

# RESEÑA “OBREROS, FERROVIARIOS Y... ¿PERONISTAS? INSTITUCIONALIZACIÓN Y DINÁMICA IDENTITARIA EN LA UNIÓN FERROVIARIA, BERNAL”

AUTOR: JOAQUÍN A. ALDAO

UNIVERSIDAD NACIONAL DE QUILMES, 2018, 266 PÁGINAS

ISBN 978-987-558-528-7

Agustín Nieto  
Centro de Estudios Históricos,  
Universidad Nacional de Mar del Plata ,  
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina  
agustin.nieto77@gmail.com

El campo de estudios sobre el peronismo es salvaje. No conoce de surcos, guías ni podas. Crece y se solapa con otros campos de estudios. Es una lengua franca para estudiosxs de distintas disciplinas. Por sobre todas las cosas, es el equivalente general de la historia argentina. Entiéndase historia como los pasados presentes proyectándose a los futuros deseados. No hay tiempo histórico que no sea interpelado por ese “hecho maldito”. No hay quién no se vea en la obligación de tener una opinión sobre el peronismo.

Por lo dicho y por otras tantas cosas más, no es fácil abrirse un sendero en la jungla de la peronología argentina. ¿Qué decir? ¿Qué preguntarse? ¿Qué ropajes conceptuales amerita esta labor? Los primeros machetazos contra las espesuras de sus follajes pueden jugarnos una mala pasada y llevarnos hacia paraderos ya conocidos. ¿Cómo evitar estas trampas? La sola visita de nuevos repositorios documentales no parece ser una garantía. Tampoco lo es la utilización de renovados repertorios conceptuales y metodológicos. La conjunción de documentos, conceptos y métodos renovados, así como de la pericia artesanal y la sagacidad intelectual de quien forja el sendero para escapar del conformismo imperante en el campo académico, parece ser la clave. Pensamos que Joaquín Aldao lo logra en su libro *Obreros, ferroviarios y... ¿peronistas?*...

Los resultados de una investigación, que en su vida anterior había sido tesis doctoral gracias al sistema de becas del CONICET, se trasmutan en libro como parte del rito de pasaje de quien se doctora, y en ese mismo movimiento desafía la normalización del peronismo, se vuelve iconoclasta. Ese solo gesto hace que valga la pena leerlo. Pero es mucho más que eso. *Obreros, ferroviarios y... ¿peronistas?*... mixtura con precisión y justeza fondos hemerográficos explorados e inexplorados. Articula con sutileza química el habla laclauciana con el habla bourdiana, de espesuras y densidades disímiles. Maneja, cual equilibrista en la cuerda, las tensiones de encuentros fosados que lo amenazan con darse de bruces contra el piso, y sale airoso. Así nos cuenta las historias de obrerxs ferroviarixs que en su hacerse peronistas hicieron al peronismo como identidad heterogénea y contradictoria, pero no de una vez y para siempre.

El modelo analítico imperante en quienes estudian los vínculos entre los primeros dos gobiernos de Perón y los sindicatos es definido por Joaquín como el “paradigma clásico de los estudios sobre movimiento obrero y primer peronismo”. Este paradigma, que hunde sus raíces hasta los orígenes del campo de estudios sobre el peronismo, se ordena en torno a la articulación de dos dicotomías fundantes: vieja / nueva guardia sindical y autonomía / heteronomía de la clase obrera. Al decir de Joaquín, este sesgo sustancialista llevó al paradigma clásico por senderos que hoy muestran signos de agotamiento. La vieja guardia académica no logra resolver de forma satisfactoria las preguntas referidas a las prácticas sindicales y las luchas sobre sus sentidos. Luchas y prácticas que en el campo sindical permitieron la emergencia de una nueva identidad política para lxs trabajadorxs argentinxs. Y no lo logra porque contrapone su clase obrera deseada e imaginada al ser histórico de la clase obrera argentina. De este ajuste de cuentas va el primer capítulo de Obreros, ferroviarios y... ¿peronistas?...

¿De qué modo se fue articulando la identidad obrera ferroviaria con la naciente identidad peronista? Nos dice Joaquín que el peronismo atravesó y redefinió la subjetividad ferroviaria. Pero de ese atravesar el peronismo no salió incontaminado. Para mediados de los años 40 la identidad ferroviaria ya contaba con una larga historia. Tres son los significantes que Joaquín identifica como nodales de la conformación de la identidad ferroviaria: “disciplina sindical”, “lealtad” y “prescindencia”. La realización de una genealogía de estos significantes articuladores de la identidad ferroviaria llevó a Joaquín a reconstruir el “largo viaje” que va de la huelga general ferroviaria y su mitología hasta la crisis de la trabajosa hegemonía que habían construido lxs ferroviarixs en el movimiento obrero, organizado sindicalmente hacia los albores del peronismo. La huelga general ferroviaria, en sus materialidades y sentidos, fue central en la forja del “nosotrxs” ferroviario, una identidad que saltaba las fronteras de los particularismos localistas y se proyectaba como comunidad de pretensiones y alcances nacionales. En este forjarse identitario el vínculo equivalencial construyó el pasaje de las demandas particulares a las demandas ferroviarias que anudaban los sentidos del trabajo ferroviario con los de “familia” y “pueblo”. Este primer momento se cerró cuando el sentido de disciplina se trasmutó en ley y en esa mutación el dominio del discurso normativista comenzó a verse acechado por la pulsión libidinal indómita que habitaba la comunidad ferroviaria.

La coyuntura abierta con el golpe de junio de 43 habilitó el nuevo momento invencionado por Joaquín. Fue el intervalo de la resignificación del “nosotros ferroviario”. Fue el instante de emergencia de la democracia popular beligerante, fue el tiempo de la política en términos rancierianos, que encontró su cenit el 17 de octubre de 1945. Durante estos meses lxs ferroviarixs resignificaron su identidad en clave populista. Asimismo, fue el momento del pasaje de las demandas ferroviarias a las demandas populares, de articulación de la identidad ferroviaria con la naciente identidad peronista. Aquel 17 de octubre entró en crisis la deferencia y se produjo una profunda transformación de la estima de sí de las clases populares en general y de lxs ferroviarixs en particular. Mientras la insurrección popular del 17 fue la invocación redentora del mito de la huelga general, la huelga general del 18 quiso ser su negación institucional. En esa coyuntura, las tensiones entre los sentidos de “disciplina sindical”, “lealtad” y “prescindencia” se reactualizaron en un ahora histórico y se reinscribieron en una cadena significativa que los rearticuló en función de nuevos horizontes.

En aquel trienio también se produjo la configuración del campo sindical conocido como modelo sindical peronista. A partir de una refinada caló bourdiana, Joaquín analiza en el tercer capítulo la textura del campo sindical y sus desplazamientos hacia los campos político y burocrático-estatal, a partir del análisis de los avatares de lxs trabajadorxs ferroviarixs. Estos desplazamientos fueron clave para la consolidación del campo sindical. Aquellas vivencias se vieron marcadas por el proceso de concentración e institucionalización de capitales de corte sindical, organizacional, de negociación, político y económico. En esta parte del libro, las experiencias ferroviarias se leen en relación con los procesos de acumulación de capitales, sus desplazamientos y las estrategias desplegadas en un contexto marcado por la alodoxia. En ese entorno, la línea prescindente, apoyada en un discurso de corte racional-legal, fue tensionada al extremo por la legitimidad popular que regía el proceso de institucionalización del movimiento obrero organizado sindicalmente. Este proceso, que terminó con la caída de Luis Gay, dio lugar a la emergencia de una nueva posición prescindente, con el colectivo ferroviario como uno de sus agentes centrales.

Esta centralidad del colectivo ferroviario se reactualiza en capítulo 4, donde Joaquín analiza las consecuencias políticas y sindicales de la nacionalización de los ferrocarriles. 1947 dio inicio a un proceso de reconfiguración del peronismo ferroviario marcado por las tensiones entre las expectativas ferroviarias y las gubernamentales. Estas tensiones estuvieron enmarcadas en un proceso de mayor alcance y profundidad, la intensificación de la competencia interna en el partido peronista como expresión del síndrome del “Jardinero Willy”, como tragedia de una hegemonía. La nacionalización generó grandes expectativas y se tradujo en demandas que pusieron en entredicho las pretensiones productivistas del gobierno. Desde la óptica de las elites gobernantes, las otrora reivindicaciones inmediatas debían dejar paso a las reivindicaciones diferidas en el marco de la institucionalización de la revolución peronista, pero esta expectativa no tuvo gran ascendencia en la masa ferroviaria. Y este fue un problema que no se pudo resolver con un simple cambio de autoridades sindicales. La identificación cada vez más extensa del colectivo ferroviario con el peronismo habilitaba que cualquier individuo de aquel colectivo invocara el discurso peronista y desafiara a las autoridades gremiales y nacionales. Esta fue (es) la tragedia de la hegemonía peronista. Por otra parte, -dice Joaquín- es un precio que toda hegemonía debe pagar. El Peronismo como momento hegemónico se descomponía en un archipiélago de peronismos que pujaban por definir al “verdadero” peronismo.

La posibilidad de imponerse dependía de la acumulación de legitimidad popular. Un conjuro que prometía dicha acumulación era el mito de la huelga general ferroviaria, que debía ser reactualizado. Y así fue. El mito de la huelga general ferroviaria fue invocado en los años 1950/51. Un peronismo obrero irreverente con el gobierno peronista forzó la redefinición de la frontera antagónica. Durante todo el conflicto la superficie discursiva peronista se vio tensionada por la figura de la libertad sindical. Esta figura era parte del discurso peronista y fue central en un conflicto que puso en juego la definición del peronismo. La tragedia de la hegemonía peronista pareció llegar a su cenit. La solución fue drástica y tuvo consecuencias perdurables: el gremio ferroviario perdió incidencia en los campos político y burocrático-estatal, a la vez que significó un duro golpe en la estima de sí ferroviaria. Todos estos procesos y sus derivas son los asuntos analizados en el último capítulo del libro. Obreros, ferroviarios y ... ¿peronistas? cierra con una recapitulación sucinta y precisa de las tesis principales de la investigación de Joaquín: el “hecho

maldito” maldice a quienes lo mentaron y se muestra como una desafiante uróboros ante el nombre del padre.

Si fuésemos inconformistas, y en lealtad a Joaquín lo seremos, podríamos hacerle una pregunta y pedirle un sexto capítulo. La pregunta apuntaría a la selección del vocabulario bourdiano y a una falta que se nos antoja inquietante: el habitus. ¿Es posible pensar en un habitus sindical peronista? ¿Es el habitus bourdiano asimilable al habla laclauciana? ¿La institucionalidad populista produce habitus? Algo de lo teórico, que por cuestiones de espacio no fue incluido en el libro, aparece en otros papeles de Joaquín (Aldao, 2018).

El sexto capítulo lo imagino surcando las poco exploradas aguas del inconcluso segundo gobierno de Perón. ¿Qué fue de lxs obrerxs ferroviarixs peronistas durante los años 1952-1955? ¿Cómo se reconfiguraron después del movimiento huelguístico de 1950/51? ¿Qué tipo articulación se produjo entre los campos político, sindical y burocrático-estatal? ¿Cómo se tramitaron las tensiones entre el proceso de institucionalización instrumentado desde el gobierno y la legitimidad popular? ¿Cómo fue el encadenamiento de los sentidos de disciplina sindical, lealtad y prescindencia tras el movimiento huelguístico? A fin de cuentas, ¿de qué modo se reactualizó la tragedia de la hegemonía peronista en los años de su segundo gobierno?

El título del libro que emula el del capítulo 2 contiene un interrogante que es más que retórico y recorre toda la obra: “Obreros, ferroviarios y ... ¿peronistas?”. Sí, son obrerxs ferroviarixs peronistas. Este último adjetivo tiene un poco de sustancia histórica, siempre contingente, y otro poco de explicativo, calificativo y relacional. Como todo adjetivo, altera al sujeto, lo reordena, lo hace identificable. Aunque, no de una vez y para siempre. Su uso calificativo estuvo (y está) siempre en disputa. De esto y muchas cosas más da cuenta la investigación de Joaquín. En su gesto iconoclasta abona una (otra) forma de pensar y escribir la historia del sindicalismo peronista en los años del llamado “peronismo clásico”. Su relevancia excede con creces la referencia obligada para quienes se propongan historiar al colectivo laboral ferroviario. Sus páginas son una invitación a reflexionar sobre los límites insalvables del paradigma clásico, a la vez que sobre las necesidades de nuevos paradigmas que devuelvan capacidad de agencia a la clase obrera peronista y sus organizaciones.

## **Bibliografía**

Aldao, Joaquín A. (2018). “Los ferroviarios y el primer peronismo. Reflexiones teóricas en torno a los conceptos de identificación política e institucionalidad populista”. *Revista Pilquen - Sección Ciencias Sociales*, 21(1). [fecha de Consulta 27 de octubre de 2019]. ISSN: 1666-0579. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=3475/347>