

Primera Huelga General Ferroviaria - Tolosa - 10 de agosto de 1896

Por: **Juan Carlos Cena** (especial para ARGENPRESS.info) (Fecha publicación:13/08/2006)

<http://www.argenpress.info/nota.asp?num=033218>

Primeros antecedentes

Este trabajo está dedicado, a la memoria de todos los luchadores ferroviarios. Muchos de ellos ofrendaron sus vidas sufrieron cárceles, exilios, destierros, no claudicaron jamás, fueron coherentes, imprescindibles... Jamás abandonaron el tren de las luchas.

La historia del Movimiento Obrero Argentino está, íntimamente, ligada a la de los demás países. De la misma manera los anales de los trabajadores ferroviarios corren por esa misma enrioladura. En todas las épocas, desde las más remotas, los trabajadores tiranizados y explotados, instintivamente primero y racionalmente después, buscaron organizarse, tomando como herramientas apropiadas para esa construcción la unidad y la solidaridad. Instrumentos idóneos para resistir y ejercer la defensa de sus derechos. Cada vez que esos instrumentos fueron bastardeados la unidad fracasó y la red solidaria se desmadejó. En consecuencia, el resultado eficaz de las luchas no pudo concretarse, el movimiento obrero fue derrotado.

La unidad es como cuando la arena se cuaja en roca, se transforma en una herramienta potente y poderosa; al no ocurrir ese sólido cuajo, la arena es roca degradada. La lucha que depara ese endurecer, es decir, el cuajo de la unidad, es duro y permanente. De no suceder así, los trabajadores sólo serán granos dispersos, sin fuerza ni resistencia. Comienza el camino de la fragmentación deseada por el explotador. En cambio, los opresores siempre están unidos, no titubean ante el explotado, no hay conciliación, todas sus diferencias se atenúan cuando se enfrentan a su clase antagónica: la clase obrera. Ellos nunca olvidaron la lucha de clase.

Los trabajadores siempre bregaron por la concreción de esa unidad; a través de sus asociaciones primarias. Fueron rudimentarios esos primeros intentos de organización, fue una dura pugna que duró un largo tiempo, signado por logros y fracasos, acierto y error. A pesar de ello, tercamente, los trabajadores avanzaron hacia el objetivo perseguido: la organización del movimiento obrero.

Los explotadores siempre vigilaron el comportamiento de los trabajadores desde su simiente. Intentaron controlarlos a través de la persuasión y cooptación a través de la corrupción primero, si esto no cristalizaba apelaban a la represión, utilizando todos los métodos existentes. A raíz de este vigilar y castigar los obreros, en un principio, actuaban encubiertamente, obraban y luego desaparecían sin dejar huellas de su existencia, eran formas primitivas de organización y de auto defensa.

La astucia obrera: el líder invisible

En tiempos de la revolución industrial los obreros y el pueblo apelaron a la astucia obrera y popular. Crearon en el imaginario colectivo a Ludd, su líder. Dirigente obrero que andaba por todas las comarcas organizando a los trabajadores, levantándolos e

instándolos a resistir la explotación. Este, era invisible a los ojos del ejército inglés, buscado por todos los cielos, infiltrando agentes y comprando informantes, nunca lo pudieron encontrar. Ludd nunca existió en forma concreta, carnal. Era una invención popular que desorientaba a los represores. Llegaron a poner precio por su cabeza. Fue un secreto popular. Como decía un querido libertario ferroviario de Tafi Viejo Américo Cattáneo: cuando el pueblo quiere, te hace invisible. Los luddistas hicieron invisible al invisible

Los nuestros eran ferrocarriles coloniales de capital inglés. El mismo capital que reprimió a los luddistas. Veamos un poco, antes de proseguir, el desarrollo de las vías férreas en las colonias inglesas, es decir, en el período de expansión del colonialismo en el mundo. Acá, en nuestro territorio surcaban los mismos tiempos. Las colonias se desarrollaron con fuerza a partir de 1890, en los Estados independientes de Asia y América.

El capital financiero de los cuatro o cinco Estados capitalistas más importantes, ordena y manda en el mundo en términos absolutos: doscientos mil kilómetros de nuevas líneas férreas son instaladas en las colonias de Asia y América que significaron una inversión de 40.000 millones de marcos en condiciones particularmente ventajosas, con garantías especiales de rendimiento, con pedidos lucrativos como exención de impuestos, préstamos, empréstitos, regalías de tierras, y otras prebendas.

Es necesario graficar la envergadura del coloniaje inglés, su prepotencia colonial y el sometimiento que ejercía sobre los pobladores de esos países coloniales, y la explotación que ejercía sobre los trabajadores que ocupaban en sus ferrocarriles, estos, cumplían un papel fundamental en la colonización de nuestro territorio

Pintar someramente la penetración del capitalismo colonial inglés y el papel de los cipayos nacionales como Juárez Celman y Julio A. Roca nos permite valorar más, todos los propósitos del movimiento obrero por organizarse y resistir la explotación, en este caso, el de los trabajadores ferroviarios. Defender la libertad, el querer ser hombres libres, vivir dignamente, reclamar el derecho a la salud, a la educación, al ocio, a la recreación, es gozar de verdaderos derechos humanos.

En 1872 se organiza en Buenos Aires una Sección Francesa de la Asociación Internacional de Trabajadores, eran en su mayoría marxistas; estos envían al Congreso de La Haya (1872) a Raimundo Wilmar, quien se escribía asiduamente con Carlos Marx. Posteriormente se crea una sección Española y otra italiana. Editan el periódico "El Trabajador". Se realiza proselitismo verbal, en un principio, a raíz de ello se origina una lucha ideológica entre marxistas y bakuninistas.

La difusión de las teorías socialistas recién adquiere verdadera importancia en la década de 1870, gracias a la actividad desarrollada por esos militantes que llegaron al país escapando de las persecuciones desatadas en Europa después de la Comuna de París. Luego de la experiencia de La Comuna se desató una represión feroz sobre los comuneros y el pueblo francés en general. Quiero detenerme brevemente sobre este hecho y el papel que jugaron algunos consagrados escritores e intelectuales, actitud que se repite a través de la historia.

'Los hombres hacen su propia historia, pero no la hacen a su libre arbitrio, bajo circunstancias elegidas por ellos mismos, sino bajo aquellas circunstancias con que se encuentran directamente, que existen y transmite el pasado. La tradición de todas las

generaciones muertas oprime como una pesadilla el cerebro de los vivos. Y cuando estos se disponen precisamente a revolucionarse y a revolucionar las cosas, a crear algo nunca visto, en éstas épocas de crisis revolucionaria es precisamente cuando conjuran temerosos en su auxilio los espíritus del pasado, toma prestados sus nombres, sus consignas de guerra, su ropaje, para, con este disfraz de vejez venerable y este lenguaje prestado representar la nueva escena de la historia universal. El dieciocho Brumario de Luis Bonaparte - Carlos Marx.

Frente a este acontecimiento brusco, me refiero a la Comuna de París, donde por primera vez los trabajadores, artesanos, estudiantes, miembros de las comunas, el pueblo en general toman el poder; resulta una acción revolucionaria, movimiento de violencia que subvierte toda la organización social, frente a este acontecimiento, nadie puede permanecer impasible, por indiferente que sea a las cuestiones políticas.

Las Huelgas Ferroviarias

La experiencia acumulada por los ferroviarios, a raíz de las luchas emprendidas, están plagadas de sacrificios y abnegaciones. Porfías que fueron haciendo escuela entre los hombres que rendían sus esfuerzos, dejando jirones de sus vidas en el trabajo, en medio de las inclemencias del tiempo en playas y estaciones, talleres y depósitos ferroviarios. Eran días sin horarios y descanso, a todo eso hay que agregarle la represión policial y el hostigamiento permanente de los patrones ingleses y cipayos.

Los trabajadores ferroviarios surcaron una etapa durísima, en medio del desarrollo de una sociedad desigual y la formación del Estado Nacional de acuerdo a los intereses coloniales. La clase obrera, la clase más antigua de la humanidad, es la hacedora principal de la sociedad en general y de la nuestra en particular. Es la clase que más ha contribuido a la construcción del mundo en que vivimos, ha desplegado energía a través de un indomable espíritu de lucha y de creatividad, a pesar de las derrotas temporarias.

Los trabajadores ferroviarios, son una parte fundamental del movimiento obrero. Su movilidad territorial les ha permitido cumplir y cumplen el papel de divulgadores y organizadores de las sociedades obreras. Es decir, fueron sembradores y cosechadores de ideas, articuladores y transmisores de toda una cultura obrera, popular, regional e integradora.

Algunos Antecedentes

El 20 de junio de 1887 se fundó La Fraternidad en Buenos Aires, sociedad de maquinistas y foguistas de los ferrocarriles, entidad que no tenía más carácter que el de mutualista. Muchos años después modifica sus estructuras, se encamina a las cuestiones sindicales, no admitía en sus filas al resto del personal ferroviario. Esta sociedad continuó de esta forma organizativa hasta la Huelga de 1912, hecho que determinó la modificación de su carácter y finalidad.

Corresponde a La Fraternidad el honor de haber sostenido, en 1888, la primera huelga, en la línea del entonces ferrocarril Buenos Aires y Rosario (Ferrocarril Central Argentino - Ferrocarril Mitre, después de la nacionalización) El origen de dicho conflicto fue la detención arbitraria de un compañero maquinista de la citada empresa, con motivo de un accidente en el que perdió la vida una persona en la localidad de San Martín. La policía de aquel entonces, de acuerdo con el peregrino criterio de que a los trabajadores

agremiados había que tratarlos como a delincuentes comunes, modalidad que por desgracia cubrió largos y cruentos años, a partir de aquella época, consideró al citado maquinista como tal, pretendiendo que el conductor de la locomotora debía cuidar de los distraídos que transitaban la vía como si fuera una calle pública. Tal hecho causó entre los compañeros de La Fraternidad justificada indignación y se iniciaron de inmediato las gestiones tendientes a evitar que se condenara injustamente a un compañero implicado. Como las gestiones no daban el resultado deseado, convocaron a una asamblea general de asociados de La Fraternidad, realizada en el local de la Sociedad Científica Argentina. Se acordó declarar la huelga del personal del F.C. B. A. - Rosario. El conflicto duró tres días y se concretó que el compañero maquinista fuera absuelto de culpa y cargo y puesto en libertad.

Es dable destacar el hecho, como se va construyendo el tejido solidario. El personal de la sección Rosario de La Fraternidad, a la que pertenecía el maquinista detenido, dispuso reanudar el trabajo cuando el compañero llegó a esa ciudad. De tal manera la empresa debió fletar un tren especial para trasladarlo a su lugar de residencia.

En marzo de 1890, se produjo una huelga del departamento Tracción del ferrocarril Provincial (Ferrocarril Oeste de Buenos Aires - Sarmiento); el motivo del conflicto fue la deuda de tres meses de sueldo que el gobierno, propietario de ferrocarril por ese entonces, tenía con el personal. Además, se llevaron a cabo gestiones por parte de los dirigentes de La Fraternidad para conseguir que se regularizara el pago de los sueldos. No consiguieron que se efectuara el pago. Ante tal abuso se decretó la huelga cuyas reivindicaciones inmediatas fueron: la readmisión de dos delegados del sindicato, dejados cesantes, por ser los intérpretes de los anhelos del personal y, el pago de los salarios adeudados.

La reacción del gobierno no se hizo esperar, se encarceló a los dirigentes del movimiento y se inició una implacable persecución contra los huelguistas. Es de hacer notar que el vector de la represión va atravesando la historia del movimiento obrero y en forma particular a los ferroviarios. El coloniaje inglés mostraba su presencia a través de los ferrocarriles, entre otras empresas.

'La cuestión social es una simple cuestión de policía' ya se decía ese lema por 1890, cualquier semejanza con la actualidad, es pura casualidad...

La Fraternidad, que había patrocinado y dirigido este movimiento, se desorganizó cuando separaron del servicio, por haber participado en la huelga, a sus dirigentes más destacados y activos. Fue un duro golpe para La Fraternidad. Casi seis años transcurrieron antes de que la organización del personal de máquinas reorganizara sus cuadros, reiniciando su marcha ascendente, lo que se produjo a partir de 1896.

En 1889 paralizaron los trabajos de los talleres ferroviarios de Sola F.C. Sud (hoy Avellaneda) pidiendo el pago en valor oro. La huelga no logró el objetivo, los obreros obtuvieron aumentos en los jornales en una forma proporcional al encarecimiento del costo de vida.

Por otro lado, el diario La Prensa, que al principio mostró su simpatía por este reclamo, cambió de parecer y terminó reclamando severas medidas contra los huelguistas.

Ellos, los ferroviarios, fueron los precursores de las luchas que abarcaron todo un proceso

histórico que abarcó más de un siglo. No se perdió el esfuerzo de los compañeros de los talleres de Sola. La huelga subsistió por varias semanas y, si bien no les fue posible conseguir que los salarios se les pagaran en el valor del oro, obtuvieron un aumento de los mismos. Fundaron después una entidad sindical que tuvo vida próspera algunos años y editaron un periódico semanal, titulado 'La Unión Obrera'

En 4 de julio 1891, otra vez, se paralizaron los trabajos de los talleres ferroviarios de Sola F.C. Sud. La empresa trató de dejar cesante a la tercera parte del personal y reducir a tres cuartos el jornal para el resto del personal. Planes de la empresa que significaban hambre a corto plazo. La reacción de los trabajadores fue rápida. Se declaró la huelga cuya duración duró 23 días. La valentía de los trabajadores de Sola obligó a la empresa a modificar sus propósitos y ningún obrero quedó cesante y no pudieron reducir los jornales.

Un nuevo movimiento se origina entre este mismo personal, al que secundó el personal de Vía y Obras, el 7 de octubre de dicho año. El motivo fue que la empresa no cumplía con lo pactado. La huelga duró cuarenta días y afectó 1.150 trabajadores. La empresa apeló al recurso de los rompehuelgas, quienes contaron con el apoyo de la fuerza pública.

En el mismo año de 1891 se registraron huelgas aisladas de los obreros del F.C. Central Norte, en la ciudad de Córdoba, en el mes de septiembre y los obreros de los talleres de Paraná, en noviembre. Otros movimientos hubo en Tolosa, el 10 y el 14 de noviembre y en ese mismo mes, entre el personal del F.C. Central Norte de Tucumán.

El 1º de octubre de 1893 se declararon en huelga los obreros ferroviarios de Mendoza. El 20 de noviembre habían hecho lo propio los compañeros de Villa Constitución.

El 10 de octubre de 1894 el personal del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, en solidaridad con el del Molino de Yerba se declararon en huelga reclamando aumento de salarios.

La primera huelga prolongada en Córdoba se registra en 1895 y es protagonizada por los maquinistas y foguistas ferroviarios. Exigen 8 horas de trabajo y tiene una duración de 27 días.

En 1896 los ferroviarios otra vez van al paro, esta vez, los obreros de los talleres que abarca un gran sector, pero no alcanza esta acción a ser una huelga general.

Luego sobrevendrá la 1º Huelga general ferroviaria...

La huelga

Fue la primera huelga de carácter general y se inició en los talleres ferroviarios de Tolosa; se luchaba por la jornada de 8 horas de labor, la supresión del trabajo a destajo y otras reivindicaciones inmediatas.

La huelga declarada el 10 de agosto de 1896 por los trabajadores de los talleres de las empresas ferroviarias británicas fue, sin duda, la más importante registrada hasta entonces. Una lucha épica memorable

Como antecedente histórico podemos decir que corresponde a La Fraternidad el honor de haber sostenido, en 1888, la primera huelga en la línea del entonces ferrocarril Buenos

Aires - Rosario, que en ese momento era F.C. Central Argentino y luego sería la Línea Mitre. El origen de dicho conflicto fue la detención arbitraria de un compañero maquinista de la citada empresa con motivo de un accidente en el que perdió la vida una persona en la localidad de San Martín.

En 1891, los ferroviarios se declararon en huelga reclamando el pago de los salarios a su valor oro. Fueron los compañeros de Sola, del F.C. Sud.

Al influjo de las luchas que sacudían el país e influyeron en el ánimo colectivo, los obreros de Tolosa reclamaban en agosto de 1896 la implantación de las ocho horas de trabajo, sin modificación de los salarios, la supresión del trabajo por pieza o a contrata; la anulación del trabajo en los días domingos, y el pago doble de las horas extraordinarias que, por otra parte, sólo serían realizadas en casos excepcionales o de fuerza mayor.

Debemos tener en cuenta lo que ocurría en aquellos tiempos, en que los directorios ferroviarios obraban en este país como si estuvieran en dominios de la corona británica. Es dable reconocer que llenábamos los requisitos de colonia como país económicamente dependiente, y que estos empresarios ingleses operaban como colonizadores. El circuito de dependencia se activó formalmente por las leyes concesivas otorgadas por los gobiernos pros oligárquicos funcionales a la clase burguesa dominante y a los designios imperiales. Cuando hoy se las analiza, se percibe el rol que cumplían los ferrocarriles en este circuito comercial que integraba regiones para la explotación dependiente con fundamento en la ganancia sobre el sacrificio de la clase proletaria, sumida en la miseria y la expoliación.

Corría el año 1896, por primera vez en la historia de las luchas obreras por la conquista de un mundo más humano, un movimiento de carácter general sacudió a la Nación al paralizarse el trabajo en los talleres ferroviarios de Tolosa considerados, junto a los talleres Sola, de Barracas al Norte, los de mayor importancia en el país. A esta gesta habrían de sumarse otros compañeros ferroviarios de otros departamentos y líneas ferroviarias que, en una acción que los enaltece, adhirieron en forma solidaria a esa protesta y participaron en la lucha por la dignificación de la causa obrera. Era la respuesta clasista del movimiento obrero ferroviario a la prepotencia colonial, a diferencia de los gobiernos cipayos que administraban el Estado Nacional.

En agosto de ese año, los obreros de los Talleres Tolosa (entonces pertenecientes al ferrocarril del Oeste), presentaron un pliego de mejoras a la empresa. Motorizó la petición una organización llamada La Sociedad de Mejoramiento Social de Trabajadores, constituida por varios centenares de obreros de Talleres Tolosa.

El petitorio elevado a la empresa con las reivindicaciones demandadas le daba un plazo prudencial a la empresa para responder a las peticiones. La respuesta fue una rotunda negativa.

La actitud patronal recibió una inmediata y digna sanción por parte de los trabajadores. El 10 de agosto estalló la Huelga en los talleres de Tolosa. Setecientos operarios y peones pararon a primera hora. Un inusitado despliegue de fuerzas policiales fue la contestación de los empresarios colonialistas británicos ferroviarios.

A las 9 horas del día citado los obreros abandonaron el trabajo y en número aproximado de setecientos se dirigieron al local social de su organismo, situado en la calle 1, entre 35

y 36. Allí se llevó a cabo una entusiasta asamblea que acordó en forma unánime mantener la lucha en defensa del derecho obrero concretado en el petitorio elevado a la empresa. Además, se solicitaría la ayuda solidaria de los compañeros de todos los talleres ferroviarios de la República. Los ajustadores de los talleres de Caballito siguieron el ejemplo y adhirieron al paro.

Tres días después de la declaración de la Huelga por los trabajadores de Tolosa, mil compañeros de los talleres de Sola, F.C. Sud., se reunieron en el viejo local de la calle Australia 1135 (dirección de la época) y resolvieron elevar a la empresa un pliego de condiciones idéntico al formulado por los compañeros en huelga. En esa asamblea de los operarios ferroviarios hablaron el emblemático Adrián Patroni y el estudiante de medicina José Ingenieros. En este contexto de huelga y asambleas aparecieron las disputas territoriales de anarquistas y socialistas. Los anarquistas eran activistas que pretendían llevar el paro hasta las últimas consecuencias y discrepaban con los socialistas, más orgánicos y aparentemente mayoritarios en este proceso. La Fraternidad no adhirió al movimiento aunque se comprometió a sostener pecuniariamente a los huelguistas. Esta actitud de los maquinistas dejó un sentimiento de frustración entre los huelguistas. En estas instancias aparecen acciones que revelan la potencialidad de las agrupaciones obreras. Nos referimos al acatamiento del conjunto de los trabajadores de las decisiones de las asambleas más allá de algunas discrepancias; el nombramiento de delegados portavoces para desplegar las consignas en todas las direcciones e inducir a los compañeros para ampliar la protesta y lograr mayor efectividad.

La negativa de la compañía británica provocó el paro del personal ferroviario de Sola. Al poco tiempo, el conflicto se extendió a los talleres de los ferrocarriles Sur, Oeste, Buenos Aires y Ensenada, Central Argentino, Buenos Aires y Rosario, Rosario y Pacífico, Santafesino, Central Norte y Córdoba. Se solidarizaron los ferroviarios de talleres Quilmes, Junín y Rosario; los de los talleres particulares de Basch, Shaw y Fénix, fundiciones que hacían trabajos para los ferrocarriles; el personal de cambistas de La Plata y Tolosa y cuadrillas volantes de esta localidad. También adhirieron los obreros de la Fábrica La Negra y los Astilleros La Platense. El 15 de agosto la huelga siguió propagándose y allí estaban los trabajadores de la fábrica de alpargatas de la calle Defensa en la Capital Federal, junto a operarios de los talleres de tranvías, los carboneros de Almirante Brown, Casa Amarilla y Constitución. Las Asambleas determinaban petitorios y designaban comisiones para conectarse con todos los sectores. Las patronales comenzaron a preocuparse y requirieron del gobierno una actitud más dura porque el circuito de producción y comercialización estaba siendo alterado por la protesta proletaria.

En Tolosa, Quilmes, Barracas, Campana, Caballito, Junín, Victoria, Rosario y otros talleres se sostenía firmemente la posición de clase. Veinte mil trabajadores se lanzaron a la huelga general, fue el primer intento de ese carácter, tratando de vencer la intransigencia de los empresarios colonialistas británicos y la del Estado cómplice conducido por Roca, que aunque no era presidente manejaba la política nacional desde la jefatura del PAN. Toda esta movilización se concretó sin tener aún una organización nacional que coordinara las fuerzas.

El 21 de agosto el diario La Nación analizaba el conflicto y señalaba que la huelga de 1891 de los talleres Sola, que había durado 54 días, quedaba empañada por la trascendencia de ésta pues se propagaba a establecimientos de mucha significación y además hombres y mujeres estaban juntos en la lucha. Los operarios de Tolosa tenían de

delegado general a un mecánico catalán que pasó por Córdoba y Rosario, donde 300 obreros avanzaron sobre el puerto para paralizar las actividades. En el fragor de la protesta, los huelguistas de Tolosa comenzaron a combatir a los carneros y a hacer sabotajes. Los representantes de la oligarquía vacuna no tardaron en expresar, a través de sus funcionarios como el juez Ringuelet y el jefe de policía Lozano, que la agresividad de unos pocos activistas asustaba al resto de sus compañeros que se plegaban por miedo. Por eso las autoridades les garantizaban seguridad con tal de que concurrieran al taller. Sin embargo guardaseñales, cambistas, enganchadores y algunos guardavías pararon, como fue el caso del que controlaba el paso en calle 5 y diagonal 80 y generó algunos problemas para los carruajes y transeúntes. El jefe de la estación La Plata, el Sr. Rojas, colocó empleados administrativos para cubrir esos vacíos y se impuso un servicio especial de policía en el trayecto entre Tolosa y Ringuelet. Mientras tanto seguía la lucha y los obreros de Bragado, Burzaco, estación Las Flores y la fundición El Carmen adhirieron. En este marco las cosas se complicaron para los patrones por la huelga de las mujeres alpargateras de la fábrica La Argentina, que estaban en asamblea permanente. En Barracas al Norte, las 'principales fábricas han apagado sus fuegos' por no tener un solo hombre que les trabaje. Algunos empresarios como el Sr Gibelli, propietario de una fundición de hierro, cedieron ante las demandas y mejoraron las condiciones laborales.

Carentes de vinculación entre sí, las escasas organizaciones sindicales constituidas de ferroviarios, existentes por ese entonces, procuraron establecer relaciones entre ellos tendientes a unificar y dirigir el conflicto, a fin de asegurar el triunfo de las justísimas reivindicaciones que se defendían. Los compañeros en huelga crearon un Comité Mixto integrado por huelguistas de los diferentes talleres.

Al mes y medio de lucha, en septiembre de ese año, se realizó una reunión del citado comité, en el cual se sancionó la resolución siguiente:

'No se reanudará el trabajo hasta que las empresas accedan a los pedidos formulados. No se aceptará arreglo parcial alguno. Toda propuesta de arreglo será considerada por la asamblea de delegados, la que informará después a las asambleas generales'.

La huelga se extendió por varios meses de duras alternativas y angustiosa espera. La resistencia duró, para esos tiempos de organización del movimiento obrero, mucho tiempo. En algunos casos fue cediendo, pero de cualquier manera fue heroica.

El movimiento siguió en pie sostenido por los obreros de los Talleres de Sola, Tolosa y Junín. La carencia de recursos, la miseria que abrumaba a los compañeros y a sus familias y la implacable persecución de las policías bravas, al servicio incondicional de los magnates británicos ferroviarios, quebraron al fin la enérgica firmeza de los huelguistas, auténticos héroes del movimiento obrero.

La huelga quedó circunscripta, en último término, a los compañeros de Sola. Estos debieron arriar el pabellón de la lucha, no como vencidos, sino, como una derrota circunstancial; años después los ferroviarios lo volvieron a desplegar haciéndolo flamear en innumerables batallas.

Hay que destacar la presión que empresarios y Estado ejercieron en su contra. 'Durante el desarrollo de la huelga, el gobierno mandó mecánicos de la armada para sustituir a los obreros, pero como tal medida no surte efecto, la empresa encarga a un capitán de nombre Bruzza, de Génova, el reclutamiento 'en Italia de personal para reemplazar a los

huelguistas, logrando con promesas engañosas, remitir como ganados a poco más de 700 obreros de aquel país'.

En el transcurso de este conflicto se produjo una interesante y significativa manifestación de solidaridad internacional. La Cámara del Trabajo de Génova hizo saber al Comité de Huelga, que los ferrocarriles del Sur y Oeste (Roca y Sarmiento en la actualidad) habían despachado a aquella ciudad reclutadores de krumiros (rompe huelgas), pero los trabajadores genoveses conocedores del conflicto, habían rechazado la oferta de trabajo.

Se debe consignar en la historia, como un homenaje a esos valientes genoveses, que al enterarse de que se los traía para traicionar a otros trabajadores en huelga formularon declaraciones de solidaridad con los compañeros argentinos. Esta relación con organizaciones internacionales hermanas se intensificó a principios del siglo 20 y las centrales locales (FORA y UGT) exhortaban a los explotados europeos para no caer en la trampa que les tendía la burguesía argentina con sus falsas promesas de un mundo mejor.

La represión se hizo presente en todo momento. En los campos de Pereyra la policía sableó a los huelguistas de Sola que intentaban reunirse allí para deliberar sobre la marcha del movimiento huelguístico. Fueron perseguidos hasta en sus casas donde se refugiaron para librarse de la furiosa represión. Naturalmente, los sectores patronales dejaron de lado sus diferencias y se dieron a la tarea de conformar un frente antiobrero y fue significativa la prédica de los dueños de fundiciones, que agrupados en un comité, le solicitaron al gobierno que sancione una ley para reprimir y expulsar al elemento extranjero que producía estos levantamientos. Fue importante para la burguesía la decisión de crear una comisión auspiciada por la Unión Industrial cuyo objeto era trabajar en conjunto con las empresas ferroviarias para contrarrestar la huelga que afectaba a muchos establecimientos mecánicos y fundiciones, nucleados en la Sociedad Industrial Metalúrgica. Entre estos patrones decididos a no otorgar la mínima concesión a los obreros figuraban Basch, Vasena y Mihanovich. Además proponían boicotear a las empresas de sus pares que cedieran al petitorio de los trabajadores. Llegaron a publicar un informe en el que registraron los emprendimientos que otorgaron mejoras a sus obreros. Se creó un fondo de reserva de \$ 50.000 para traer obreros europeos y resarcir a los colegas de las pérdidas sufridas durante el conflicto. En una visita al Ministro del Interior, el Dr. Quirno Costa, el jefe de la Unión Industrial Argentina, Ventura Martínez Campos, sostuvo la necesidad de sancionar una ley de extranjeros que impidiera el 'desarrollo de ideas impropias en un país nuevo y rico donde todo hombre laborioso pueda labrarse un porvenir'. El gobierno consideraba subversivo al movimiento huelguístico aunque los patrones se quejaron de la ineficiencia policial. Esta ofensiva del empresariado sería resuelta seis años más tarde con la sanción de la ley 4144, de Residencia.

En las provincias el movimiento fue prontamente neutralizado y los trabajadores volvieron al taller, 'defraudadas sus esperanzas de horario y la supresión del tan combatido trabajo que se ajusta por pieza'.

La persecución y la imposibilidad material de proseguir la lucha, a causa de la tremenda y angustiada situación creada en cada uno de sus hogares después de tres meses de resistencia, influyeron fatalmente en el ánimo de los obreros ferroviarios, hasta debilitar su espíritu y agotar la capacidad de resistencia. Frente a ellos los incontables recursos materiales y políticos de las empresas ferroviarias británicas, y un Estado que respondió

como todo Estado colonizado, con obsecuencia y diligencia, decidieron implacablemente la suerte de la protesta. La resistencia cedió en Junín el 29 de octubre y en los primeros días de noviembre en Tolosa.

El último reducto, los talleres Sola, sostenía la lucha y los obreros junto a sus familias concentraban sus fuerzas, que llegaban a 3500 personas, para impedir el ingreso de rompehuelgas. Más la sombra de la inminente llegada de 500 obreros italianos contribuyó a debilitarlos. El Ferrocarril Sud era el contratante de esos obreros italianos que llegaban al país disfrazados de inmigrantes y su director era el Ingeniero White, amigo del general Roca.

La empresa apeló a falsas promesas como la de mejorar los salarios, los precios de los trabajos a destajo y la de no sancionar a los huelguistas que se reincorporen al trabajo. Todo eso mermó la combatividad de los trabajadores ferroviarios.

La entrega de estos compañeros sobrepasa todo cuanto se piense en materia de espíritu de lucha y de sacrificio. Ni la presión policial, ni el hambre en sus hogares, ni las perspectivas de represalias podían doblegar su energía y su firme sentir solidario. Finalmente, agotados todos los recursos, próximos al límite de su resistencia y ante la amenaza de la llegada de los rompehuelgas de Italia, la medida de fuerza se dio también por terminada en los talleres de Sola.

La burguesía celebró la derrota y afirmó que las exigencias desproporcionadas de los agitadores sin conciencia llevaron al movimiento a ese resultado, esperando que en adelante, 'la lección les sea provechosa'.

Los tres largos meses de épica resistencia evidencian cuan arraigado se hallaba ya por aquel entonces el sentimiento de solidaridad y el generoso anhelo de conquistar un mundo mejor para la clase obrera.

Las empresas británicas parieron, contra natura, trabajadores con un linaje anticolonial y patriota que enorgullece a la clase obrera nacional. Posteriormente los ferroviarios consolidarían su modelo sindical de contención y lucha. A la hora del reconocimiento y la conmemoración se impone la vieja proclama: ¡Al movimiento obrero argentino, Salud!

Bibliografía consultada:

- "Gremialismo proletario argentino", Jacinto Oddone
- "La clase trabajadora argentina", Hobart Spalding
- "Historia de la Unión Ferroviaria", José Fernández
- "El Movimiento Sindical Argentino", Sebastián Marotta
- Diario La Nación