



**Boletín ferroviario N°38 - enero de 2025**

## **Desarrollar y organizar la resistencia**

Para empezar, hay que decir que esa alternativa que tenemos que construir, sin prisas, pero sin pausas, es lo que amplios sectores de masas plantean que falta. Es lo que recorre cada conversación en los lugares de trabajo, en los que se plantea en las mesas de los hogares obreros y populares o en las charlas cotidianas de sectores de nuestro pueblo con nuestro Partido.

*“Pero no hay nada”, se escucha. Y es lo que se plantea en las distintas actividades políticas, culturales, sociales donde se habla de esta situación. Esa falta de alternativa visible, claramente es lo que potencia la incertidumbre y agiganta ese vacío político. Y pone de manifiesto esa pregunta inquietante ¿Qué hacer?*

Lo primero para reflexionar es que la respuesta no hay que buscarla mirando hacia arriba. La respuesta y el camino están abajo.

**¡No hay que esperar a nadie!** Ni hay que depositar confianza en ningún líder, ni proyecto burgués, que nos lleve nuevamente a un callejón sin salida o nos haga retroceder aún más. Tampoco hay que confiar en los punteros barriales (de ningún color), ni en los dirigentes sindicales traidores y mulos de las patronales explotadoras y chupasangre. **Hay que confiar en nuestras propias fuerzas como clase y como pueblo.**

Para que esto no quede en palabras, en consigna “hueca” o en lindas y buenas intenciones tenemos que plantear con convicción y firmeza, que hay que ORGANIZAR Y LEVANTAR LA RESISTENCIA obrera y popular para poner de pie, de lo pequeño a lo grande, las acciones que comiencen a movilizar a la lucha por nuestras demandas más sentidas solo desde ahí enfrentar los planes del gobierno, sin dejarnos engañar con salidas electoralistas.

La tarea más elemental del momento es juntarse y “hacer historia” (en nuestras manos está el presente y el futuro). **Fortaleciéndonos en el terreno local**, uniendo desde la fábrica y los lugares de trabajo esos reclamos del barrio y los problemas que nos afectan a las mayorías populares. Haciendo ahí, en lo local, acciones de todo tipo (sociales, de lucha, culturales, políticas, solidarias, deportivas, etc.). Construyendo esa unidad bien abajo, en profundidad. Construyendo agrupamientos en los lugares de trabajo, en los lugares de estudio, en los barrios, uniéndonos en asambleas, ejerciendo la democracia directa, dándole forma y vida a cada espacio transformando esa unidad en verdaderos Comité de la resistencia.

Esa es una de las tareas imprescindibles que tienen esos núcleos de hombres y mujeres que se ponen a la cabeza y que están dispuestos a emprender ese OTRO CAMINO parados desde los intereses y necesidades obreras y populares. Llegado el momento, poner de pie los embriones de esa alternativa revolucionaria obrera y popular que llene este vacío, que quiebre la incertidumbre con protagonismo, y comience a golpear los planes de este Gobierno.

## **Historias ferroviarias.**

*Las más significativas luchas ferroviarias ocurrieron a fines del siglo 19 en 1896 (la llamada huelga grande). Durante el siglo 20 se destacan la primera huelga nacional ferroviaria en el año 1917 en pleno gobierno de Irigoyen. Durante la presidencia de Perón 1947 se desata la primera huelga ferroviaria de su gobierno, la segunda muchos más significativa extensa y contundente en el periodo 1950/51. Durante el gobierno de Frondizi en 1961 otra de gran magnitud. Posteriormente durante la dictadura militar de Onganía y Lanusse - en plena época del Cordobazo una significativa huelga en 1969-. En la genocida dictadura de Videla y Massera -en el año 1977- precisamente el 1 de noviembre de ese año una huelga ferroviaria de alcance nacional paraliza los ferrocarriles de casi todo el país. Fue una de las primeras huelgas contra la sangrienta dictadura militar que puso de manifiesto -en la continuidad de este tipo de acciones obreras en innumerables fábricas y empresas- que el proletariado industrial no solo enfrentó a la dictadura, la hizo retroceder y promovió su caída. Posteriormente durante el gobierno Menemista -en marzo del año 1991- se desata una huelga política de 45 días.*

*Posteriormente ha habido -durante los 30 años siguientes hasta nuestros días- varios episodios huelguísticos que se engarzan con aquella memorable historia de lucha obrera.*

Reseñaremos a lo largo de este y los próximos números de este boletín las grandes luchas ferroviarias que hemos mencionado más arriba, su contenido y su carácter y el marco en el que se han desenvuelto.

En las primeras décadas del siglo 20 los capitales ingleses eran los dueños predominantes de los ferrocarriles. De los 33.000 kilómetros de extensión de líneas férreas 21.000 Km o sea el 65% eran propiedad de los monopolios de origen inglés. El resto los detentaban capitales monopolistas de origen francés y una parte muy acotada el estado argentino. Para aquella época aproximadamente 112.000 trabajadores y trabajadoras formaban parte del plantel laboral ferroviario que se repartían en todo el país. Por el volumen de trabajadores era la empresa más numerosa de argentina. El volumen de la huelga del 17 fue con razón, una lucha masiva. (1)

La huelga de ferroviaria 1917, la primera de alcance nacional, se da en un contexto internacional dominado por la primera guerra mundial que de forma directa repercutía en los planes de las grandes compañías capitalistas que habían configurado un país exportador de materias primas y granos, para lo cual la extensión ferroviaria significaba el hilo conductor de todo el transporte terrestre engarzado al transporte marítimo y de allí al mercado mundial. ¡Eh ahí el granero del mundo!. La primera guerra interimperialista trastornó estos negocios agudizando la crisis económica que en nuestro país se extendía desde hacía varios años. En ese escenario de profunda recesión y alta inflación, las tensiones sociales se agudizaban a medida que la crisis no encontraba su piso y aquel naciente puesto en movimiento proletariado mostraba su hartazgo.

La caída de las exportaciones producía más desocupación y el descenso salarial era sumamente profundo. La burguesía aprovechaba esas condiciones creadas por su propio régimen capitalista para abusar a mas no poder de la fuerza de trabajo. Profundizaba sus ataques a los trabajadores y trabajadoras con decretos y reglamentaciones que negaban todo tipo de derechos laborales, restringiendo regímenes jubilatorios a solo un privilegiado sector acomodado dentro de las empresas ferroviarias y reduciendo salarios. Los despidos eran masivos (por ejemplo, 3000 en Rosario).

El gran capital y grandes empresas buscaban reglamentar como ley la libre contratación de trabajadores/ras, la libre disponibilidad de los mismos sin límites de edad y sin límites de horas. En los ferrocarriles por ejemplo la utilización de niños de 10/12 años para pintar tanto, vagones como también instalaciones era muy corriente, barato y fácil de dominar. Era una práctica heredada del empresariado europeo y norteamericano que, permitiéndose todo tipo de arbitrariedades respecto de las jornadas laborales, los salarios y demás condiciones de trabajo y según el gusto de las patronales imponían sin miramientos y con represión, con castigos, con cárcel el llamado progreso capitalista.

Este escenario político y económico de crisis producía no pocos conflictos y ello repercutía crudamente en los ferrocarriles. Incontables conflictos y huelgas localizadas en diferentes zonas del país como por ejemplo en Santa Fe y en Tafi Viejo ese mismo año y en años anteriores se reproducían cada día mas. El estado deliberativo sumado a las iniciativas de luchas locales que se generalizaba fue alimentando la formidable huelga nacional ferroviaria. La acumulación de esta conflictividad engarzado con un movimiento de luchas obreras que se organizaba bajo la influencia de las corrientes socialistas y anarquistas y anarquistas revolucionarias que convergía con el desarrollo de la sindicalización en nuestro país caracterizaba al movimiento obrero de aquel entonces. Para estas corrientes el sindicato lo era todo y la lucha económica lo fundamental. La acción política quedaba relegada a un segundo plano o era un atributo de los representantes sindicales. Sin embargo, la lucha asume un carácter político cuando es nacional y rompe con el marco económico hasta allí impuesto y con los marcos de la legalidad y el sistema de representación burgués.

La huelga conto con la participación de organizaciones sindicales con un desarrollo importante, La Fraternidad (LF), la Federación Obrera Ferrocarrilera (FOF) y la Asociación Argentina de Telegrafistas y Empleados Postales (AATEP), además de los obreros marítimos. Pero no surge a partir de estas, sino de la acción más decidida de los obreros/as esparcidos por el país, es decir de las localidades. A esta lucha adherían también trabajadores no afiliados a estos gremios, como así también importantes contingentes de mujeres no solo trabajadoras, sino también madres y esposas de los de los obreros cuyo rol en tareas de logística y comunicación y organización fue relevante. A lo largo de mayo y junio se fueron desatando estas huelgas en diversas zonas del país como Rosario, Tucumán, Buenos Aires, Mendoza y otros sitios más. El carácter intransigente de las mismas apoyadas por las poblaciones saltaba a la vista.

A medida que las demandas de aumentos de salarios y reincorporación de despedidos, excarcelamiento de los detenidos y estatutos y reglamentos laborales que reclamaban los trabajadores no se cumplían, más trabajadores se unían a al enfrentamiento. Lo que fueron inicialmente huelgas de 300 o 400 trabajadores en diferentes zonas del país en diversas áreas ferroviarias se fue transformando en el término de tres meses en un apoyo masivo de casi 90.000 obreros y obreras que tomaron parte activa de la misma. Con esta característica se llega al 24 de setiembre de 1917 donde la declaración de huelga general producto de una insurgente y masiva lucha contra las condiciones de oprobio y explotación en diversas localidades, su necesidad era inevitable. Durante su transcurrir también se plegaron obreros marítimos y otros gremios. Se prolongó hasta el 19 de octubre de ese año, es decir duro casi cinco meses contando las huelgas desde de junio.

Sin embargo, no fueron pocos los intentos de ahogarla con represión. En las diversas localidades, con persecuciones, muerte y rompeshuelgas que intentaron manejar los trenes desde las diversas zonas la represión se enfrentaba a piquetes para impedir semejante osadía. A medida que la burguesía instrumentaba estas políticas y como respuesta obrera, los talleres fueron tomados, se interrumpieron las comunicaciones telegráficas y los transportes ferroviarios iban paralizándose hasta dejar de funcionar por completo. Se desencadenaron sabotajes para impedir cualquier intento de transporte y se organizó a la autodefensa con piquetes y barricadas cortando las vías donde, en muchos casos, las mujeres estaban frente a la represión en violentos enfrentamientos.

Frente a ello la prensa burguesa acusaba a los obreros de todo tipo de desmanes y destrucción alimentando la necesidad de más represión. Pero, el escenario generalizado de huelga, su prolongación producto de su gran organización fue poniendo en jaque el abastecimiento interno y al propio comercio exportador en manos de la gran burguesía. Producto de la lucha por salarios dignos y trabajo digno el granero del mundo mostraba que no solo no alimentaba a los trabajadores que lo producían y transportaban, sino que la propia burguesía tenía mucho que perder por la paralización de este, su gran negocio y gran plan. De allí que dispuesta a establecer un marco de dialogo cede ante las demandas obreras a sabiendas que la “negociación” a puertas cerradas le convenía más que el enfrentamiento.

La huelga Impuso una serie de condiciones salariales y estatutos laborales para los gremios ferroviarios, que sirvieron de plataforma para otra serie de conquistas que se darán más adelante, pero, fiel a su lema, buscó dividir las

aguas de esas representaciones sindicales ferroviarias estableciendo reglamentaciones políticas con más ventajas para unos y menos para otros. La fraternidad fue la más beneficiada. Junto con ello no todas las demandas planteadas y acordadas fueron cumplidas tal como es su costumbre.

Semejante enfrentamiento tubo un costo de más de 20 muertes obreras, (según la prensa burguesa), una multitud de detenidos encarcelados y otra no menor de heridos hospitalizados y ni aun así pudieron apagar los ecos de esta formidable lucha del naciente movimiento obrero de nuestro país. El carácter insurreccional de la huelga ferroviaria con la organización obrera local desarrollando asambleas y huelgas asumiendo, la autodefensa y la posterior generalización de la misma se constituyó en una de las primeras huelgas con carácter político de nuestro país. Los ecos de la misma un año y pocos meses después tuvieron expresados en la insurrección generalizada de masas obreras y populares conocida como la semana trágica del 7 al 14 de enero de 1919. En este 2025 se conmemora otro aniversario. Sobre esta base está constituida la gran historia de la lucha de clases de nuestro país.

Aun a pesar de los ocultamientos, las mentiras y las traiciones burocráticas, aun a pesar que en apariencia no pasa nada, el topo de la lucha de clases cava sus trincheras silenciosamente amasando y comprendiendo su experiencia, asimilando desde la resistencia que es lo que hay que hacer, con que política y con qué estrategia, hasta que asoma con la fuerza suficiente para enfrentar abiertamente al enemigo explotador y despiadado que es el capital monopolista y sus gobiernos de turno y definitivamente rompe con esta historia para construir una sociedad sin explotadores, ni explotados.

**FACEBOOCK PRT OESTE**

[www.prtarg.com.ar](http://www.prtarg.com.ar)



(1) datos aportados de estudios del CONICET.

