

Sofía Roizarena. (Enero/Abril, 2026). Conflicto y represión. Un análisis de las experiencias de trabajadores ferroviarios y sus familias durante la huelga de 1961, Rufino, Santa Fe. *Folia Histórica del Nordeste*, N° 55, pp. 87-108. DOI: <http://dx.doi.org/10.30972/fhn.559203>

La revista se publica bajo licencia Creative Commons, del tipo Atribución No Comercial. Al ser una revista de acceso abierto, la reproducción, copia, lectura o impresión de los trabajos no tiene costo alguno ni requiere proceso de identificación previa. La publicación por parte de terceros será autorizada por *Folia Histórica del Nordeste* toda vez que se la reconozca debidamente y en forma explícita como lugar de publicación del original.

Folia Histórica del Nordeste solicita sin excepción a los autores una declaración de originalidad de sus trabajos, esperando de este modo su adhesión a normas básicas de ética del trabajo intelectual.

Asimismo, los autores ceden a *Folia Histórica del Nordeste* los derechos de publicidad de sus trabajos, toda vez que hayan sido admitidos como parte de alguno de sus números. Ello no obstante, retienen los derechos de propiedad intelectual y responsabilidad ética así como la posibilidad de dar difusión propia por los medios que consideren. Declara asimismo que no comprende costos a los autores, relativos al envío de sus artículos o a su procesamiento y edición.

Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional (CC BY-NC 4.0)



Contacto:

foliahistorica@gmail.com

<https://iighi.conicet.gov.ar/publicaciones-periodicas/revista-fohia-historica-del-nordeste>

<https://revistas.unne.edu.ar/index.php/fhn>

CONFLICTO Y REPRESIÓN. UN ANÁLISIS DE LAS EXPERIENCIAS DE TRABAJADORES FERROVIARIOS Y SUS FAMILIAS DURANTE LA HUELGA DE 1961, RUFINO, SANTA FE

Conflict and repression. An analysis of the experiences of railway workers and their families during the 1961 strike, Rufino, Santa Fe

Sofía Roizarena*

<https://orcid.org/0000-0002-2080-7448>

Resumen

El presente artículo analiza el impacto de la huelga ferroviaria de 1961 en la ciudad de Rufino, Santa Fe, en el contexto de las políticas de racionalización impulsadas por el Gobierno de Arturo Frondizi (1958-1962). Desde una perspectiva metodológica propia de la historia regional, se examinan las articulaciones entre las seccionales locales de la Unión Ferroviaria y La Fraternidad, las experiencias de los trabajadores durante el conflicto y las distintas formas de represión estatal, impartidas en el ámbito local. Se presta especial atención al rol de las mujeres cuyas acciones de apoyo y resistencia resultaron clave en el sostenimiento de la protesta. El análisis se sustenta en un corpus documental amplio y heterogéneo, compuesto por fuentes provenientes de archivos públicos y privados, prensa local y regional, revistas sindicales, folletería de la época y testimonios orales de trabajadores e integrantes de sus familias. Esta diversidad de materiales no solo permite reconstruir múltiples dimensiones del conflicto, sino que también habilita un enfoque atento a las disputas por la memoria, la representación y el sentido histórico de la huelga.

<Obreros ferroviarios > <Huelga > <Familia ferroviaria > <Rufino>

Abstract

This article analyses the impact of the 1961 railway strike in the city of Rufino, Santa Fe, in the context of the rationalisation policies promoted by the government of Arturo Frondizi (1958–1962). From a methodological perspective specific to regional history, it examines the links between the local branches of the Railway Union and La Fraternidad, the experiences of workers during the conflict, and the various forms of state repression imposed at the local level.

Special attention is paid to the role of women, whose actions of support and resistance were key to sustaining the protest. The analysis is based on a broad and heterogeneous body of documentation, comprising sources from public and private archives, local and regional press, trade union magazines, brochures from the period, and oral testimonies from workers and their families. This diversity of materials not only allows for the reconstruction of multiple dimensions of the conflict, but also enables an approach that is attentive to disputes over memory, representation, and the historical significance of the strike.

<Railway workers> <Strike> <Railway family> <Rufino>

Recibido: 10/09/2025 // Aceptado: 04/12/2025

* Profesora y Licenciada en Historia. Magíster en Historia Social Argentina y Latinoamericana. Becaria doctoral de CONICET. roizarenasofia@gmail.com

Introducción

A lo largo del siglo XX, podemos identificar por lo menos cuatro momentos de inflexión en la lucha ferroviaria. Una primera jornada de protesta impulsada por maquinistas y foguistas hacia enero de 1912 logró la adhesión de más de 7500 trabajadores del riel, quienes declararon una prolongada huelga general. El foco del conflicto había comenzado ya en 1911, cuando las empresas británicas rechazaron un pliego presentado por La Fraternidad, en el que se solicitaba la reglamentación de las condiciones de trabajo, además de mejoras salariales.¹ El segundo acontecimiento coincide con un momento bisagra de la historia del movimiento obrero internacional. En 1917, en Argentina, la desocupación alcanzó su nivel más alto y, si bien comenzó a mermar gracias al impulso del sector manufacturero e industrial, la situación de penuria que atravesaban los obreros en general se tradujo en “un reguero de movilizaciones y conflictos laborales como pocas veces antes se había conocido” (Camarero, 2017, p. 100). Como señala Silvana Palermo (2016), luego de una serie de paros parciales, en septiembre de 1917, convergen La Fraternidad, La Federación Obrera Ferrocarrilera y la Asociación Argentina de Telegrafistas, declarando la primera huelga general del sector. En esta oportunidad, la medida transcurrió durante tres semanas y presentó un desafío fundamental para Hipólito Yrigoyen, quien debió actuar como árbitro, mediando entre los intereses antagónicos de las empresas de capital extranjero —en su mayoría— y los de los trabajadores.²

El tercer momento lo constituyen las huelgas ferroviarias del período 1950-1951, enmarcadas en el primer Gobierno de Juan Domingo Perón. De acuerdo con la lectura de Gustavo Contreras (2009), estos episodios resultan clave para comprender las tensiones entre el movimiento obrero y el Estado peronista en una coyuntura marcada por la nacionalización del ferrocarril y un creciente deterioro económico. Pese al discurso oficial de armonía entre capital y trabajo, los ferroviarios expresaron descontento frente a la pérdida de poder adquisitivo y las limitaciones a la negociación colectiva. Las medidas de fuerza adquirieron así un carácter emblemático porque pusieron en cuestión la supuesta unanimidad social, obligando al Gobierno a desplegar simultáneamente políticas represivas y mecanismos de cooptación sindical. De acuerdo con Contreras (2009), estos conflictos revelan los límites del modelo de integración obrera impulsado por el justicialismo y anticipan un proceso más amplio de disciplinamiento laboral que marcaría la segunda mitad de la década. En esa misma dirección, Joaquín Aldao (2018) postula también que estas jornadas de organización contribuyeron a visibilizar la tensión entre la retórica de unidad y la práctica concreta de control político.

Finalmente, la huelga ferroviaria de 1961 irrumpió como una forma de resistencia frente a las políticas de racionalización impulsadas por el Poder Ejecutivo nacional. Si bien la medida de fuerza se extendió durante 42 días a nivel general, en la ciudad santafesina de Rufino, su duración fue aún mayor. Este dato no es menor, ya que permite explorar las particularidades que asumió el conflicto en una localidad

¹ Se sugiere ver Suriano (1991) y D’uva (2018).

² Para mayores precisiones sobre la huelga ferroviaria de 1917, se sugiere consultar Falcón y Monserrat (2000); Badaloni (2010) y Palermo (2014).

profundamente marcada por el desarrollo del sistema ferroviario, cuyas dinámicas sociales y económicas estuvieron históricamente ligadas a la actividad del riel. En este contexto, resulta central atender a las especificidades que adquirió el plan de lucha en Rufino, considerando tanto las formas de organización obrera como las estrategias de resistencia desplegadas a nivel local. No obstante, es importante situar esta huelga en una coyuntura signada por el avance de un régimen represivo habilitado desde el propio Estado, orientado a desarticular y fragmentar el entramado sindical mediante distintos mecanismos de persecución, requisas y detenciones.

En el marco de nuestro análisis, las prácticas represivas desplegadas con el objetivo de contener y debilitar la huelga ocupan un lugar central. No obstante, para abordarlas, consideramos necesario delimitar conceptualmente el término *represión*. Si bien bajo esta conceptualización anidan múltiples definiciones provenientes de diversas disciplinas como las ciencias políticas o la sociología, en este trabajo, adoptamos una perspectiva valorativa de la represión, siguiendo la propuesta de Eduardo González Calleja (2012), quien la concibe como una herramienta del poder político orientada a sofocar la disidencia. En esta línea, retomamos la definición de Stohl y López (1984), quienes entienden la represión como “el empleo o la amenaza de coerción en grado variable, aplicada por los gobiernos sobre los opositores reales o potenciales con vistas a debilitar su resistencia frente a la voluntad de las autoridades” (p. 7). Asimismo, Ucelay Da Cal (1993) la define como “toda actividad institucional que tiende a cohibir los comportamientos colectivos” (p. 161), mientras que Goldstein (1978) la caracteriza como “la acción de gobierno que discrimina brutalmente a personas o a organizaciones que se considera que presentan un desafío fundamental a las relaciones de poder existentes o a las políticas clave del gobierno” (p. 16).

Estas definiciones permiten comprender la represión no solo como una respuesta puntual o excepcional frente a episodios de conflictividad social, sino como un dispositivo estructural orientado al sostenimiento del orden político y económico. En este sentido, pensar la represión como una práctica estatal sistemática implica considerarla no únicamente en su faz visible o violenta —como pueden ser las detenciones, requisas o el uso de la fuerza pública—, sino también en su dimensión simbólica, administrativa y discursiva. La represión, así entendida, no se limita a una interrupción momentánea del conflicto, sino que opera en el largo plazo sobre los sujetos, sus organizaciones y los repertorios de acción colectiva disponibles.

Metodológicamente, aplicar este enfoque al caso de Rufino implica atender a las múltiples dimensiones de las prácticas represivas. Por un lado, identificar los mecanismos institucionales desplegados por el Estado a nivel nacional para contener la huelga ferroviaria (intervenciones ministeriales, normativas de excepción, uso de fuerzas de seguridad, etc.); por otro lado, rastrear cómo estas medidas se tradujeron en el ámbito local, lo cual supone reconstruir los modos en que la represión se materializó en Rufino —a través de detenciones específicas, vigilancia sobre referentes gremiales, amedrentamiento de las familias ferroviarias o clausura de espacios de reunión—, así

como también considerar las formas más sutiles de disciplinamiento social, como el aislamiento de los huelguistas o la estigmatización pública.

Nuestra propuesta permite, a su vez, poner en diálogo las dimensiones objetivas de la represión con las vivencias subjetivas de los actores, recuperando testimonios, memorias e interpretaciones que den cuenta de cómo fue experimentado el conflicto en la vida cotidiana. De este modo, el análisis de la represión no se limita exclusivamente al registro de hechos, sino que busca comprender los efectos sociales y políticos de esas prácticas sobre la comunidad y sobre el entramado sindical, así como sus consecuencias en la configuración de los repertorios de resistencia posteriores. Con este propósito, hemos recurrido al testimonio oral de huelguistas y de sus familiares.

Es importante advertir, tal como señalaron algunos obreros jubilados, que la posterior privatización del sistema ferroviario implicó la pérdida de una valiosa cantidad de documentación, lo que limita la posibilidad de desarrollar ciertos enfoques archivísticos más exhaustivos. En este contexto, el trabajo de reconstrucción histórica debió apoyarse en otras fuentes, particularmente en la prensa local. En este sentido, el semanario *Noticias*, dirigido por José M. Sosa Covián,³ resulta especialmente relevante no solo por permitir captar el clima social y político de la época, sino también por haber funcionado como espacio de expresión y articulación para las seccionales locales de los sindicatos en cuestión. Complementariamente, el diario *El Litoral* y la revista *La Fraternidad* —órgano oficial de la Sociedad del Personal Ferroviario de Locomotoras— ofrecieron aportes significativos para ampliar la mirada, al habilitar un abordaje del conflicto tanto desde una perspectiva provincial como nacional.

Resta señalar que, si bien existen múltiples estudios que toman por objeto el proceso huelguístico de 1961 (Di Santo, 1999; Ortega, 2010; Aldao, 2023), encontramos para el caso de Santa Fe otros análisis, desde los cuales se ponderan escalas locales y la potencialidad de los estudios regionales, como los realizados por Luisina Agostini (2020; 2021) para comprender el impacto de las políticas desarrollistas en los ferrocarriles de Laguna Paiva, como así también, el rol de las mujeres y de la familia ferroviaria en su conjunto. Por su parte, para el caso de Rufino, hallamos una primera aproximación propuesta por Romina Rosso (2009), desde la cual reconstruye las representaciones en torno al ser ferroviario y el devenir de la huelga. No obstante, su trabajo nos interesa en tanto pone en valor los estudios sobre la memoria, valiéndose de la historia oral, y ofreciendo al lector una recopilación de entrevistas que mancomunan la voz de los principales actores en el conflicto local, muchos de los cuales ya no se encuentran presentes.

El ferrocarril como dinamizador y configurador del espacio urbano

Difícilmente pueda comprenderse el origen, el crecimiento y el proceso de urbanización de la actual ciudad de Rufino sin considerar el papel estructurante que

³ El diario *Noticias* fue un semanario gráfico fundado el 11 de diciembre de 1952 por José María Sosa Covián e Inocencio Fernández. Fue refundado el 28 de febrero de 1996 bajo el título *Noticias* de Rufino, recayendo la dirección en el nieto de Sosa Covián, José María. Su llegada fue de alcance local y regional y circuló en la ciudad de Rufino hasta febrero de 2021 (Iriarte, 2012).

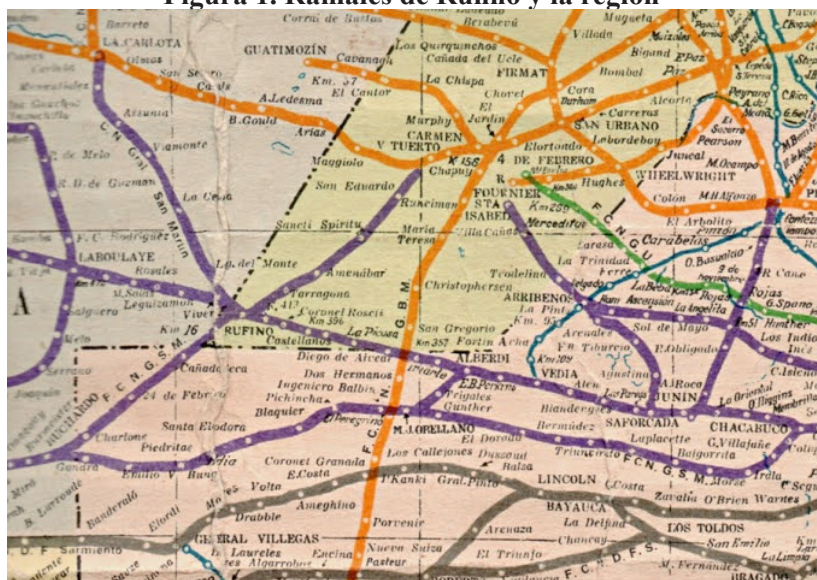
desempeñó el ferrocarril.⁴ Desde sus inicios, el trazado ferroviario no solo transformó el paisaje físico y económico de la región, sino que imprimió un impulso decisivo a las tierras de los hermanos Gerónimo y Francisco Rufino, sobre las cuales se asentaría la futura localidad. La llegada del ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, cuya línea comenzó a operar el 8 de octubre de 1886 en el tramo comprendido entre Diego de Alvear (Santa Fe) y Villa Mercedes (San Luis), marcó un punto de inflexión en el destino de estos territorios. Tan solo tres años después, ese mismo impulso daría lugar a la constitución formal del pueblo. Así, el devenir de Rufino quedó desde sus orígenes profundamente vinculado al dinamismo del sistema ferroviario, que no solo habilitó nuevas formas de movilidad y comercio, sino también una particular configuración del espacio social y urbano.

El despliegue de ramales hizo de Rufino un enclave estratégico (ver figura 1). Tal como ha demostrado Rosso (2009), en los albores del nuevo siglo, la localidad expandió su comunicación hacia Villa María —Córdoba— y de allí con la capital cordobesa. Asimismo, en 1900 se concertó un convenio con el Ferrocarril Central Argentino, a través del cual el Pacífico administraría la línea que se extendía desde Rufino hacia el norte, durante 227 km. En esa coyuntura, el Ferrocarril Central Argentino adquirió el Ferrocarril Gran Sud de Santa Fe y Córdoba que comprendía, además, las líneas de Venado Tuerto a Rufino, tendiendo la posibilidad de conectar este punto nodal con la ciudad portuaria de Rosario (Rosso, 2009).

En consecuencia, el derrotero que siguió a la fundación del pueblo encontró en el transporte ferroviario no solo su principal motor de desarrollo económico, sino también el eje en torno al cual se modeló el espacio urbano y la vida social. Esta centralidad dejó huellas profundas en la estructura ocupacional de la ciudad, especialmente en lo que respecta al trabajo masculino. Hacia mediados del siglo XX, una proporción significativa de la población económicamente activa se encontraba vinculada directa o indirectamente al sistema ferroviario. Según datos del Censo Nacional de Población de 1960, Rufino contaba con 13771 habitantes, de los cuales 6983 eran varones y 6788 mujeres.⁵ De acuerdo con los testimonios orales recogidos en el marco de esta investigación, para esa misma década aproximadamente mil personas se desempeñaban laboralmente en distintas áreas del ferrocarril local, cumpliendo funciones que iban desde maquinistas y foguistas hasta tareas en talleres y mantenimiento. Estos datos permiten dimensionar la magnitud del entramado ferroviario en la ciudad, así como también anticipar el profundo impacto que tuvo el conflicto de 1961 sobre la estructura social y laboral de la comunidad.

⁴ Agradezco a la Junta Regional de Historia de Rufino y a sus miembros por la valiosa colaboración brindada, así como por la disposición y generosidad en el acceso a información y fuentes documentales que contribuyeron significativamente al desarrollo de este trabajo.

⁵ Censo Nacional de Población 1960. Tomo IV, Zona Central, Córdoba-Santa Fe.

Figura 1. Ramales de Rufino y la región⁶

Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación. Mapa de los Ferrocarriles Nacionales, compilado por la Dirección Nacional de Planificación, 1952.

La huelga de 1961 en la ciudad de Rufino

Para el período que nos ocupa, la supremacía que el transporte ferroviario había alcanzado durante la primera mitad del siglo XX comenzaba a mostrar señales de debilitamiento. Entre los principales factores que explican esta tendencia se destaca el crecimiento sostenido de la industria automotriz, que impulsó nuevas formas de movilidad y reorganizó las dinámicas del transporte a nivel nacional.

En este escenario de transformación estructural, la llegada al poder de Arturo Frondizi —al frente de la Unión Cívica Radical Intransigente (1958-1962)— estuvo acompañada por la implementación de un ambicioso Plan de Racionalización Administrativa, cuyo objetivo central era reducir el déficit que identificaban como crónico en la administración pública. En relación con este, el Ejecutivo nacional, asesorado por el intelectual Rogelio Frigerio, sostenía que dicha situación se explicaba a través de dos causales. En primer lugar, como consecuencia del déficit generado por las empresas del Estado. En este sentido, desde el propio Ejecutivo se denunciaba que, de los 23 000 millones de pesos que constituían el déficit anual, el 75 % correspondía únicamente

⁶ En color violeta se puede apreciar el ramal de la línea General San Martín, el cual circuló desde la ciudad de Rufino en múltiples sentidos, conectando el océano Atlántico con el Pacífico y extendiéndose, también, hacia el noroeste y suroeste. Además, en naranja se encuentra referenciada la línea Mitre, en gris, el ferrocarril nacional D. F. Sarmiento, en azul, el Belgrano, mientras que, en color verde, la línea Urquiza. Cabe destacar que las líneas aquí citadas, son referenciadas con los nombres que recibieron luego del proceso de nacionalización de las empresas Ferrocarril Central Argentino y del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, hacia finales de la década de 1940.

al sector ferroviario.⁷ La segunda causante, recaía en el exceso de burocracia. Ante este panorama, en 1958, el Comité Ejecutivo del Plan de Racionalización y Austeridad (CEPRA) implementó una serie de medidas con el fin de conseguir un paliativo. Así, siguiendo a Fernando Ortega (2010), podemos distinguir dos etapas diferenciales en las que el Gobierno de Arturo Frondizi buscó hacer frente a lo que el presidente refirió como el problema ferroviario.⁸

Hasta mediados de 1959, las políticas implementadas bajo la dirección del secretario de Transporte, Alberto López Abuín, se orientaron a promover un proceso de modernización del sistema ferroviario. En esta etapa, se intensificó la adquisición de locomotoras diésel —una iniciativa que ya se había iniciado con anterioridad—, al tiempo que se impulsó la incorporación de nuevas tecnologías y la reorganización de las áreas de gestión. En términos generales, las medidas adoptadas durante este primer período estuvieron dirigidas a reactivar el sector ferroviario mediante una mejora en la eficiencia operativa del sistema.

A partir de 1959, siguiendo las recomendaciones formuladas por el Banco Mundial, el sistema ferroviario argentino —que por entonces abarcaba una red de aproximadamente 43 000 kilómetros de vías, conectando las distintas regiones del país— fue sometido a una evaluación integral. Entre las principales conclusiones del diagnóstico, se señalaba un sobredimensionamiento de la infraestructura ferroviaria en relación con las necesidades reales del país. En función de estos resultados, hacia 1962 se oficializó el denominado Plan de Largo Alcance, más conocido como Plan Larkin. Esta propuesta, elaborada por el especialista estadounidense Thomas Larkin, contemplaba la eliminación de cerca de 15 000 kilómetros de vías correspondientes a ramales considerados “marginales o improductivos”. Asimismo, el informe subrayaba el avanzado estado de deterioro de la infraestructura y las deficientes condiciones técnicas del parque móvil, compuesto por locomotoras y vagones.

La segunda etapa identificada por Ortega (2010) se encuentra íntimamente relacionada con el diagnóstico elaborado por Larkin. A partir de 1961, se observa la implementación de una serie de medidas orientadas a contrarrestar el déficit económico del sector. En este contexto, desde el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, bajo la dirección de Arturo Acevedo, se puso en marcha un proceso de racionalización que incluyó la reducción del personal mediante cesantías y jubilaciones anticipadas, el cierre de ramales, la clausura de talleres y la privatización de servicios complementarios a la actividad ferroviaria, tales como restaurantes, coches comedores y confiterías (Agostini, 2020). Como respuesta a este conjunto de medidas, la Unión Ferroviaria y La Fraternidad —los principales sindicatos del sector— adoptaron una postura conjunta de resistencia. Ambas organizaciones sindicales coordinaron acciones de protesta que, con celeridad, se replicaron en sus respectivas seccionales del interior del país. La Gran Huelga Ferroviaria,

⁷ Frondizi, A. (1978). “Discurso pronunciado por radio y televisión, desde el Salón Blanco de la Casa de Gobierno, el 5 de junio de 1961”, p. 41.

⁸ Frondizi, A. (1978). “Discurso pronunciado por radio y televisión, desde el Salón Blanco de la Casa de Gobierno, el 5 de junio de 1961”, p. 39.

se extendió durante 42 días, constituyéndose en una manifestación de gran envergadura frente al Ejecutivo nacional, los ministerios implicados y la opinión pública en general.

En el marco del proceso de creciente racionalización de una de las principales empresas del Estado, el conflicto ferroviario en la ciudad de Rufino experimentó una rápida escalada, superando los límites inicialmente establecidos por la medida de fuerza. El 30 de octubre de 1961 se dio inicio, a nivel nacional, a la suspensión de las actividades ferroviarias, con la participación coordinada de los trabajadores afiliados a La Fraternidad y a la Unión Ferroviaria. En sus primeras coberturas, el diario *El Litoral* destacó el desarrollo de la huelga por su “absoluta cohesión”.⁹ En este escenario, la implementación del decreto 4061 de 1961¹⁰ suscitó un amplio rechazo entre los trabajadores del sector, cuya resistencia se expresó a través de paros nacionales de 48 horas. El elevado nivel de acatamiento por parte de las bases llevó al Gobierno a profundizar su adhesión al Plan de Racionalización mediante la adopción de nuevas medidas de ajuste, que incluyeron cesantías y el cierre de talleres en el interior del país. Estas decisiones, lejos de desactivar el conflicto, precipitaron la convocatoria a una huelga por tiempo indeterminado (Rosso, 2009).

De acuerdo con los testimonios recabados, los primeros días de huelga transitaron sin demasiadas novedades, desenvolviéndose en “un ambiente de orden y disciplina ejemplares,”¹¹ respetando las medidas que se tomaban desde Buenos Aires. Cabe señalar que, dentro del universo ferroviario rufinense, es posible identificar una compleja trama de filiaciones político-ideológicas que coexistían y se articulaban en el ámbito laboral y sindical. A saber, existían trayectorias militantes sumamente comprometidas, particularmente con el Partido Comunista (PC). En relación con las memorias de los trabajadores, también había un gran número de adherentes al Partido Justicialista (PJ) y a la Unión Cívica Radical (UCR). Sin embargo, dentro de los cuadros sindicales, se destacaba el dirigente de la Unión Ferroviaria y auxiliar de estación, Aldo Simonutti, reconocido militante comunista en la ciudad. Por su parte, Humberto Ferrari, afiliado al Partido Demócrata Progresista (PDP), ocupaba posiciones de liderazgo en La Fraternidad.

Esta diversidad ideológica, lejos de traducirse en antagonismos internos, parece haber sido procesada mediante mecanismos de convivencia política que priorizaron la unidad de clase por sobre las diferencias partidarias. En este sentido, el trabajo de Rosso (2009) ofrece valiosos testimonios que permiten comprender la lógica interna de los sindicatos durante el conflicto. Las declaraciones de Adolfo Chiambretto, maquinista jubilado y militante comunista, resultan ilustrativas: “nosotros no permitíamos bajo ningún punto de vista que alguien vaya a hacer proselitismo en el local” (Rosso, 2009, p. 53). En la misma línea, Simonutti sostenía que el sindicato debía ser un espacio neutral

⁹ *El Litoral*. (1 de noviembre de 1961).

¹⁰ El decreto 4061 de 1961 dispuso un conjunto de medidas orientadas a contener el déficit ferroviario, entre las que se incluían la supresión de ramales, la privatización de servicios anexos y complementarios —como los ya mencionados restaurantes y coches comedores— y el despido y la cesantía de personal. Estas disposiciones se enmarcaban en el propósito gubernamental de congelar el déficit atribuido al sector.

¹¹ *Noticias*. (23 de noviembre de 1961).

en términos ideológicos, en el cual “cuando llegás a la puerta del sindicato te sacás la camiseta ideológica, después cuando salís te la volvéis a poner y te vas a la esquina, levantás una tribuna y decís todo lo que a vos te parece correcto” (Rosso, 2009, p. 54).

Estas expresiones condensan una ética sindical basada en la primacía del interés colectivo y en la necesidad de resguardar al sindicato como espacio común de deliberación y acción, por encima de las adscripciones ideológicas individuales. Sin embargo, es necesario advertir que, durante las décadas de 1930 y 1940, la prescindencia política de la Unión Ferroviaria se constituyó en un principio discursivo que buscaba legitimar al sindicato como un espacio de representación autónoma, separado de las disputas partidarias. Sin embargo, como señalan Diego Ceruso y Gabriel Piro Mittelman (2023), dicha prescindencia estuvo lejos de ser unívoca o lineal. La heterogeneidad de filiaciones políticas entre los trabajadores, la gravitación de distintas corrientes sindicales y la permanente tensión con los organismos estatales produjeron un campo de significados inestable, donde la neutralidad se proclamaba, pero también se resignificaba en la práctica. La noción de prescindencia, por tanto, más que un principio absoluto, operó como un recurso estratégico en un escenario donde los límites entre lo sindical y lo político resultaban porosos.

Asimismo, testimonios como el de Oscar Vitti, jubilado de la Unión Ferroviaria, refuerzan la imagen de una práctica sindical cohesionada, donde la cooperación entre gremios fue posible gracias a una cultura política que supo anteponer los objetivos comunes de la clase trabajadora por sobre los posicionamientos partidarios. Esta percepción de unidad encuentra su correlato en las declaraciones de Aurelio Mattei, secretario de la CGT Regional local, quien aludía al clima de hermandad construido durante la huelga al afirmar:

resulta extraordinaria la unidad que existe en el gremio (...) creo que en esta oportunidad sellamos para siempre la hermandad en hechos, del gremio ferroviario. Prácticamente puedo asegurar que es tal la armonía existente que las dos comisiones se han refundido en una sola y a la cual responde unánimemente el gremio.¹²

El carácter profundamente colectivo del conflicto se expresó también en las formas organizativas adoptadas durante los días de huelga. Los trabajadores ferroviarios de Rufino se mantuvieron en asamblea permanente, nucleados en el edificio de La Fraternidad, donde desplegaron una lógica de organización horizontal y consensuada. Las distintas secciones deliberaban internamente para definir posibles acciones y, posteriormente, se articulaban en instancias conjuntas para evaluar la viabilidad del plan de lucha. En términos espaciales, se observa una distribución funcional, ya que los afiliados a la Unión Ferroviaria se reunían, por lo general, en la planta alta del edificio, donde funcionaba la escuela de conductores. Lejos de operar como una división, esta organización espacial coexistía con una práctica de deliberación común, que reafirmaba el carácter democrático del proceso de toma de decisiones.

¹² *Noticias*. (23 de noviembre de 1961). Reportaje a Aurelio Mattei.

En definitiva, la experiencia de los ferroviarios rufinenses durante la huelga de 1961 revela no solo una respuesta organizada frente al avance de las políticas de racionalización estatal, sino también una forma de construcción gremial profundamente anclada en valores de solidaridad, respeto a la diversidad ideológica y compromiso con los intereses colectivos de los trabajadores.

El paro iba acompañado de una serie de acciones complementarias, algunas típicas como pintadas y escraches a trabajadores que se negaban a cortejar la huelga —señalados como carneros por los entrevistados— y otras tendientes a revertir la campaña de desprestigio que el Gobierno nacional desplegaba. Así, el semanario *Noticias* se convirtió en el principal interlocutor de los ferroviarios en general y de las comisiones directivas de los gremios en particular, con la comunidad local. En sus páginas no solo se denunciaban maniobras tendientes a romper con la organización y solidaridad tejida entre los obreros, sino también lo que caracterizaron como tácticas de guerra psicológicas, tendientes a desarticular el movimiento por medio del terror:

Por LR3 Radio Belgrano, se están transmitiendo sistemáticamente algunos reportajes a supuestos trabajadores ferroviarios. Los reportajes, que no mencionan el nombre de los trabajadores, ni el lugar, ni el periodista, están destinados a desprestigiar el movimiento huelguístico ferroviario en un nuevo ensayo de influencia psicológica derrotista que pretende insuflar el comando de coordinación y seguridad del transporte, utilizando viejas técnicas ya superadas de guerra psicológica. La “teatralización” de reportajes derrotistas es otra arma de lucha que utilizan las autoridades para atentar contra el derecho de huelga que ejercen los trabajadores, y su propalación por la emisora oficial denota la complicidad de las autoridades correspondientes que han negado —eso sí— un espacio mínimo para que los ferroviarios pudieran decir su verdad, con la misma impunidad con que miente el comando de coordinación.¹³

En esa misma línea, también se denunciaba como parte de un proceso de sabotaje el informe que la Comisión Bicameral entregó al Congreso, en donde se infería que la situación ferroviaria implicaba

vagones parados innecesariamente por largos períodos como consecuencia del sistema antiguo y desorganizado en el control de los mismos y armados de trenes, locomotoras que pasan la mitad del tiempo en talleres de reparación, máquinas modernas, de las adquiridas recientemente, paradas por falta de repuestos; adquisiciones anárquicas de máquinas y modelos diferentes que hace que no haya técnicos suficientes para repararlas (...).¹⁴

¹³ *Noticias* (Rufino). (7 de diciembre de 1961).

¹⁴ *Noticias* (Rufino). (7 de diciembre de 1961).

Ante esto, la Unión Ferroviaria local junto con La Fraternidad esbozaron una publicación en el semanario dejando en claro su postura, manifestando que este informe correspondía con un intento más de las autoridades “por desprestigiar los ferrocarriles y allanar el camino a su desmantelamiento y entrega.”¹⁵

Pese a los intentos por diezmar el movimiento huelguístico, algunos de los relatos de obreros entrevistados recuperan el apoyo que gran parte de la comunidad les dio durante las jornadas de lucha. Tal como señala uno de ellos, “todos tenía un familiar o algún conocido que era ferroviario.”¹⁶ Si bien de algunos pasajes de las narrativas se desprende que el apoyo no siempre fue total, para 1961 logró grandes adeptos. Dentro de esos avales, encontramos el de la CGT Regional local. En un reportaje ya citado que el periódico *Noticias* le realizó a Aurelio Mattei, secretario de la central, se indagó acerca del futuro apoyo que la CGT habría de prestar al gremio ferroviario. Ante esto, infirió:

*Confío plenamente en la actitud futura de La Central Obrera que, a no dudarlo, se colocará en el lugar que las circunstancias aconsejen, prestando su más amplio apoyo a los obreros ferroviarios que en esta ocasión juegan un rol trascendental para la clase trabajadora. La pérdida de esta lucha sería fatal para todos los obreros argentinos.*¹⁷

El sostenido respaldo al conflicto en Rufino no solo se explicó por la cohesión interna del movimiento obrero, sino también por el involucramiento de la comunidad local, en particular, de los comerciantes, quienes adoptaron una actitud de empatía activa hacia los huelguistas. En este escenario, dos elementos se configuraron como desafíos centrales para la organización gremial en su objetivo de mantener la adhesión de las bases sin comprometer la continuidad del plan de lucha.

En primer lugar, el cese del pago de salarios durante el transcurso de la huelga constituyó un obstáculo considerable. Desde los relatos orales, se observa con frecuencia un tono nostálgico al evocar la llegada del “coche pagador”, símbolo del dinamismo económico que generaban los salarios ferroviarios en la vida cotidiana rufinense. En efecto, el calendario de cobro no solo ordenaba el consumo popular, sino que marcaba un pulso económico para el comercio local. Tal como lo expresa la esposa del entonces secretario de La Fraternidad: “los ferroviarios eran los señores del pueblo. Cuando cobraban, en aquellos años, era un movimiento de gente impresionante.”¹⁸ Estas memorias dan cuenta de una centralidad económica y simbólica que el colectivo ferroviario ocupaba en la trama social de la localidad. Sin embargo, a medida que el conflicto se prolongaba, la situación financiera personal de cada obrero comenzaba a tensionar la sostenibilidad de la huelga, obligando a los sindicatos a reforzar la organización y el acompañamiento para evitar quiebres en la medida de fuerza.

¹⁵ *Noticias* (Rufino). (7 de diciembre de 1961).

¹⁶ O. Vitti, comunicación personal, 7 de abril de 2023.

¹⁷ *Noticias* (Rufino). (23 de noviembre de 1961). Reportaje a Aurelio Mattei.

¹⁸ A. Suarez, comunicación personal, 6 de febrero de 2023.

Un segundo elemento a considerar fue el resurgimiento de prácticas comunitarias basadas en la confianza interpersonal, como el fiado, que resultaron fundamentales para sostener la reproducción material de los hogares obreros. Si bien, dentro de los estudios de finanzas populares (Figueiro, 2012), el fiado ha sido analizado como una modalidad dentro de los circuitos comerciales tendientes a hacer frente a la escasez monetaria por parte de los sectores más empobrecidos, algunos otros análisis ponen en juego las relaciones personales y las evaluaciones morales que se configuran en torno a los vendedores y compradores.¹⁹ A la luz de estas perspectivas, el uso extendido del fiado en Rufino durante noviembre y diciembre de 1961 puede ser interpretado no solo como una estrategia económica, sino como un gesto solidario y políticamente significativo por parte de los comerciantes locales hacia los huelguistas. La apertura de libretas de crédito en distintos almacenes y mercados, como en la firma Faustino García, no solo permitió el acceso a bienes esenciales, sino que evidenció una forma de implicación colectiva frente a un conflicto que trascendía lo estrictamente laboral.

En paralelo, la adopción de trabajos temporales —como las tareas rurales durante la cosecha— se convirtió en una alternativa que permitió a muchos obreros complementar sus ingresos sin abandonar la medida de fuerza. Lejos de constituir una forma de desmovilización, esta estrategia fue concebida como una táctica para sostener la huelga sin “traicionar al movimiento”, según señala Rosso (2009, p. 78). De este modo, se articula un repertorio de prácticas de resistencia que pone en evidencia tanto la capacidad de adaptación del colectivo obrero como las redes de apoyo comunitario que se activaron en momentos de alta conflictividad.

En suma, la experiencia rufinense ilustra cómo la solidaridad de clase y la empatía comunitaria se integraron en un entramado de prácticas económicas y simbólicas que hicieron posible la persistencia de la huelga. Lejos de pensarse únicamente en términos sindicales, el conflicto ferroviario de 1961 permite una lectura más amplia sobre las formas en que el tejido social responde a procesos de disciplinamiento estatal, configurando dispositivos de resistencia que combinan organización política, reciprocidad social y subsistencia económica. No obstante, impera destacar que, estos rasgos, en conjunto, permiten reconocer una dinámica común a las distintas expresiones de la huelga en el país.

Un aspecto insoslayable en el análisis de la huelga es el rol desempeñado por las mujeres —esposas, hermanas e hijas de los trabajadores— cuya participación, si bien históricamente invisibilizada, resultó clave en la sostenibilidad del conflicto. Tal como ha sido observado por Andrea Andújar (2005) en sus investigaciones sobre mujeres y luchas sociales en otros contextos históricos, la intervención femenina en escenarios de conflictividad obrera ha tendido a inscribirse en una lógica ambivalente: por un lado, anclada en el cumplimiento de roles tradicionalmente asociados al mandato social de género —cuidados, asistencia, contención— y, por otro lado, habilitando procesos de politización y apropiación del espacio público desde una posición históricamente relegada.

¹⁹ Para profundizar sobre la temática, sugerimos ver Figueiro (2012).

En este sentido, muchas mujeres acompañaron la huelga desde lugares fundamentales, aunque frecuentemente naturalizados. Es decir, organizaron redes de apoyo alimentario, garantizaron la reproducción cotidiana de sus hogares y del colectivo huelguista, y participaron activamente en las tareas logísticas que permitieron sostener la medida de fuerza. Juan Aguilera, comerciante local, lo recuerda de forma elocuente: “ellas empezaban a buscar comestibles, a crear condiciones para eso. A llevar pasteles, empanadas, cosas que se le llevaban a la gente que estaba ahí (refiriéndose a los huelguistas)” (Rosso, 2009, p. 54). Este *know-how* cotidiano, lejos de ser un aporte marginal, convirtió a estas mujeres en piezas centrales para la continuidad del plan de lucha, al garantizar la subsistencia material y emocional tanto de sus familias como del conjunto de los trabajadores movilizados.

Sin embargo, y como suele suceder en los relatos de luchas sociales protagonizadas por varones, las voces femeninas tienden a no reconocer explícitamente su participación como una forma de agencia política. En las entrevistas realizadas, no se evidencia una autopercepción de protagonismo por parte de las mujeres consultadas, lo que pone en evidencia la persistencia de un orden simbólico que sigue ubicando lo doméstico como un espacio apolítico.²⁰ En este marco, resulta fundamental resignificar dichas prácticas como formas de intervención política, reconociendo en ellas un desplazamiento —sutil pero significativo— desde la esfera privada hacia la arena pública.

Paralelamente, esta constatación nos habilita, además, a introducir un segundo eje de análisis en torno a las tensiones que condicionaron la continuidad de la huelga, es decir, el despliegue del aparato militar en la ciudad. A pesar de la aparente calma retratada por la prensa local, Rufino fue escenario de una fuerte militarización, lo que generó situaciones específicas en las que muchas mujeres se vieron compelidas a romper con la lógica de la domesticidad y adoptar nuevos repertorios de acción. La intervención de las Fuerzas Armadas en la localidad se vio posibilitada por la militarización de la huelga y la extensión de la medida de requisa a todo el territorio nacional, dispuestas los días 6 y 7 de noviembre, respectivamente (Aldao, 2023). A ello se sumaron, sin duda, los sucesos ocurridos en Laguna Paiva el 11 de noviembre (Agostini, 2018, 2020) y los posteriores enfrentamientos registrados en diversas seccionales del país, que profundizaron el clima de conflictividad y justificaron, desde la perspectiva oficial, el despliegue de fuerzas represivas en distintas zonas ferroviarias.

De acuerdo con los documentos, el sábado 18 de noviembre de 1961 irrumpió en la localidad rufinense una dotación militar compuesta por ochenta hombres respaldados por armas automáticas:

ni bien descendieron de los camiones que los condujo y en un curioso apresto bélico que llamó poderosamente la

²⁰ Para el presente abordaje hemos decidido utilizar la distinción público/privado/doméstico enunciada por Soledad Murillo (1996). A saber, la autora discute la noción de asociar tácitamente el derrotero de las mujeres al universo de lo privado, ya que este suele referir a un espacio en el que aflora la cualidad de ocuparse de sí mismo. Así sugiere una redefinición de lo privado según el género: esto significa privarse de lo público. En este planteo cobra significancia lo doméstico, espacio que definirá como una actitud encaminada al mantenimiento y cuidado del otro.

atención, fueron convenientemente distribuidos en torno al radio nervioso de la actividad laboral ferroviaria, como así en diversos sectores internos. No escapó al asombro del pueblo el emplazamiento de ametralladoras en sitios estratégicos. (...) El despliegue militar provocó malestar ya que la población de Rufino es de por sí, extremadamente pacífica, no justificándose entonces semejante medida. (...) Se juzga —y consideramos que con evidente acierto— que basta la actuación de la policía de Rufino para prevenir cualquier eventualidad. En cualquier forma, esta presencia militar, ha dado lugar a que se tejan diversas conjeturas, no descartándose las más extrañas.²¹

Si bien sorprende a la comunidad el despliegue, dado que el paro se desenvolvía en un marco de tranquilidad, es importante precisar que, durante el Gobierno de Frondizi, el sector ferroviario de Rufino acompañado por la comunidad, había dado un mensaje claro de resistencia a la autoridad. Del relato de algunos de los trabajadores jubilados que hemos entrevistado, como Américo Villegas y Oscar Vitti, se desprende el grado de organización y compañerismo que los ferroviarios habían demostrado previo a 1961. El 15 de mayo de 1959, setenta y tres obreros pertenecientes al depósito de locomotoras iban a ser trasladados detenidos a Campo de Mayo, como consecuencia de la desaprobación ante una medida del personal militar que juzgaron injusta contra dos compañeros a quienes buscaban pasar a disponibilidad. Y aquí queremos enfatizar que ya en ese entonces la actividad ferroviaria en la ciudad estaba custodiada por militares.²²

Este antecedente local se inscribe en un proceso más amplio de creciente militarización del conflicto social. Tal como señala Aldao (2023), en el segundo semestre de 1958, durante otra huelga ferroviaria, el Gobierno nacional suspendió derechos constitucionales y concedió una mayor autonomía a las Fuerzas Armadas para el control del orden interno, instaurando de hecho un estado de excepción. En los años subsiguientes, se consolidó una estructura represiva caracterizada por la vigilancia minuciosa de los espacios de protesta y por la subordinación de los trabajadores a la justicia militar, bajo la acusación de “terrorismo”. En este contexto, la huelga ferroviaria del 27 de noviembre de 1958 puede considerarse la primera expresión sindical desarrollada dentro de este nuevo marco coercitivo, preludio de la intensificación del control estatal sobre el movimiento obrero.

En este estado de situación, los gremios fueron intervenidos:

tanto en la movilización del gremio ferroviario como en la de transportes participó la Gendarmería. En la ciudad de Rosario, se trasladaron efectivos hacia la localidad de Pérez como fuerza dependiente del Comando de Movilización Ferroviaria con

²¹ *Noticias* (Rufino). (23 de noviembre de 1961).

²² Este episodio aquí referenciado se suma a otra experiencia de similares características que había atravesado la ciudad ese mismo año, en la que 26 guardas ferroviarios fueron detenidos y trasladados a diferentes cárceles, por impulsar una huelga local. *Noticias* (Rufino). (21 de mayo de 1959).

*funciones de seguridad, a la estación Rosario Norte, por orden de la Agrupación “C” 6, el 15 de mayo, y a las de Venado Tuerto y Rufino por orden del Comando de Movilización Ferroviaria.*²³

Cabe señalar que, a nivel nacional, el año 1959 estuvo signado —desde sus inicios— por múltiples medidas de fuerza y un reavivamiento de la lucha obrera. Basta con citar los acontecimientos que tuvieron lugar en el frigorífico Lisandro de la Torre, ante su inminente privatización (James, 2010), para tener un acercamiento a la organización de las resistencias y a las respuestas otorgadas por parte del Gobierno. A saber, tal como sugirió Esteban Pontoriero (2015), desde 1955 podemos rastrear la instalación de la lógica de la excepción en lo concerniente a legislación de defensa y seguridad interna. En este marco, el Gobierno de Arturo Frondizi “elaboró y probó por primera vez una serie de leyes y decretos que enfocaban el problema de la seguridad interna en clave antisubversiva” (p. 2), materializados en el Plan de Conmoción Interna del Estado (CONINTES).

Volviendo a los acontecimientos de mayo de 1959 en Rufino y, de acuerdo con lo narrado por algunos testigos, al enterarse del traslado de los empleados del taller de locomotoras a Campo de Mayo, desde el Centro Socialista “Mario Bravo”, decidieron con carácter de urgencia dar aviso por la propaladora local de la situación, para alertar a la población y lograr revertir la medida. “Al trascender la gravedad de la resolución militar y la oportunidad de la hora aproximada en que partiría el convoy ferroviario con los detenidos se fue acumulando gran cantidad de público en el paso a nivel.”²⁴ Además, “dentro de lo principal de la aglomeración, ya en forma aislado o en grupo, distinguíase a muchas mujeres de distintos estados y edad que, nerviosas unas y llorosas otras, demostraban su angustia ante la partida de esos obreros cuya mayoría estaban vinculados familiarmente a sus hogares.”²⁵

El hecho se dirimió cuando, desde la multitud decidieron extender una bandera argentina sobre los rieles. El maquinista, Nerio De Napole, quien se encontraba en clara oposición con la directriz de conducir el tren que llevaría a sus compañeros detenidos, manifestó que por reglamento no tenía permitido circular al haber gente y/o algún obstáculo sobre las vías. Si bien, quienes agrupaban a los obreros de los talleres era la Unión Ferroviaria, rápidamente La Fraternidad se plegó al conflicto, dado que el hecho también implicaba a uno de sus afiliados. Ante la negativa de De Napole, respaldado por el sindicato y con la sólida convicción del presidente, Carlos Gorriez, de que La Fraternidad no entregaría a otro maquinista para dicho cometido, la detención de los setenta y tres talleristas se vio abortada. Desde la prensa local, se destacaba que, “la firme decisión del pueblo evitó que fueran trasladados detenidos los ferroviarios a Campo de Mayo.”²⁶ Por su parte, Benito Zanet, ferrocarrilero jubilado, recordaba

²³ Archivo Histórico de Gendarmería Nacional Argentina. Libro Histórico, Destacamento Móvil Rosario, Escuadrón “Rosario”, 1959.

²⁴ *Noticias* (Rufino). (21 de mayo de 1959).

²⁵ *Noticias* (Rufino). (21 de mayo de 1959).

²⁶ *Noticias* (Rufino). (21 de mayo de 1959).

Y bueno, esa fue una jornada de gloria. Ver, ver cuando abrieron las puertas y los obreros saltaron de los vagones y se abrazaban con la familia, fue una cosa así... casi épica, ¿no?, que tiene un valor así a triunfo, de los pocos triunfos que podemos saborear la clase obrera cuando nos hemos puesto en lucha (Rosso, 2009, p. 53).

Este hecho permite ilustrar y representar el modo en el que los ferroviarios rufinenses representaban un ejemplo de organización y resistencia para los planes gubernamentales, por lo que fueron incluidos tempranamente dentro de las disposiciones del Plan CONINTES. Así, la persecución, la requisita al personal, las cesantías, las detenciones y los interrogatorios comenzaron a ser frecuentes como medio para diezmar el movimiento huelguístico de 1961. Tal como señala Adelina Suarez,

mientras Frondizi andaba de vacaciones, nosotros teníamos que dormir cada noche en un lugar diferente porque los milicos los andaban buscando (refiriéndose a los ferroviarios), sobre todo a los maquinistas. Una noche nos quedábamos en lo de unos amigos, otra en lo de algún familiar y así sucesivamente.²⁷

No obstante, la huelga ferroviaria en Rufino alcanzó su punto de máxima tensión y violencia el 13 de diciembre de 1961, fecha que quedó inscripta de manera indeleble en la memoria colectiva local. Para entonces, la medida de fuerza había cesado en casi todo el país tras 42 días de movilización, marcando un episodio sin precedentes en la historia del sindicalismo ferroviario argentino. Sin embargo, en la localidad santafesina, el conflicto persistía debido a la negativa de la administración de reincorporar a dos trabajadores: el auxiliar de estación Aldo Simonutti y el inspector de playa Rubén Sosa.²⁸ Como anticipamos, ambos eran reconocidos dirigentes sindicales, y en el caso de Simonutti, además, militante del Partido Comunista, lo que añade una capa ideológica al conflicto que no puede ser soslayada. La medida administrativa, expresada de forma elusiva en el libro de novedades —el canal oficial de comunicación en los espacios ferroviarios—, funcionó como una sanción encubierta y una advertencia ejemplificadora.

Lejos de acatar la disposición oficial, las comisiones directivas de La Fraternidad y de la Unión Ferroviaria resolvieron prolongar la huelga en Rufino hasta lograr la reincorporación de la totalidad de los trabajadores cesanteados. La persistencia del conflicto en esta localidad se inscribe en un movimiento más amplio, orientado a revertir las cesantías de empleados declarados “indeseables” por la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA), entre los cuales predominaban militantes comunistas y peronistas. Este proceso, que alcanzó a unos 2800 trabajadores en todo el país, tuvo expresiones similares en seccionales de Mendoza, Posadas, La Banda, Concordia, Río Colorado, Rosario, Junín, Zárate y Temperley, lo que evidencia el carácter nacional y coordinado de la resistencia sindical (Aldao, 2023).

²⁷ A. Suarez, comunicación personal, 6 de febrero de 2023.

²⁸ O. Vitti, comunicación personal, 7 de abril de 2023.

Esta decisión no solo reafirma la centralidad del principio de solidaridad como eje estructurante de la práctica gremial, sino que también revela la capacidad de las bases obreras para mantener la acción colectiva aun cuando el conflicto había sido formalmente cerrado en los principales núcleos urbanos del país. Fue en este marco de tensión sostenida que, el 13 de diciembre, luego de una asamblea celebrada en la sede de La Fraternidad, ocurrió un hecho trágico en la localidad santafesina. El foguista Manuel Roca, de apenas 21 años, fue herido mortalmente por disparos provenientes de la garita de control ubicada en el paso a nivel de la ciudad. En el momento del ataque, las barreras se encontraban bajas dado que un tren petrolero estaba haciendo maniobras aprestándose a tomar la ruta hacia Laboulaye —pese a continuar la medida de fuerza—, por lo que la aglomeración de personas y vehículos en el lugar era considerable. Amén del público reunido allí y sin haber una causal concreta más que el descontento y la impaciencia por la demora, desde la garita de control se abrió fuego, efectuándose “dos descargas de ametralladora”²⁹ contra la multitud. Roca cayó abatido, convirtiéndose en la única víctima fatal directa de este conflicto.

Tras el asesinato, la localidad atravesó un proceso de aparente recomposición social signado por el silencio y la contención. Los trabajadores cesanteados fueron reincorporados a sus puestos y la vida cotidiana de la localidad recuperó gradualmente un curso de relativa tranquilidad, aunque bajo la persistente expectativa de justicia por parte de la familia del foguista y sus allegados. Sin embargo, el caso nunca fue esclarecido, y su ausencia de resolución contribuyó a sedimentar un silencio institucional y social en torno al episodio. El 15 de diciembre de 1961, el periódico *El Sembrador*, órgano parroquial de la comunidad, incluyó entre los fallecimientos la noticia de su muerte, destacando que el joven había recibido cristiana sepultura y exhortando a los fieles a elevar una plegaria por su alma.³⁰ No obstante, el medio evitó toda referencia a las circunstancias en que se produjo el hecho, eludiendo así cualquier alusión al contexto de violencia que rodeó la huelga ferroviaria. Por su parte, otro diario local subrayaba la masiva manifestación de duelo que acompañó el velatorio de Roca en el local de La Fraternidad, donde “fue impresionante el incesante desfile de personas deseosas de rendirle homenaje”.³¹

La violencia desatada en esa jornada excede el caso individual y debe leerse como parte del proceso de radicalización represiva que el Gobierno de Arturo Frondizi comenzó a implementar frente a los crecientes desafíos que le planteaban los sectores populares organizados. La declaración del paso a nivel como “zona militar” y la inmediata prohibición del tránsito civil no solo buscaron contener el descontento, sino también borrar el espacio físico del acontecimiento, desactivando su potencial como lugar de denuncia y resistencia. Sin embargo, la comunidad ferroviaria y el pueblo de Rufino resignificaron ese espacio con una carga simbólica opuesta. Un año más tarde, la revista sindical de los maquinistas recordaba, “Manuel Roca ha engrosado la lista de

²⁹ *Noticias* (Rufino). (14 de diciembre de 1961).

³⁰ *El Sembrador*. (15 de diciembre de 1961, p. 3), año VII, n.º 167.

³¹ No es posible precisar el periódico ni la fecha de edición, ya que se trata de un recorte atesorado por una ciudadana de la localidad de Rufino.

los grandes de La Fraternidad y de los héroes de la clase trabajadora, al rendir su vida en defensa de la más sagrada causa.”³²

Asimismo, el lugar donde fue abatido se erigió en un sitio de memoria, donde la figura de Roca fue rápidamente asumida como la de un “mártir obrero”³³, estandarte de la lucha por los derechos laborales y testimonio perdurable de la violencia estatal. Con el paso de los años, y particularmente durante las décadas de 1980 y 1990, en el marco de las transformaciones estructurales y el proceso de privatización ferroviaria, la figura de Roca volvió a emerger en la memoria colectiva local como un símbolo de lucha y resistencia obrera. En esas coyunturas, su recuerdo fue reapropiado por distintos actores, operando como un anclaje memorístico que reactualizó las tensiones entre trabajo, comunidad y poder. El análisis de esas resignificaciones constituye un terreno fértil para futuras investigaciones orientadas a comprender los modos en que el pasado obrero se reactiva y adquiere nuevos sentidos en contextos de crisis.

Este proceso de sacralización del lugar y de la figura de Roca remite directamente a los debates contemporáneos sobre los usos de la memoria en la construcción del pasado reciente. Lejos de tratarse de un recuerdo neutral o espontáneo, el acto de conmemorar a Roca implica una toma de posición ética y política frente a las formas en que el Estado ejerce su autoridad y reprime la disidencia. Desde esta perspectiva, el caso de Rufino permite explorar cómo las memorias obreras se entretajan con las memorias de la represión, generando narrativas contrahegemónicas que impugnan el relato oficial de la historia nacional. La figura del mártir —lejos de constituir una simple evocación del dolor— opera como anclaje de una memoria colectiva activa, movilizadora, que disputa sentidos sobre el pasado y proyecta horizontes de justicia.

En definitiva, el asesinato de Manuel Roca no solo marcó el fin de la huelga ferroviaria en Rufino, sino que condensó, en un acto de brutalidad estatal, los límites de la protesta y las tensiones irresueltas entre el movimiento obrero y el aparato gubernamental. Pero también abrió un nuevo frente en la disputa por la memoria: uno que todavía interpela a la historia social y política argentina desde el silencio, la dignidad y la persistencia de los relatos subalternos.

Conclusiones

A lo largo de este trabajo, hemos propuesto una reconstrucción analítica de la huelga ferroviaria de 1961 en la ciudad de Rufino, entendida no como un episodio aislado, sino como un caso paradigmático de resistencia obrera en el interior del país. Este abordaje permitió iluminar con mayor densidad las formas concretas que asumió la organización del movimiento ferroviario, destacando tanto su articulación con las seccionales nacionales como su capacidad autónoma de acción y deliberación local. El estudio pormenorizado del conflicto en Rufino permite, en este sentido, problematizar

³² *La Fraternidad*. (Enero de 1962, p. 30), año LV, n.º 1067.

³³ Placa que se encuentra colocada en el paso a nivel oeste de la ciudad de Rufino, tras cumplirse 30 años del asesinato del ferroviario. Acompañada por la leyenda: “A Manuel Roca, mártir obrero. Huelga ferroviaria de 1961. La Fraternidad, Sec. Rufino.”

los modos en que las luchas colectivas se territorializan, se reconfiguran y se sostienen en contextos específicos, subrayando la importancia de los estudios de caso para la historiografía social contemporánea.

En esta clave, los análisis situados no solo permiten desagregar la macrohistoria de las luchas obreras, sino que hacen visible el papel de los actores locales en la configuración de repertorios de protesta, solidaridad y confrontación. En el caso rufinense, las trayectorias militantes de los trabajadores —especialmente aquellos con formación política dentro del comunismo y otras tradiciones partidarias— dotaron al conflicto de una intensidad particular. La huelga no fue solo una réplica de directivas externas, sino una elaboración local de resistencia, sostenida por convicciones ideológicas y por una praxis gremial que supo priorizar la cohesión y el compromiso colectivo incluso más allá del marco temporal fijado por las conducciones nacionales.

Asimismo, este estudio buscó explorar los vínculos entre el mundo del trabajo y otras esferas de la vida social. El impacto económico de la huelga no se limitó al salario ferroviario, sino que afectó profundamente al entramado comercial y productivo de la ciudad. En este punto, resultan claves las formas de solidaridad intersectorial que se activaron, como las redes de fiado y los trabajos temporarios alternativos, que permitieron a muchas familias sortear la ausencia de ingresos. Estas estrategias no pueden comprenderse sin considerar la histórica centralidad del ferrocarril en Rufino, cuya impronta económica, social y simbólica constituía un componente fundamental de la identidad local. En este sentido, la huelga activó no solo una disputa laboral, sino también un entramado de memorias colectivas y afectivas que ligaban a la comunidad entera con el universo del riel.

De forma igualmente significativa, el conflicto visibilizó la participación de las mujeres, tradicionalmente relegadas en las narrativas sobre el movimiento obrero. Si bien en la mayoría de los casos su intervención no estuvo acompañada por una identidad política explícita ni por trayectorias militantes formales, su presencia fue determinante. La provisión de alimentos, la administración de los recursos escasos y, en algunos casos, la ocupación del espacio público, constituyeron formas concretas de sostén de la huelga. En estas prácticas, las mujeres no solo garantizaron la reproducción cotidiana de la fuerza de trabajo, sino que también ampliaron los límites de la acción política obrera, desbordando la dicotomía entre lo público y lo doméstico. La huelga, en consecuencia, no solo interpeló a los trabajadores ferroviarios, sino que implicó transformaciones en las formas de participación de las mujeres en el conflicto social.

Finalmente, este trabajo ha buscado subrayar la dimensión represiva que adquirió el conflicto en su fase final, condensada trágicamente en el asesinato del foguista Manuel Roca. Este hecho debe ser interpretado no solo como el punto de inflexión que precipitó el fin de la huelga en Rufino, sino como una expresión concreta del avance del aparato represivo estatal en el marco de la aplicación del Plan CONINTES. La presencia de fuerzas de seguridad, los allanamientos, las cesantías y la declaración del paso a nivel como “zona militar” dan cuenta del grado de militarización que alcanzó el conflicto en una localidad de apenas catorce mil habitantes. No obstante, el asesinato de Roca no se

inscribió únicamente en la lógica del disciplinamiento, sino que abrió paso a un proceso de resignificación colectiva.

Así, más allá de la especificidad geográfica y temporal del caso, la huelga ferroviaria de Rufino permite abrir interrogantes más amplios sobre la conflictividad social en la Argentina desarrollista, sobre las formas de organización y resistencia obrera en el interior del país, sobre las configuraciones de género en contextos de lucha, y sobre los modos en que la memoria histórica se inscribe en el territorio. En este cruce entre historia social, género y memorias colectivas, nuestra investigación buscó aportar una mirada que contribuya a enriquecer las interpretaciones existentes.

Fuentes

- Censo Nacional de Población 1960. Tomo IV, Zona Central, Córdoba-Santa Fe. Recuperado de: <https://www.santafe.gov.ar/archivos/estadisticas/censos/Censo1960.pdf>
- Fronidzi, A. (1978). “Discurso pronunciado por radio y televisión, desde el Salón Blanco de la Casa de Gobierno, el 5 de junio de 1961”. En *Mensajes Presidenciales 1958-1962*, Tomo III. Buenos Aires: Centro de Estudios Nacionales.
- Noticias* (Rufino, Santa Fe). (1959-1961).
- El Litoral*. (1961).
- La Fraternidad*. (1962).
- Archivo Histórico de Gendarmería Nacional Argentina. *Libro Histórico, Destacamento Móvil Rosario, Escuadrón “Rosario”*, 1959.
- Mapa de los Ferrocarriles Nacionales, compilado por la Dirección Nacional de Planificación, 1952.

Referencias bibliográficas

- Agostini, L. (2018). Cuando las mujeres levantaron durmientes. Acciones disruptivas femeninas durante la huelga nacional ferroviaria de 1961 en Laguna Paiva (Santa Fe). Ponencia presentada en las V Jornadas CINIG de Estudios de Género y Feminismos y III Congreso Internacional de Identidades, UNLP.
- Agostini, L. (2020). “Impacto de las políticas desarrollistas en los ferrocarriles. Racionalización, huelga y ferroviaria y represión. Laguna Paiva vigilada en 1961”. En O. Videla (comp.), *Historias locales, conflictividades múltiples. Santa Fe y Entre Ríos durante el siglo XX.*, (pp. 267-294). Rosario: ISHIR-CONICET.
- Agostini, L. (2021). La comunidad ferroviaria de Laguna Paiva frente a las políticas desarrollistas. Argentina, 1961. Secuencia, Recuperado de: <https://secuencia.mora.edu.mx/Secuencia/article/view/1795/2203>; DOI: <https://doi.org/10.18234/secuencia.v0i111.1795>
- Aldao, J. (2018). “Las Huelgas Ferroviarias (1950-1951). Una interna peronista”. *Prohistoria*, (29), 93-114. ISSN: 1851-9504.

- Aldao, J. (2023). Huelgas ferroviarias durante el gobierno de Frondizi en Argentina. Dispositivos represivos, burocratización sindical y destellos de radicalización. *Historia Caribe*, Recuperado de: https://revistas.uniatlantico.edu.co/index.php/Historia_Caribe/article/view/3633/4390; DOI: <https://doi.org/10.15648/hc.42.2023.3633>
- Andújar, A. (2005). *Mujeres piqueteras: la repolitización de los espacios de resistencia en la Argentina (1996-2001)*. Buenos Aires: Clacso.
- Badaloni, L. (2010). “Huelga ferroviaria de 1917: violencia, complot maximalista y mujeres incendiarias”. En M. Bonaudo (dir.), *Instituciones, conflictos e identidades: De lo “nacional” a lo local. Imaginarios y prácticas de un orden burgués. Rosario, 1850-1930*, (pp. 95-116). Rosario: Prohistoria.
- Camarero, H. (2017). *Tiempos Rojos. El impacto de la Revolución Rusa en la Argentina*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Ceruso, D. & Piro Mittelman, G. (2023). La Unión Ferroviaria y la prescindencia en la segunda mitad de la década infame (1935-1943). *Cuadernos de Historia. Serie Economía y Sociedad*, Recuperado de: <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/cuadernosdehistoriaeys/article/view/41685/41671>; DOI: <https://doi.org/10.53872/2422.7544.n31>
- Contreras, G. (14-16 de octubre de 2009). *Ferrovianos. Un capítulo de sus luchas: las huelgas ferroviarias de fines de 1950 y principios de 1951*. V Congreso de Historia Ferroviaria, Palma de Mallorca, España.
- Di Santo, A. (1999). “La huelga ferroviaria de 1961”. En E. Lucita (comp.), *La patria en el riel. Un siglo de lucha de los trabajadores ferroviarios*, (pp. 147-249). Buenos Aires: Pensamiento Nacional.
- Falcón, R. & Monserrat, A. (2000), “Estado, empresas, trabajadores y sindicatos”. En R. Falcón (dir.), *Democracia, conflicto social y renovación de ideas (1916-1930)*. *Nueva Historia Argentina. Tomo 6*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Figueiro, P. J. (2012). “Clientes y jugadores: el fiado en una agencia de lotería”. *Documentos de investigación social*, (22). ISSN:1851-8788.
- Goldstein, R. (1978). *Political Repression in Modern America: From 1870 to the Present*. Boston: Schenckman/G.K. Hall.
- González Calleja, E. (2012). “La represión estatal como proceso de violencia política”. *Hispania Nova. Revista de Historia contemporánea*, (10), 313-335. ISSN: 1138-7319.
- Iriarte, R. R. (2012). *Los de Rufino. Tomo I*. Buenos Aires: Editorial Dunker.
- James, D. (2010). *Resistencia e integración. El peronismo y la clase trabajadora argentina*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.
- Murillo, S. (1996). *El mito de la vida privada. De la entrega al tiempo propio*. Madrid: Siglo XXI.
- Ortega, F. (2010). “De la modernización a la racionalización. Políticas adoptadas por Frondizi ante la crisis ferroviaria (1958-1962)”. *H-industri@*, (7). ISSN: 1851-703X.
- Palermo, S. (2014). “La acción del Departamento Nacional del Trabajo frente a los conflictos laborales en los ferrocarriles y su intervención en la gran huelga de 1917”. En M. Lobato, & J. Suriano (comps), *La sociedad del trabajo. Las instituciones laborales en la Argentina (1900-1955)*, (pp. 57-83). Buenos Aires: Edhasa.

ARTÍCULOS

Roizarena. Conflicto y represión. Un análisis de las experiencias de trabajadores ferroviarios y sus familias durante...

- Palermo, S. (2016). “El derecho a mantener el hogar: las demandas obreras en la gran huelga ferroviaria desde una perspectiva de género. Argentina, 1917”. En A. Andújar, L. Caruso, F. Gutiérrez, S. Palermo, V. Pita & C. Schettini, *Vivir con lo justo*, (pp. 81-102). Rosario: Prohistoria.
- Pontoriero, E. (2015). “Estado de excepción y contrainsurgencia: el plan CONINTES y la militarización de la seguridad interna en la Argentina (1958-1962)”. *Contenciosa*, (4), ISSN: 2347-0011.
- Rosso, R. (2009). *Relatos sobre el ferrocarril de Rufino y las experiencias de lucha de los ferroviarios rufinenses en la Gran Huelga de 1961*. Seminario Regional (Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional de Rosario), Rosario, Argentina.
- Stohl, M. & Lopez, G. (1984). *The State as Terrorist*. Westport: Greenwood.
- Suriano, J. (1991). “Estado y conflicto social: El caso de la huelga de maquinistas ferroviarios de 1912”. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. E. Ravignani*, (4).
- Ucelay Da Cal, E. (1993). “La repressió de la Dictadura de Primo de Rivera”. *Iles Jornades de Debat El poder de l’Estat: Evolució, força o raó*. Reus: Edicions del Centre de Lectura.