañías navieras, los exportadores e importadores, la Unión Industrial Argentina, la Sociedad Rural y otras entidades secundarias, declarándose que el propósito de la reunión era «... adoptar medidas de defensa ante la perspectiva de que estemos amenazados por una huelga general que vendría nuevament e a perturbar las operaciones de los distintos ramos de nuestra actividad.»<sup>287</sup> La condena a los sindicatos fue unánime, y la Asociación expresó su determinación de proteger «la libertad de trabajo» y de organizarse para la defensa de «... los derechos e intereses del Comercio y de la Industria, in tanto puedan ser afectados por procederes ilegales o abusivos de su personal de empleados u obreros.»<sup>288</sup> Se decidió que los fondos de la Asociación provendrían de un aporte de cada entidad miembro equivalente al 1 % de su nómina total de salarios.

El antecedente inmediato de la creación de la Asociación fueron los rumores de una huelga general que siguieron al despido de cierto número de obreros del Ferrocarril Gran Sur, tras un último estallido de disturbios laborales en abril y mayo de 1918; pero en la reunión se alzaron fuertes voces contra la posición asumida por el gobierno, poniendo en evidencia que la Asociación no había sido creada meramente para combatir a los sindicatos sino también al gobierno, a

quien se hacía responsable tanto de las huelgas como del desarrollo que habían alcanzado los gremios.

Hacia fines de 1918 la política laboral ya mostraba indicios de haber fracasado incluso en su limitado propósito de combatir a ciertos grupos reducidos de obreros por los efectos de la inflación. El único éxito del gobierno había sido el aumento de los votos radicales en la Capital Federal, en las elecciones de marzo de ese año; pero aun en ese caso la causa del triunfo fue, más que su intervención en las huelgas, la división del PS. La FOM era el único sindicato con el cual se había entablado un contacto razonablemente estable, lo cual reflejaba la poca habilidad de las compañías navieras de cabotaje para movilizar un apoyo más amplio.

Con las compañías de ferrocarriles sucedió lo contrario. Inicialmente se vieron forzadas a hacer concesiones, pero los compromisos de Yrigoyen con el electorado de la provincia de Buenos Aires les permitieron finalmente recuperar el terreno perdido. La esperanza oficial de controlar a los obreros ferroviarios a través de La Fraternidad y la FOF había fracasado rotundamente. Y en cuanto a los obreros de los frigoríficos, como los municipales de la ciudad de Buenos Aires, a ojos del gobierno no merecían que les diera su apoyo.

En lo que sí tuvo éxito la política oficial fue en reunificar a los grupos nacionales de la élite y al capital extranjero frente a sus intentos de ganarse a los sindicatos, iniciando una cruzada contra los agradores foráneos. Todo el mundo hablaba ahora de intrigas y de conspiraciones. En mayo de 1918 *La Nación* recordaba así las huelgas ferroviarias:

«Si se recuerdan los desarrollos de las huelgas ferroviarias se percibe la presencia de un plan de acción fríamente madurado, con sus aspectos tácticos preestablecidos. Los atentados, las agresiones contra la industria y el personal fiel, la presión organizada sobre todos los resortes del orden, se ha desarrollado en rítmica regularidad, sin que en ningún momento haya podido advertirse la forma inesperada y desmedidamente violenta que es propia de las explosiones colectivas que en un momento dado rompen los diques de la disciplina y solidaridad social. La obra de destrucción y de violencia operaba en ocasiones apropiadas, en puntos vitales y con científica precisión; un estado mayor con abundantes recursos económicos llevaba a cabo su obra en la reserva de una organización ampliificada al mismo tiempo por la más deplorable imprevisión de las autoridades. [...] La existencia del profe-

sionalismo perturbador [...] parece entonces indiscutible. [...] No es ya una expresión revolucionaria contra las organizaciones industriales, sino una plaga de importación. Las clases obreras argentinas [...] han producido sus reclamaciones de mejoras y han logrado éxito sin olvidar nunca el vínculo de solidaridad que reconocen con su propio país. [...] Nunca se han conducido como criminales ni incendiarios. [...] Este solo aspecto bastaría para delatar el origen extranjero que ha presidido la dirección de los últimos movimientos de huelguistas». 289

Ya se podía ver con claridad qué poco habían cambiado las cosas desde que se sancionara la Ley Sáenz Peña. Al año siguiente, 1919, la situación se tornaría aún más clara, cuando la lucha entablada por el poder entre el gobierno y la élite conservadora alcanzó proporciones más dramáticas.

## 7. La Semana Trágica

En la primera mitad de 1919 las tensiones generadas por las huelgas entre el gobierno y la élite conservadora dieron lugar a una serie de complicadas situaciones, en las cuales es dable advertir dos crisis políticas fundamentales, que pusieron en tela de juicio el régimen de gobierno representativo instituido por la Ley Sáenz Peña, sacaron a relucir la cuestión de la localización real del poder político y, con ello, expusieron con mayor claridad aún los débiles soportes objetivos de los cambios que Yrigoyen había intentado instrumentar. Por primera vez, las Fuerzas Armadas se vieron envueltas de manera directa en la política, en calidad de árbitros de los destinos del gobierno civil. Asimismo, en 1919 se asistió al surgimiento de una nueva alianza popular, la Liga Patriótica Argentina, que si bien no era directa o abiertamente hostil al radicalismo, estaba bajo el control de los grupos conservadores y en condiciones de ejercer una influencia decisiva sobre el gobierno.

En el curso de 1919 este último debió luchar desesperadamente para sobrevivir; finalmente lo logró, pero viéndose obligado a abandonar los aspectos auténticamente progresistas de su política. En un conjunto de frentes distintos —sobre todo en la relación con el capital extranjero— debió volver cada vez más a los moldes preestablecidos del pasado. A fines de ese año su intento de mejorar la posición de los sindicatos ya estaba casi por completo derrotado. Por último, debió efectuar una serie de importantes reajustes en sus técnicas de abordaje del electorado de masas; en vez de promover nuevas medidas, se vio forzado a retornar a un sistema de control regido por el patronazgo y que descansaba, esencialmente, en un aumento del gasto público y un estilo de conducción popular en gran medida simbólico. La aparición de estos dos rasgos fueron un sintoma de su debilidad más que de su fortaleza. Si entre 1916 y 1919 las relaciones del gobierno con la élite conservadora estuvieron en gran parte determinadas por el problema obrero, a partir de entonces la