

La inmigración Anglo Irlandesa, El proceso argentino de transformación entre 1850 y 1950 y su extensión 1950 – 1960. Vistos a través del desarrollo ferroviario del período

Luis Bignelli*
Universidad del Salvador

Es casi imposible hablar del proceso argentino de cambio, la contribución de la inmigración Anglo Irlandesa a esa transformación y la situación de los ferrocarriles en la Argentina entre 1850 y 1960, sin explorar brevemente los años de desarrollo que van desde 1850 hasta 1950. Ese periodo de cien años es históricamente conocido como el origen de toda nuestra industria, su desarrollo y la base de nuestra estructura nacional e institucional. Esos años fueron testigos de un largo periodo que comenzó con la lucha Argentina por la unificación y finalizó con los comienzos de nuestras primeras industrias nacionales e internacionales

Argentina tenía pocas leyes de protección al trabajo al finalizar el siglo XIX y aún al comienzo del siglo XX. Las autoridades Argentinas y las Compañías de ese entonces, consideraban que los pedidos de los trabajadores eran realmente una pieza exótica a la hora de pedir aumentos y mejoras salariales y laborales, por eso en esos momentos los trabajadores comenzaron a ir a las huelgas y declarar boicot hacia algunas empresas Argentinas. Los años anteriores a la Gran Guerra Mundial de 1914 fueron determinantes en la historia de los trabajadores Argentinos. Por ejemplo, los estibadores en el Puerto de San Nicolás reclamaban por mejores condiciones de trabajo. Ellos en ese caso no pedían mejores salarios, sino una reducción en las horas de trabajo por día y que el peso de las bolsas a estivar no excediera los 70 kg. Los estibadores de Rosario y del puerto de Buenos Aires se unieron también al movimiento y ambos organizaron grandes marchas. Los trabajadores de nuestro país, en general lucharon por sus derechos los cuales eran inexistentes en la Argentina, en los años previos a la Primera Guerra Mundial y aun después. Algunos de los derechos que ellos reclamaban eran: 1. *Prohibición de castigos corporales a los aprendices*. 2. *El debido respeto a las mujeres por parte de los encargados y jefes de las fábricas*.

Las autoridades Argentinas continuaban mostrando hostilidad hacia los derechos de los trabajadores, en general, los cuales finalmente demandaron años de lucha y aun disputas sangrientas. Solo después del arribo de la inmigración europea a la Argentina aparecieron nuevas leyes laborales, ya que los beneficios que tenían los empleados de las empresas ferroviarias Inglesas en nuestro país fueron adoptados por varias compañías nacionales solo que varias décadas después. Como resultado, una nueva fase de la historia Argentina de derechos estaba comenzando, aunque los choques entre policías y trabajadores aun se tornaban en algo común en las principales ciudades durante la primera décadas del siglo XX.

Argentina ejerció importantes cambios en sus círculos sociales después de la llegada de las grandes empresas ferroviarias inglesas, las cuales ya habían introducido importantes beneficios a sus trabajadores de Inglaterra. En efecto, los trabajadores ferroviarios en Argentina también, recibieron beneficios importantes relacionados al día laboral, las vacaciones anuales o el salario

* SUPLEMENTO *Ideas*, I, 3 (2020), pp. 169-173

anual complementario. Sin embargo, aparte de las compañías británicas otros factores también favorecieron nuestro gran proceso de desarrollo social y financiero. Uno de esos factores fue la *Gran Inmigración Irlandesa* en sus dos fases bien marcadas. Primeramente mencionaremos a las clases altas de financistas irlandeses que vinieron a nuestro país durante los primeros años del siglo XIX. Luego mencionaremos el arribo de los grandes grupos de inmigrantes que llegaron a nuestro país, como resultado de la gran hambruna de Irlanda en los años del siglo XIX. En el primer grupo llegaron grandes personalidades como Thomas Saint George Armstrong quien vino hacia 1817, Diego Gaynor que llegó hacia 1830 de acuerdo a los informes del diario *Southern Cross*, el almirante William Brown que llegó a nuestro país en 1811, Lawrence Casey quien también fue contemporáneo y muchos otros quienes también vinieron a nuestro país para invertir en nuestras "Pampas".

Otra personalidad importante tanto para la sociedad irlandesa como para nuestra historia fue la del Padre *Anthony Dominique Fahy* quien entre otras obras asistió al Banco de la Provincia de Buenos Aires y previno de su bancarota, conservando en sus cuentas los ahorros de muchos trabajadores Irlandeses que confiaban en él y en la República Argentina, su nueva tierra. Monsignor Ussher escribió para el centenario del diario *Southern Cross* acerca del tan extraordinario evento, probablemente sin paralelo en la historia del sacerdocio, pero que si ocurrió en la vida de este importante y merecedor sacerdote. En esa ocasión y como resultado de varios hechos políticos severos de especulación hubo inquietud e inseguridad en el Banco de la Provincia de Buenos Aires. El Directorio después de considerar el caso, se dirigió al padre Anthony Fahy considerando la dificultad y solicitando su intervención para encontrar una solución al caso. En realidad ellos eran de la opinión que el Padre Fahy era sumamente acaudalado, ya que su firma figuraba en sus libros más frecuentemente que la de otros clientes. Sin embargo los fondos del banco no eran de él. Cientos de inmigrantes Irlandeses, al abrir sus cuentas, lo hacían con la doble titularidad incluyendo al Padre Fahy, su gran consejero.

Él siempre acompañaba a los trabajadores es esas ocasiones tanto como en otras operaciones bancarias para protegerlos de cualquier riesgo. Además quedó universalmente tomado como sabido que su influencia sobre los numerosos trabajadores irlandeses era ilimitada. Por eso las autoridades bancarias le pidieron en esa ocasión:

"Podría usted Padre como favor especial aconsejar a sus amigos no sacar sus depósitos por el momento?"

Después de escuchar el pedido, él contestó que necesitaba pensarlo. A la mañana siguiente, con una solicitada al diario "The Standard" su respuesta causó gran sorpresa en los medios bursátiles y financieros.

Buenos Aires, 24 de febrero de 1866

A los editores de el Diario "The Standard"

"Estimados señores, Muchos trabajadores, en el campo han acudido a mí para recabar información relativa a la estabilidad del Banco Provincia. Estoy totalmente dolido que una entidad que ha otorgado servicios tan importantes al país tenga que estar privada de la confianza de sus clientes. Conducido como lo ha sido siempre, por hombres de estricto honor e integridad y respaldado por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, declaro que no puede haber miedo con respecto a su solvencia. Por eso les aconsejo a mis con - nacionales que continúen dándole confianza al Banco y no presten atención a ningún partidario interesado, cuyos motivos no pueden ser aceptados y solo vistos como informaciones infundadas".
Quedo a sus órdenes Padre Anthony Fahy

El padre Fahy no era político ni pertenecía a una ideología. El era universalmente considerado un destacado y ejemplar eclesiástico, que había cumplido con sus normas y obligaciones sacerdotales en todas las ocasiones. Michael Carroll miembro honorable de la Santa Sede firmó una

carta para el Padre Fahy con fecha 12 de julio de 1865 y por la cual le otorgaba 76500 pesos, pero el padre contestó al ofrecimiento de la siguiente manera:

“Nunca he buscado reconocimiento alguno, ni de esta clase por los pequeños servicios que pude ofrecer a mis compatriotas, habiendo si dedicado toda mi vida al servicio de los pobres. No busco remuneración alguna en esta vida por mi labor. Por eso no teniendo uso en particular entregaré este dinero a las “Hermanas de la Misericordia” quienes han contraído una fuerte deuda al ampliar el colegio y el hospital a continuación del establecimiento.

Características Políticas y Financieras a fines del siglo XIX y Primera mitad del siglo XX

Los ferrocarriles que cambiaron la fisonomía de ciudades y pueblos fueron en la Argentina, nuestro principal instrumento de transporte tanto para pasajeros como para los servicios de cargas. Los ferrocarriles permitieron a la gente viajar a lo largo de las diversas regiones del país y conectar a la mayoría de las provincias distantes con las principales ciudades capitales. Las estaciones ferroviarias dieron vida a los pueblos rurales y favorecieron la agricultura y la producción industrial, la cual era llevada al puerto y a los mercados. En el siglo XIX Argentina era todavía un país poco desarrollado y con una población que se había establecido tanto en las principales ciudades como en las zonas rurales y en esas zonas rurales, sus habitantes tanto de Buenos Aires como de Santa Fe eran en gran número familias pioneras de inmigrantes irlandeses.

Los ferrocarriles en la Argentina han sido la gran herramienta de desarrollo y colonización. Las provincias más distantes y aun la pampa húmeda de nuestro territorio central tenían caminos inseguros que se bloqueaban por las lluvias en ciertos meses del año. Los servicios de trenes se transformaron en la solución en situaciones muy difíciles o temporariamente cambiantes, mejoraron el sistema de transportes y favorecieron la industria regional. Los ferrocarriles de Argentina extendieron las áreas comerciales proveyendo transporte para las cosechas o para el ganado en pie.

Durante los años de la segunda mitad del siglo XIX, Argentina fue testigo de un desarrollo económico importante con nuevo equipamiento agrícola, importantes inversiones Británicas y un gran progreso en las líneas ferroviarias. Los Presidentes Argentinos de aquella época defendían la expansión y la importancia de las inversiones extranjeras. En la década de 1860 Buenos Aires se unió al resto de las provincias conformando la actual República Argentina y definitivamente transformándose en el asiento de las autoridades nacionales. Los centros comerciales y políticos más importantes se establecieron entonces en Buenos Aires, por lo tanto la mayoría de los trámites financieros y aun industriales se realizaban en la ciudad capital. La causa y porque muchas líneas ferroviarias se trazaron confluyendo hacia Buenos Aires ha sido obviamente la gran concentración en esa ciudad.

Historiadores conocidos hicieron serias críticas a la administración extranjera de nuestros ferrocarriles, especialmente en lo que tiene que ver con la distribución de las líneas. En esta exposición tenemos una opinión distinta y puntualizamos los siguiente ejemplos 1. Durante el siglo XIX los trenes del Ferro Carril Central Argentino corrían desde Córdoba hasta Rosario. Hacia la tercera década del siglo veinte se habilitó el ramal de Córdoba a Santiago del Estero y Tucumán. Además en el siglo veinte también se construyó el ramal Rosario Bahía Blanca, cumpliendo todos ellos servicios de cargas y pasajeros. Conjuntamente con muchos otros ramales ninguno de ellos llegaban a Buenos Aires y solo cumplían servicios interprovinciales. 2. Durante el siglo XX los productores locales incrementaron la producción gracias al transporte ferroviario y el producto llegó a tener fama internacional. Esto demuestra que los ferrocarriles en Argentina, durante sus años de auge no solo fueron un medio para la exportación desde Buenos Aires sino también fueron el origen de la urbanización y colonización de las provincias distantes.

Criticaron además la disposición de los ramales ferroviarios en nuestro país, construidos por compañías extranjeras y aun por consorcios argentinos. Posiblemente no vieron que el criterio usado en la construcción de las líneas principales era adecuado para los productores de un país eminentemente exportador. La Argentina no tenía otra industria más que la producción agrícola ganadera en ese entonces, por lo tanto el desarrollo del sistema de transporte fue esencial para preservar a los compradores Europeos y Americanos como clientes regulares, para quienes Buenos Aires era el único puerto adecuado para servicios internacionales.

La industria agricultora ha sido siempre el basamento de nuestro desarrollo nacional y la Argentina nunca tuvo una población lo suficientemente grande como para consumir enteramente la producción. El producto excedente siempre fue exportado y llegó a ser uno de los fundamentos de nuestra economía. En efecto, la exportación agrícola en el siglo XXI es aun una de las bases de la economía Argentina.

La Década de 1950 a 19560 en Argentina, bajo el mismo paradigma

De 1950 a 1960 nuestro perfil nacional cambió significativamente. La situación política no era realmente floreciente. Al principio de la década la situación Argentina fue testigo de los últimos años de un largo Gobierno popular el cual finalizó con un golpe de estado en 1955. El gobierno de facto que lo sucedió permaneció en el poder durante tres años aproximadamente, sin embargo no pudo evitar las rencillas entre las ideologías predominantes del país. Fue un largo período de esfuerzos perdidos y estrategias en las que Argentina no pudo encontrar su salida hacia el tan ansiado progreso y tuvo que sobrellevar disputas políticas un día tras el otro.

En los últimos dos años de la década, un nuevo gobierno democrático llegó al poder, aunque tampoco encontraría el modo correcto hacia el tan prometido desarrollo de la economía Argentina en todos sus aspectos. El gobierno promulgó leyes y decretos que solo mostraban signos de desorientación y en otros casos de políticas erróneas. En efecto, los empleados ferroviarios jubilados tuvieron que volver a sus puestos de trabajo para reemplazar a los empleados en actividad durante una huelga ferroviaria que duró más de un mes. La primera supresión de líneas ferroviarias durante ese período marcó el comienzo de una de las peores políticas que los Gobiernos pusieron en práctica en nuestro país.

Este fue el período en el que otras industrias tales como la automotriz o química se establecieron en nuestro país como parte de un plan de inversiones extranjeras. Esas empresas Multinacionales solo estaban interesadas en expandir sus dominios en contraste con las compañías ferroviarias extranjeras que fueron duramente criticadas. En efecto, las empresas establecidas en este período dejaron el país cuando nuestras condiciones internas no favorecieron sus planes quedando solo algunas de ellas. Es real que dieron a Argentina un gran empuje pero siempre salvaguardaron su origen e idiosincrasia. Huelgas, protestas y demás manifestaciones se hicieron muy comunes durante este período 1950/1960. La economía Liberal del momento fue criticada y llevó al país a grandes dificultades financieras y al gobierno a un gran desconcierto.

El proceso de Globalización estaba en ese momento imponiendo un nuevo sistema en el mundo. Ya que favorecía cierto desarrollo local pero a la vez hacía que el país comenzara a perder sus características, su propia industria y parte de su índole nacional.

Un análisis sobre los ferrocarriles en la Argentina nos ayudará a entender las características de las presidencias de la década. Argentina nacionalizó todas las líneas de trocha ancha y media de la red ferroviaria en 1947 y lo hizo efectivo por un decreto del 1° de mayo de 1948. La decisión fue muy controvertida, por lo tanto la administración nacional rápidamente contestó a la opinión pública que era para dar al pueblo servicios modernos de trenes que él merecía. Para ello, contratos con los Estados Unidos, Holanda y Hungría fueron firmados y como consecuencia arribaron nuevas piezas de equipamiento y material rodante. Allí comenzó entre otros cambios, en 1951, un legendario servicio Súper Pulman entre Buenos Aires y Mar del Plata.

La nueva administración también compró vagones, locomotoras y Coches Motores ferroviarios que dieron lugar a servicios de trenes rápidos en tiempo *récord*, que causaban la admiración de la mayoría de los pasajeros y las felicitaciones al Gobierno. Sin embargo la gloria duraría muy poco ya que esos mismos trenes comenzaron a descarrilar o tener accidentes causados por el serio abandono en el mantenimiento de vías e infraestructura. Como resultado los servicios ferroviarios cayeron en un largo período de desprestigio y decadencia. La situación ferroviaria en la Argentina comenzó a reflejar la situación del país, la cual era controvertida y poco clara.

La situación ferroviaria continuó su decadencia. Los trenes se hicieron impopulares y no merecedores de confianza. Los servicios no eran eficientes y tenían un alto déficit porque las nuevas autoridades omitían los fondos necesarios para su mantenimiento. Además el gobierno liberal decidió cambiar el verdadero sentido de las *Compañías de Servicios Ferroviarios* por el de *Compañías Comerciales de Ferrocarriles*. Los ferrocarriles no necesariamente deberán ser rentables ya que ofrecen servicios como los de las escuelas, los hospitales o las iglesias. Los ferrocarriles son servicios para la comunidad implicando así que los beneficios al final vendrán con el camino del desarrollo social y las condiciones económicas de la población.

El último gran golpe al sistema ferroviario de la década vendrá de la mano del gobierno democrático en 1961, cuando el Ministro de Economía anunció que varias líneas iban a ser cerradas definitivamente por su carácter deficitario. Hubieron huelgas y protestas pero nadie escuchó la voz de quienes sabían que no era una declaración realmente beneficiosa para Argentina sino un decreto impuesto por los intereses internacionales. Entre otras líneas la administración nacional ordenó suprimir los servicios del Ferrocarril Nacional General Urquiza entre las estaciones Francisco Lynch y San Martín. Esa línea era una conexión rápida y útil que evitaba las dificultades de tránsito que los pasajeros tuvieron que soportar después y que soportan en la actualidad. Un uso adecuado de esa línea hubiera evitado el gasto extraordinario de la extensión de la línea B de subterráneos hasta Villa Urquiza y en su lugar programado su extensión hacia puntos que hoy tienen serias dificultades de transporte.

Los habitantes Ingleses e Irlandeses en nuestro país en 1960, mostraron con gran sorpresa que poco quedaba en nuestro país, de aquellos años de gloria de ambas inmigraciones. La mayoría de ellos había muerto o muchas familias inglesas volvieron a su país ya que las compañías que administraban fueron nacionalizadas. Sin embargo quedó el legado, la enseñanza y el honor del trabajo hecho con gran eficiencia y con extraordinarios beneficios para el país.

En lo que respecta a los Irlandeses muchos de los primitivos inmigrantes que habían hecho tanto por su tierra Argentina, por su desarrollo y por su grandeza, ya había muerto en 1960. Sus hijos e hijas pasaron a ser los nuevos miembros de la Sociedad Irlandesa en la Argentina. En efecto, la mayoría de ellos estaba ya unida a las necesidades del momento y cambiaron la vida rural por la gran ciudad. Los nuevos irlandeses fueron empleados, jefes políticos, gerentes o profesionales que aprendieron claramente la lección de sus padres. La relevancia de aquellos Irlandeses fue tan grande que resulta muy difícil compararla, sin embargo la mayoría de los nuevos irlandeses también llegó a ser relevante y formar familias honorables, en esa década de 1950.