

NOTAS HISTÓRICAS Y GEOGRÁFICAS

Artículos

**LAS POLÍTICAS DE BENEFICIOS DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS DESDE LA
PERSPECTIVA DE LOS TRABAJADORES. ARGENTINA, PRIMERAS DOS DÉCADAS
DEL SIGLO XX.**

**THE BENEFITS POLICIES OF RAILWAY COMPANIES FROM THE WORKERS
PERSPECTIVE. ARGENTINA, FIRST TWO DECADES OF THE 20TH CENTURY.**

Florencia D'Uva

Universidad de Buenos Aires
florenciaduva87@gmail.com

Recibido el 23 de febrero de 2020

Aceptado el 15 de mayo de 2020

RESUMEN

El presente artículo se propone estudiar las políticas de beneficios para el personal puestas en marcha por las empresas ferrocarrileras en la Argentina durante las dos primeras décadas del siglo XX. Lejos de la perspectiva patronal, el análisis se centra en cómo los propios trabajadores experimentaron, cuestionaron y redefinieron las condiciones laborales que las empresas buscaron instaurar de forma unilateral. Indaga los distintos mecanismos y estrategias desplegadas por los hombres de las compañías para controlar a su personal e imponerle ciertas maneras, hábitos y ritmos de trabajo, y busca recuperar la agencia de los trabajadores, acompañando las renegociaciones y disputas que estos emprendieron contra las relaciones laborales y diversas estrategias de disciplinamiento implantadas desde arriba. Al examinar las irregularidades, arbitrariedades e incertidumbre que los trabajadores ferroviarios debieron enfrentar para acceder a los supuestos beneficios que ofrecían las compañías, este artículo cuestiona y complejiza su caracterización como un sector laboral privilegiado y contribuye a problematizar e historizar las tensiones, negociaciones y contiendas libradas en torno a las reglas de trabajo y las formas de remuneración en la Argentina de comienzos del siglo pasado.

Palabras claves: Ferrocarriles, Argentina, Trabajadores, Beneficios.

ABSTRACT

This article intends to study the benefits policies for workers implemented by the railway companies in Argentina during the first two decades of the 20th century. Far from the employer's perspective, the analysis focuses on how the workers themselves experienced, questioned and redefined the working conditions that companies sought to establish unilaterally. It investigates the different mechanisms and strategies deployed by the men of the companies to control their employees and impose them certain ways, habits and work rhythms. It also examines the agency of the workers, accompanying the renegotiations and disputes that they undertook against labor relations and various disciplining strategies implemented from above. When examining the irregularities, arbitrariness and uncertainty that railway workers had to face in order to access the supposed benefits offered by companies, this article questions and complexes their characterization as a privileged labor sector and contributes to problematize and historicize the tensions, negotiations and disputes waged around work rules and forms of remuneration in Argentina at the beginning of the last century.

Keywords: Railroads, Argentina, Workers, Benefits.

Para citar este artículo:

D'Uva, Florencia, "Las políticas de beneficios de las empresas ferroviarias desde la perspectiva de los trabajadores. Argentina, primeras dos décadas del siglo XX". *Revista Notas Históricas y Geográficas*, 24, enero - junio, 2020: pp. 132 - 167

1. INTRODUCCIÓN

En la Argentina de comienzos del siglo XX el servicio ferroviario se encontraba en manos de una veintena de empresas que, administradas por capitales extranjeros o por dependencias del Estado, configuraron relaciones y prácticas laborales específicas que modelaron las experiencias laborales y condiciones de trabajo de los obreros del riel. Dispersos por todo el país, un gran número de trabajadores de diversos oficios, calificaciones, edades y nacionalidades atendía las distintas labores de cada uno de los departamentos y servicios en que se organizaban las compañías. Así como sucedió en otros lugares, en Argentina, los ferrocarriles constituyeron una fuente de empleo para decenas de miles de trabajadores que se incorporaron a su engranaje, y hacia principios del siglo XX constituían el segundo puesto como empleadores más importantes del país, detrás del sector agrícola¹. Desde entonces y hasta 1912 la red ferroviaria creció en un 81%, y para fines de ese año el número total de empleados y obreros de ferrocarriles era de 122.248, más del doble que una década atrás². Cinco años más tarde, en 1917, por cada veintiún obreros ocupados en la Argentina, uno lo estaba en los ferrocarriles³.

En un país donde la actividad ferroviaria se desarrolló hasta alcanzar magnitudes extraordinarias, con una red que llegó a ser de las más extensas del mundo⁴, los ferrocarriles constituyen un tópico que ha concitado el interés de diversos estudios historiográficos. Si bien buena parte de las investigaciones se concentró en analizar el rol que estos desempeñaron en la economía argentina,

¹ Juan BialetMassé, Informe sobre el estado de las clases obreras en el interior de la República. Tomo II (Buenos Aires: A. Grau, 1904), 75.

² Estadística de los Ferrocarriles en Explotación, Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Ferrocarriles, Tomo XXI, Año 1912, pp. XI y 391.

³ Alejandro E. Bunge, Ferrocarriles argentinos. Contribución al estudio del patrimonio nacional (Buenos Aires: Imprenta Mercatali, 1918), 311.

⁴ A comienzos de 1912, con aproximadamente 31.500 kilómetros de vías, Argentina era el país con la red ferroviaria más extensa de América Latina y ocupaba el octavo lugar entre los países del mundo por la longitud de sus líneas. Mientras que un 83% de la red pertenecía a ferrocarriles particulares, el 17% restante se encontraba bajo administración estatal ("Los ferrocarriles. Su desarrollo", La Nación - en adelante LN-, 01/01/1912, p. 9).

indagar su contribución a la integración y transformación geográfica del país, escudriñar la organización de las compañías o las políticas ferroviarias de distintos gobiernos⁵, de un tiempo a esta parte son cada vez más las investigaciones que toman al mundo del trabajo ferroviario como su objeto de estudio. En conjunto con las pesquisas que desde mediados de los 80 comenzaron a examinar a los trabajadores del ferrocarril, sus formas de organización sindical, condiciones de vida y trabajo, reivindicaciones y luchas llevadas adelante⁶, los estudios producidos durante los últimos años contribuyeron a profundizar el conocimiento sobre este universo laboral.

Una diversidad de inquietudes ha guiado la producción historiográfica más reciente dedicada a los trabajadores del riel en la Argentina de las primeras décadas del siglo XX. Algunas investigaciones indagaron los saberes de los trabajadores, su regulación y sus formas de transmisión⁷; otras examinaron las instancias de

⁵ Ricardo Cicerchia, comp., Caminos de fierro...Tren a Bolivia. El ramal San Salvador de Jujuy-La Quiaca en la primera mitad del Siglo XX (Rosario: Prohistoria, 2013); Mario J. López, Historia de los ferrocarriles nacionales. 1866-1886 (Buenos Aires: Lumiere, 1994); Mario J. López, Yrigoyen, Alvear y los ferrocarriles británicos (Buenos Aires: Lumiere, 2012); Mario J. López y Jorge Waddell, comp., Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. Ciento cincuenta años de política ferroviaria (Buenos Aires: Lumiere, 2007); Andrés M. Regalsky, Mercados, inversiones y elites: las inversiones francesas en la Argentina, 1880-1914, (Buenos Aires: Editorial de la Universidad Nacional de Tres de Febrero, 2002); Juan A. Roccatagliata, Los ferrocarriles en la Argentina: Un enfoque geográfico (Buenos Aires: Eudeba, 1987); Elena Salerno, "Los ferrocarriles del Estado, conectividad y política en la Argentina", Revista de Historia 3-4 (diciembre 2002): 216-35; Jorge Schvarzer y Teresita Gómez, La primera gran empresa de los argentinos: el Ferrocarril del Oeste (1854-1862) (Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2006).

⁶ Dora Barrancos, "Organización obrera y formación laboral a principios de siglo: los maquinistas y trabajadores gráficos", Universidad Tecnológica Nacional, 1989; Mónica Gordillo, El movimiento obrero ferroviario desde el interior del país (1916-1922) (Buenos Aires: CEAL, 1988a); Mónica Gordillo, "La Fraternidad en el movimiento obrero: un modelo especial de relación (1916-1922)", Conflictos y procesos de la Historia Argentina Contemporánea (Buenos Aires: CEAL, 1988b); Joel Horowitz, "Los trabajadores ferroviarios en la Argentina, 1920-1943. La formación de una elite obrera", Desarrollo Económico 99 (1985): 421-46; Juan Suriano, "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 (1991): 91-115.

⁷ Luz Ayuso y Nicolás Arata, "De artesanos a trabajadores: dos estudios sobre la regulación de los saberes del trabajo", Educação Unisinos 3 (2009): 211-19; Luz Ayuso, Red de escuelas técnicas de autogestión obrera. "La Fraternidad" entre la política y la pedagogía. (1887-1927) (tesis doctoral en Ciencias de la Educación, Facultad de Filosofía y Letras, UBA, 2016); Laura Badaloni, "Saberes

sociabilidad y los festejos que tuvieron lugar entre los ferroviarios y sus organizaciones gremiales⁸; otra siguió por el lugar que las relaciones de género y las concepciones de masculinidad tuvieron en la estructuración de resistencias, protestas, culturas de oficio y construcción de solidaridades de clase⁹. A su vez, ciertas autoras se situaron en la coyuntura de la Gran Guerra para analizar el impacto que esta tuvo en las relaciones laborales entre trabajadores de diversos orígenes nacionales y las empresas de capitales franceses y británicos, países que estaban directamente involucrados en la contienda¹⁰. También, algunos estudios analizaron las relaciones entre las organizaciones gremiales ferroviarias y ciertas

técnicos, libros y protestas. La escuela de foguistas, maquinistas y personal de Locomotoras de la sección Rosario del Ferrocarril Central Argentino”, *Revista Galileo* 1 (2010a): 109-34.

⁸ Florencia D’Uva y Silvana Palermo, “Vida sindical y sociabilidades masculinas: los trabajadores ferroviarios en la Argentina de principios del siglo XX”, *Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda* 7 (septiembre 2015): 37-58; Hugo Mengascini, *El salón de la confraternidad ferroviaria. Sociabilidad y prácticas culturales de los trabajadores ferroviarios de Tandil (1920-1943)* (Buenos Aires: Asociación Amigos Teatro de la Confraternidad, 2005); Silvana Palermo, “Protesta obrera, celebraciones públicas y política electoral en la Argentina. El caso de la gran huelga ferroviaria de 1917”, en *Historias cruzadas. Diálogos historiográficos sobre el mundo del trabajo en Argentina y Brasil*, comps. Cristiana Schettini y Juan Suriano (Buenos Aires: Teseo, 2019a): 143-73.

⁹ Laura Badaloni, “Huelga Ferroviaria de 1917. Violencia, complot maximalista y mujeres incendiarias”, en *Imaginario y prácticas de un orden burgués. Rosario, 1850-1930. Instituciones, conflictos e identidades. De lo "nacional" a lo local*, Tomo II, dir. Marta Bonaudo (Rosario: Prohistoria, 2010b): 95-116; Florencia D’Uva, “Masculinidades obreras en los ferrocarriles: fuerza física, riesgos y responsabilidad profesional en la Argentina de principios del siglo XX”, *Estudios del ISHIR* 25 (2019a); Silvana A. Palermo, “¿Trabajo masculino, protesta femenina? La participación de la mujer en la gran huelga ferroviaria de 1917”, en *Historias de luchas, resistencias y representaciones. Mujeres en la Argentina, siglos XIX y XX*, comps. María Celia Bravo, Fernanda Gil Lozano y Valeria Pita (Tucumán: Editorial de la Universidad Nacional de Tucumán, 2007), 91-121; Silvana A. Palermo, “Masculinida de, conflictos e solidaridades no mundo do trabalho ferroviário na Argentina (1912-1917)”, *Mundos do Trabalho* 2 (2009b): 94-123; Silvana A. Palermo, “El derecho a mantener el hogar: las demandas obreras en la gran huelga ferroviaria desde una perspectiva de género. Argentina, 1917”, en *Vivir con lo justo. Estudios de historia social del trabajo en perspectiva de género. Argentina, siglos XIX y XX*, Andrea Andújar et al. (Rosario: Prohistoria, 2016), 81-101.

¹⁰ Laura Badaloni, “Listas negras y protesta obrera. El Ferrocarril Central Argentino y sus trabajadores durante la Primera Guerra Mundial”, *Historia Crítica* 66 (2017): 45-65; Silvana A. Palermo, “Protesta laboral, nacionalismo e internacionalismo: la huelga ferroviaria de 1917 en tiempos de la gran Guerra”, (ponencia presentada en XXI Jornadas de Historia Económica, Asociación Argentina de Historia Económica, Universidad Nacional de Tres de Febrero, Caseros, provincia de Buenos Aires, 23 al 26 de septiembre, 2008).

instituciones gubernamentales como el Departamento Nacional del Trabajo¹¹ y otros examinaron la acción de los ferroviarios en el período de los primeros gobiernos radicales, haciendo hincapié en sus organizaciones y luchas sindicales y sus vínculos con ciertas corrientes políticas de izquierda¹². En suma, cada una con sus preocupaciones e interrogantes particulares, estas investigaciones permiten adentrarse en un mundo del trabajo complejo y arrojan luz sobre aspectos diversos que hicieron al cotidiano laboral y gremial de quienes se ganaban la vida trabajando en los ferrocarriles.

Este artículo busca profundizar los conocimientos sobre las experiencias y relaciones laborales ferroviarias y para ello ubica a los propios trabajadores en el foco del análisis. Detiene su mirada en los distintos mecanismos y estrategias desplegadas por las autoridades de las empresas para controlar a su personal e imponerle ciertas maneras, hábitos y ritmos de trabajo, con el fin de rastrear cómo los propios trabajadores experimentaron, cuestionaron y redefinieron las condiciones laborales que las compañías buscaron implantar de forma unilateral. De este modo, el interés se aleja de la perspectiva patronal para recuperar la agencia de los trabajadores, acompañando las renegociaciones y disputas que estos emprendieron contra las condiciones laborales y diversas estrategias de disciplinamiento implantadas por las compañías¹³. Entiende que lo que los hombres de las empresas ferrocarrileras concibieron como “beneficios” para el personal –indemnizaciones, bonos, licencias, viviendas, entre otros–, pudo ser percibido en otra clave por los trabajadores, quienes demandaron por derechos y discutieron las reglas de trabajo que desde arriba se buscaban imponer.

¹¹ Silvana A. Palermo, “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 *La sociedad del trabajo. Las instituciones laborales en la Argentina (1900-1955)*, comps. Mirta Z. Lobato y Juan Suriano (Buenos Aires: Edhasa, 2014), 57-83.

¹² María Alejandra Monserrat, “Los trabajadores ferroviarios: sus luchas y organizaciones sindicales en el contexto de la Argentina gobernada por el radicalismo (1916-1930)”, *Cuadernos del Ciesal* 10 (2011): 97-118.

¹³ Para un análisis de las prácticas y estrategias cotidianas de resistencia de grupos subordinados, ver: James C. Scott, *Los dominados y el arte de la resistencia. Discursos ocultos* (México D.F.: Ediciones Era, 2004 [1990]).

Respecto a los desafíos organizativos y administrativos que enfrentaron las empresas para controlar una mano de obra numerosa, dispersa y variada, distintos trabajos han indagado en las novedosas formas de gestión empresarial que implementaron las compañías ferroviarias desde su surgimiento en distintos territorios¹⁴. Para el caso argentino, se destacan las investigaciones de la historiadora Laura Badaloni sobre lo que la autora entiende como “prácticas paternalistas” del ferrocarril de capitales británicos *Central Argentino* a principios del siglo XX, y sus alcances y límites en el disciplinamiento de los trabajadores¹⁵. Su producción se inserta dentro de la historiografía del trabajo que, desde hace al menos dos décadas, se dedica a analizar las políticas sociales y mecanismos implementados por distintas empresas con el fin de atraer, disciplinar y retener al personal¹⁶. Aunque algunas de estas investigaciones se centraron en las iniciativas patronales que buscaron incidir en el tiempo libre y la vida de los trabajadores por fuera del ámbito laboral, otras han analizado cómo los obreros se apropiaron, experimentaron, y respondieron muchas

¹⁴ Entre ellos se encuentra el estudio de Chandler sobre las empresas ferroviarias en EE.UU. y su implantación de nuevas relaciones laborales y políticas de control de los trabajadores (Alfred Chandler, “The Railroads: Pioneers in Modern Corporate Management”, *The Business History Review*, 39 (1965): 16-40) y el estudio de Martínez Vara sobre el programa de beneficios sociales puesto en práctica en España por la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (Tomás Martínez Vara, “Salarios y programas de bienestar industrial en la empresa MZA, 1915-1935”, *Investigaciones de Historia Económica* 3 (2006): 101-38).

¹⁵ Laura Badaloni, “Prácticas paternalistas. Sus alcances y límites en el disciplinamiento y control de la mano de obra: el caso del Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo XX en Rosario y alrededores”, *Anuario IEHS* 22 (2007): 507-24; Laura Badaloni, “La familia ferroviaria a principios del siglo XX. Bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino”, en *Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social*, comps. Dicosimo Daniel y Simonassi, Silvia (Rosario: Prohistoria, 2011), 143-57.

¹⁶ Marcelo Borges y Susana Torres, eds., *Company Towns. Labor, Space and Power Relations across Time and Continents* (New York: Palgrave Macmillan, 2012); Mariela Ceva, *Empresas, trabajo e inmigración en la Argentina: los casos de la Fábrica Argentina de Alpargatas y la Algodonera Flandria, 1887-1955* (Buenos Aires: Biblos, 2010); Thomas Klubock, “Sexualidad y proletarización en las minas del Teniente”, *Proposiciones* 21 (1992), 45-54; Thomas Klubock, *Contested Communities. Class, Gender, and Politics in Chile’s El Teniente Copper Mine, 1904-1951* (Durham and London: Duke University Press, 1998); Federico Neiburg, *Fábrica y villa obrera: historia social y antropología de los obreros del cemento* (Buenos Aires: CEAL, 1988); Silvia Simonassi, “Conflictividad laboral y políticas disciplinarias en la industria metalúrgica de la ciudad de Rosario 1973-1976”, *Anuario IEHS* 22 (2007), 465-86; Ángela Vergara, “Paternalismo industrial, empresa extranjera y campamentos mineros en América Latina: un esfuerzo de historia laboral y transnacional”, *Avances del Cesor* 10 (2013), 113-28.

de las imposiciones de las compañías¹⁷. Son estas últimas las que aquí se consideran inspiradoras para recuperar la agencia de los trabajadores y comprender la recepción que las políticas de beneficios tuvieron entre estos, más allá de las intenciones de quienes las impulsaron.

Como señaló Andrea Andújar en su estudio sobre los trabajadores petroleros en Comodoro Rivadavia y las políticas asistenciales desplegadas por el empresariado durante la década de 1920, si el análisis se concentra de forma exclusiva en las iniciativas, prácticas e ideas de la patronal, se corre el riesgo de considerar a las empresas como omnipotentes para ejercitar el control sobre la vida de los obreros y sus familias¹⁸. Por este motivo, en este artículo el interés se centra en cómo los trabajadores experimentaron, tensionaron y negociaron muchas de las imposiciones de las compañías ferroviarias. A partir de ello busca contribuir al conocimiento de las relaciones de trabajo en los ferrocarriles de la Argentina durante las primeras dos décadas del siglo XX, explorando las condiciones laborales de sus obreros, sus vínculos con jefes y superiores, su formulación de nociones sobre lo justo y los derechos en las que sustentaron sus reclamos, los sentidos y significados que construyeron sobre su trabajo y sus prácticas. Al indagar las irregularidades, arbitrariedades e incertidumbre que los trabajadores ferroviarios debieron enfrentar para acceder a los supuestos beneficios, este artículo cuestiona y complejiza su caracterización como un sector laboral privilegiado y contribuye a problematizar e historizar las negociaciones y contiendas libradas en torno a las reglas de trabajo y las formas de remuneración en la Argentina de comienzos del siglo pasado.

Para cumplir su objetivo este artículo se vale principalmente de la prensa gremial ferroviaria entendiendo que esta constituye una fuente fundamental para

¹⁷ Andrea Andújar, "Comunidad obrera, género y políticas asistenciales: Comodoro Rivadavia, 1922-1932", Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda 7 (septiembre 2015), 59-78; Laura Caruso, "La Mihanovich: trabajo marítimo, condiciones laborales y estrategia patronal en las primeras décadas del siglo XX", Trabajadores. Ideologías y experiencias en el movimiento obrero 2 (2011), 128-56; Klubock, Thomas, "Sexualidad y proletarización" y Contested Communities; Federico Neiburg, Fábrica y villa obrera; Scheinkman, Ludmila, "Empresarios, señoritas y obreras. Las escuelas de fábrica para obreras de la Liga Patriótica Argentina (1920-1928): ¿Una experiencia exitosa?", Mora 24 (2018), 23-40.

¹⁸ Andújar, Andrea, "Comunidad obrera, género y políticas asistenciales", 71.

conocer las formas en que ciertos trabajadores vivieron y presentaron sus experiencias laborales y condiciones de vida contribuyendo a crear consensos, unificar opiniones y articular ideas y sentimientos compartidos en torno a la experiencia de la explotación¹⁹. También considera otro tipo de evidencias tales como leyes y reglamentaciones nacionales, historias oficiales de los gremios ferroviarios, e informes producidos por funcionarios gubernamentales y administradores de las compañías relativos a las condiciones de trabajo en los ferrocarriles.

En el afán de comprender las experiencias de los trabajadores ferroviarios, sus vínculos con quienes administraban las empresas, y cómo estos concebían el trabajo, las remuneraciones y a sus trabajadores, la primera parte del escrito indaga las condiciones de trabajo imperantes en los ferrocarriles de la Argentina en los primeros años del siglo XX, repasando algunos de los principales inconvenientes que debieron enfrentar los trabajadores. A continuación, el análisis se adentra en las políticas de beneficios extra salariales desplegadas por las autoridades de las compañías. En un apartado se examinan algunas de las concesiones que las empresas podían otorgar a sus trabajadores, tales como bonos, licencias, indemnizaciones y jubilaciones, y en otro se analizan las presuntas facilidades que se ofrecían a los trabajadores para la construcción o adquisición de viviendas. El fin es comprender cómo los propios trabajadores vivenciaron, tensionaron y resignificaron estos supuestos beneficios, articulándolos con sus propias nociones de lo justo para, en base a ellas, formular demandas por derechos.

2. LAS CONDICIONES LABORALES EN LOS FERROCARRILES

Desde el tendido de los primeros ferrocarriles en Argentina y durante las primeras dos décadas del siglo XX, las condiciones de trabajo en el sector estuvieron caracterizadas por la ausencia de un reglamento unificado que sistematizara y

¹⁹Para un análisis sobre la prensa gremial, sus prácticas, circulación y estrategias discursivas entre fines del siglo XIX y principios del XX, ver Mirta Z. Lobato, *La Prensa Obrera* (Buenos Aires: Edhasa, 2009).

ordenara las relaciones laborales en las distintas empresas. Los reglamentos variaban según cada compañía, existiendo sustanciales diferencias en las condiciones de trabajo del personal de cada una de ellas respecto a sueldos, horarios, ascensos y otras situaciones. Además, la diversidad y heterogeneidad de trabajos comprendidos dentro del funcionamiento de los ferrocarriles implicaron condiciones laborales variadas que en gran parte estaban determinadas por las propias características de las tareas a desarrollar. De todos modos, y a pesar de la multiplicidad de situaciones que podían existir inclusive en el interior de una misma compañía entre distintos tipos de trabajadores, es posible reconocer algunas características generales que configuraron experiencias de trabajo comunes.

Al calor del desarrollo de la red ferroviaria fueron surgiendo diversas normativas y regulaciones que buscaron ordenar la actividad. En 1891 representantes legislativos discutieron y sancionaron una Ley General de Ferrocarriles que tenía como fin principal regular las concesiones, tarifas y empalmes de la red, así como establecer ciertas obligaciones de las empresas respecto a la formación y marcha de trenes, el tráfico de pasajeros y mercaderías y la conservación y mantenimiento de las vías y el material rodante. Apenas unos artículos estaban destinados a establecer ciertas obligaciones o responsabilidades de las compañías respecto al personal. Entre ellos, el artículo 11^º determinaba que toda empresa debía tener el número de empleados necesario para el funcionamiento regular del servicio y el 65^º estipulaba que era deber de las empresas velar por que todos sus empleados fueran diligentes e idóneos²⁰. Unos años más tarde, en septiembre de 1894, el presidente Luis Sáenz Peña aprobó un reglamento general preparado por la Dirección General de Ferrocarriles que comenzaría a regir para todas las empresas desde el 1^º de octubre de ese mismo año. Si bien el objetivo principal de este reglamento era el de determinar las relaciones entre el público y las compañías, al detallar algunas de las obligaciones y responsabilidades del personal de trenes, especificaba que el tiempo de servicio continuo para estos empleados no podría ser mayor que 8 horas para trenes de pasajeros y servicio de maniobras, 10 horas para trenes mixtos y 12 horas

²⁰Ley y Reglamento General de los Ferrocarriles Nacionales (Buenos Aires: Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Ferrocarriles, 1911), artículo 11 y artículo 65.

para trenes de carga, estipulando asimismo un día de descanso por cada seis días de trabajo²¹.

Durante largo tiempo este artículo fue la única reglamentación que rigió el trabajo del personal de trenes, sin existir alguna disposición similar para el resto de los trabajadores de los ferrocarriles. Aun así, las distintas empresas sistemáticamente violaban el reglamento al exigir mayor cantidad de horas de servicio y no respetar los descansos correspondientes, situación que fue denunciada reiteradas veces por el sindicato de maquinistas y foguistas La Fraternidad, fundado en 1887. Al respecto, al comenzar 1911, el periódico del gremio publicó una nota en la que afirmaba que el abuso de las empresas era general y que el artículo que regía los servicios y descansos del personal era continuamente desconocido por los superiores. “No existe ferrocarril grande ó chico, sección distante ó cercana, en que no se susciten con una continuidad alarmante protestas y reclamos por recargos en los servicios y cercenamientos en los descansos”, sentenció²².

Las jornadas excesivas de trabajo no fueron el único inconveniente que debieron enfrentar los trabajadores. Recargos de tareas, salarios bajos, ascensos y nombramientos discrecionales, persecución a la actividad gremial, multas y otros descuentos, fueron parte del cotidiano laboral de quienes trabajaron en los ferrocarriles de administración privada y estatal durante las primeras décadas del siglo XX. Organizarse en un gremio fue una herramienta vital de la que se valieron los trabajadores para enfrentar estos abusos e injusticias y los periódicos sindicales jugaron un rol fundamental como plataformas de denuncia en las que los ferroviarios exponían sus quejas, reclamos y demandas. Tanto *La Fraternidad*, publicación del gremio homónimo, como *El Obrero Ferroviario*, periódico de la Federación Obrera Ferrocarrilera –sindicato fundado en 1912 para nuclear al personal de tráfico, talleres y vía y obras– contaban con secciones en donde se publicaban las

²¹Ley y Reglamento General de los Ferrocarriles Nacionales (Buenos Aires: Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Ferrocarriles, Buenos Aires, 1911), artículo 18. El día de descanso se otorgó luego de la modificación del artículo 18 en 1903 por parte del Ejecutivo a partir de la presión ejercida por La Fraternidad (Boletín del Departamento Nacional del Trabajo -en adelante BDNT- 16, 1911, p. 205).

²² “Reglamentación General del Trabajo”, La Fraternidad (en adelante LF) 01/02/1911, p. 1.

denuncias que llegaban de distintas secciones del país y en las que se alentaba a los asociados a revelar las “arbitrariedades” y “abusos” de las empresas²³. Siguiendo los relatos y crónicas allí publicadas, se puede apreciar el repertorio de represalias que jefes y superiores podían aplicar con el fin de aleccionar al personal²⁴. A juzgar por las noticias que enviaban los afiliados de distintas compañías, estos manejos eran comunes en todas las empresas, tanto en aquellas que estaban en manos de capitales privados extranjeros –fundamentalmente británicos y franceses– como en las de administración estatal.

Una de las principales arbitrariedades que debieron enfrentar los trabajadores fue la incertidumbre de no saber con exactitud cuánto cobrarían cada mes ya que las empresas aplicaban diversos descuentos, entre ellos el correspondiente a la sociedad de socorro mutuo, montepío civil, y días no trabajados por enfermedad. A estas deducciones del salario se sumaban las multas que en la gran mayoría de los casos se aplicaban sin siquiera explicar las causas²⁵. Al respecto, en octubre de 1912 *El Obrero Ferroviario* publicó una nota enviada por un trabajador y socio de la organización:

Compañero redactor de EL OBRERO FERROVIARIO:

Desearía la publicación de la siguiente nota, la cual tiene por objeto dar a conocer de qué manera somos explotados en el Ferrocarril Rosario á Puerto Belgrano.

Naturalmente que no voy a detallar todas las injusticias que se cometen con nosotros; eso sería cosa de nunca acabar.

Días pasados, cuando vino el pagador, un mozo de tren se quejó por lo que le habían descontado.

1.º Este empleado gana \$82.50 mensuales. Según orden de la superioridad, todo empleado que no sea fijo se le descontará el 10 por ciento

²³ “Arbitrariedades”, LF 01/12/1907, p. 4; “A los colaboradores”, *El Obrero Ferroviario* (en adelante EOF), julio y agosto de 1912, p. 2 “Publicar el abuso”, LF 15/11/1912, p. 2; “Nuestra Revista”, LF 15/8/1913, p. 5; “Lo que dice el personal”, LF 15/06/1917, p. 5; “Circular nº 9”, 1913, *Circulares 1913-1915, La Fraternidad*, p. 29.

²⁴ “Un abuso”, EOF, marzo de 1913, p. 3; “Lo que reclamamos”, LF 15/01/1915, p. 1; “Ver para creer”, LF 15/05/1916, p. 4; “Lo que ganan las empresas”, LF 15/12/1916, p. 4.

²⁵ “De Tandil”, LF 01/11/1912, p. 6; “De Ameghino, F.C.O.”, LF 15/03/1917, p. 5.

del sueldo para pagar el alquiler de la casa en que vive (propiedad de la empresa).

2.º El citado empleado, cierto día en el desempeño de sus funciones se le pasó un bulto. La empresa, como medio de represión, le aplicó \$5 de multa.

3.º Por estar la gorra con algunas gotitas de aceite se le obliga a comprar otra, la cual por ser empleado se le cobra a razón de \$4. (...)²⁶.

Luego de estas deducciones, explicó el autor de la nota, al mozo le había quedado la “miserable suma” de \$65,25 con los debía atender las necesidades propias, las de su mujer y los tres hijos que ambos tenían. Considerando esto como una injusticia, exhortó a sus “compañeros de miseria” a reflexionar sobre el destino de lo recaudado con las multas, sembrando la duda sobre si irían a la caja de la compañía o a la de algún particular. En lo que era ya una especie de fórmula en las publicaciones de los periódicos obreros de la época, finalizó la nota llamando a los compañeros a cobijarse bajo la nueva organización y luchar por su prosperidad para evitar que multas y otras injusticias siguieran cayendo sobre ellos.

Unos meses más tarde, y en un contexto en el que la crisis económica comenzaba a mostrar sus primeros síntomas apremiando a los ferroviarios con prorrates, suspensiones y rebajas, el mismo trabajador volvió a denunciar a la empresa de capitales franceses en las páginas del organismo gremial. En esta oportunidad, envió algunos datos que, según él, demostraban las injusticias de las que eran víctimas los trabajadores de la compañía.

Injusticias digo, mejor sería decir crímenes, pues despojar a un padre de familia de \$5 o 10 en concepto de multas es un crimen. La falta de este dinero se traduce en las familias de esos empleados por la carencia de los artículos de primera necesidad, carne o pan, quizás lloren de hambre las criaturas.

A los autores de tales abusos bien se puede tacharlos de criminales. Y así son casi todos los que ocupan puestos elevados en la administración del F.C.R. a P.B. (...)²⁷.

²⁶ “F.C. DE R. A. P. B.”, EOF, octubre de 1912, p. 3.

²⁷ “Ferrocarril R.A.P.B”, EOF, febrero de 1913, p. 4.

A continuación, advirtió que en respuesta a las injusticias un gran número de trabajadores se había asociado a la Federación, la cual encontraba en ese ferrocarril a la mayor parte de sus afiliados, y llamó a unirse a ella a aquellos que todavía no formaran parte.

Estas denuncias invitan a reflexionar acerca de una serie de cuestiones. Ponen de relieve cómo algunos ferroviarios experimentaron sus trabajos y entendieron como abusos e injusticias ciertas prácticas frecuentes entre las empresas ferroviarias al comenzar la segunda década del siglo XX. Evidencian ciertos recursos que las superioridades utilizaron para imponer a su personal unas maneras de trabajar y que incluían multas, suspensiones, rebajas y prorrates, entre otras posibles acciones. También, revelan algunas de las respuestas de los trabajadores frente a unas condiciones laborales que percibían como injustas, en este caso la organización en una sociedad gremial, y las estrategias desplegadas para legitimar sus reclamos, como era la apelación a las necesidades no sólo del trabajador sino también a las de su familia. Por último, que un trabajador hubiera decidido escribir una nota dirigida al redactor del periódico sindical para denunciar lo que entendía como un accionar injusto por parte de una empresa, demuestra que la prensa gremial constituyó una herramienta fundamental para la difusión y publicidad de los considerados abusos de la superioridad y las reivindicaciones obreras. En sus palabras también se pone de manifiesto la importancia del reclutamiento de asociados, crucial para el engrandecimiento y consolidación de una organización, sobre todo en los primeros momentos de vida, como era el caso de la Federación Obrera Ferrocarrilera hacia fines de 1912.

Las denuncias de abusos y arbitrariedades patronales no sólo aparecieron en los periódicos sindicales ferroviarios, sino que también recibieron la atención de la prensa comercial, así como de diversos funcionarios del Estado que se encargaron de registrar la situación de los trabajadores del riel. En este sentido, en su informe producido a comienzos del siglo XX sobre las clases obreras en el interior del país, el médico y abogado Juan Bialeto Massé plasmó algunas de sus impresiones tras recorrer distintas líneas y ramales ferroviarios y entrevistarse con trabajadores, jefes y

administradores de diversas compañías. Al informar sobre su visita por distintos tramos de la empresa de capitales británicos *Gran Oeste Argentino*, que unía distintas localidades de las provincias de San Luis, Mendoza y San Juan, expuso la consternación que le causaron los dichos del administrador de la línea. Al preguntarle Massé por la existencia de algún reglamento o bases para determinar el monto de las indemnizaciones en casos de accidentes de trabajo, sobre todo en situaciones de inhabilidad o pérdida de un miembro, el administrador había respondido: “el reglamento soy yo”²⁸.

Tal expresión de arbitrariedad cobraba una relevancia especial en un contexto en el que no existían escalafones ni reglamentos que regularan las condiciones laborales de los trabajadores ferroviarios. Con un criterio discrecional, los superiores podían dispensar castigos al personal a su cargo y, según afirmaba Massé, las injusticias cometidas redundaban en el mal servicio que se ofrecía al público, ya que los trabajadores entendían muy pronto que no era “la honradez y el celo” lo que proporcionaba la estabilidad laboral o un ascenso²⁹. Por situaciones como estas, el médico catalán afirmó en su escrito que sus observaciones en los ferrocarriles se condensaban en una apreciación cada vez más arraigada: la necesidad de la acción de la ley en esta industria³⁰. Inclusive, unos años antes de su informe, Massé había presentado al ministro de Obras Públicas un proyecto de reglamentación del trabajo en los ferrocarriles, convencido de que las huelgas en el sector se debían en gran parte a la arbitrariedad del contrato de trabajo y al abuso que ejercían las compañías sobre un personal muchas veces analfabeto que apenas conocía el reglamento de la empresa en la que trabajaba³¹.

²⁸Juan BialeMassé, Informe sobre el estado, Tomo III, 386. Juan BialeMassé fue un médico y abogado catalán que desarrolló la mayor parte de su carrera profesional en la Argentina. Durante la presidencia de Julio A. Roca, el entonces ministro del Interior Joaquín V. González le encomendó la elaboración de un informe sobre las condiciones de trabajo en el interior del país, con el propósito de que sirviera como base para una futura legislación obrera. Con el tiempo, el informe publicado en 1904 se convertiría en una de sus piezas más destacadas.

²⁹ Juan BialeMassé, Informe sobre el estado, Tomo II, 91.

³⁰ Juan BialeMassé, Informe sobre el estado, Tomo II, 131.

³¹ Juan BialeMassé, Informe sobre el estado, Tomo II, 133 y 137.

3. LOS BENEFICIOS PARA EL PERSONAL

A la par que los trabajadores se organizaron, formularon demandas y emprendieron luchas para mejorar sus condiciones de vida, quienes administraban las compañías desplegaron diversas estrategias que buscaron armonizar los vínculos con el personal y conseguir que este se mantuviera leal a las empresas y alejado de las organizaciones gremiales. En mayor o menor medida, tanto las compañías ferroviarias de capitales privados como los Ferrocarriles del Estado aplicaron métodos de organización del trabajo y gestión de la mano de obra relativamente innovadores que buscaban la eficiencia administrativa y mejora del servicio, así como imponer cierta disciplina laboral³². Para ello, además de los mecanismos coercitivos –multas, traslados y rebajas– puestos en marcha con el fin de controlar a la gran cantidad de trabajadores desperdigados a lo largo de las líneas y en los distintos departamentos en que se organizaba el servicio ferrocarrilero, las autoridades de las empresas otorgaron distintos tipos de beneficios extra salariales a su personal. Estos formaban parte de la remuneración y tenían como objetivo generar lealtad, cooperación e identificación de los trabajadores con su empresa empleadora, y mantenerlos satisfechos para evitar conflictos y huelgas.

No debe desatenderse el hecho de que estas políticas de beneficios se inscribieron en una discusión más general sobre la denominada “cuestión social” que tuvo lugar en la Argentina desde fines del siglo XIX, en un contexto signado por la creciente conflictividad obrera. Esta situación planteó una serie de inquietudes entre intelectuales y políticos de la época–aunque no solo entre ellos–, quienes idearon y ensayaron diversas soluciones para prevenir y contener el malestar social. Así, mientras que algunas políticas apuntaron a reprimir y excluir los elementos considerados “disruptivos” del orden social, otras buscaron responder las demandas

³² Sobre la organización administrativa y las estrategias de gestión de la mano de obra implementadas en los Ferrocarriles del Estado, ver: Silvana Palermo, “Los desafíos de la democratización del progreso: el radicalismo y la expansión de los ferrocarriles del Estado, 1916-1930”, *Travesía* 13 (2011): 93-125; Silvana Palermo, “La racionalización del trabajo en la Argentina de principios del siglo XX: el caso de los Ferrocarriles del Estado”, *H-industri@* 16 (2015): 35-66.

y mejorar las condiciones de vida y trabajo de vastos sectores de la población³³. A tono con estas últimas, y quizás buscando evitar la intromisión del Estado como mediador y regulador de las relaciones entre capital y trabajo, algunos empresarios comenzaron a desplegar programas de beneficios para los trabajadores que, concebidos como complementos extra salariales, delinearon las relaciones laborales y los vínculos entre patronos y obreros. Las compañías ferroviarias, sin dudas, fueron pioneras en implementar estas prestaciones entre su personal.

Debido a que hasta la sanción del reglamento de trabajo ferroviario de 1917 cada empresa establecía las obligaciones y derechos de los trabajadores sin ningún tipo de contralor, los beneficios que estas concedían eran completamente discrecionales. Sobre todo, esto sucedía con las licencias, pases, indemnizaciones, jubilaciones y pensiones, las cuales eran concesiones graciabiles, es decir, otorgadas libremente, sin estar sujetas a ninguna norma más que a la que la propia compañía impusiera. Al respecto, a comienzos de 1909 el periódico de La Fraternidad criticó la actitud diferencial de las autoridades del *Central Argentino* que, tras la muerte en un accidente del maquinista inglés David Brown y el foguista B. Gorria, indemnizó a la viuda del primero con alrededor de \$7000 mientras que a la familia del segundo le otorgó sólo un año de sueldo³⁴. Unos meses más tarde, se apuntó contra la empresa de capitales británicos *Córdoba y Rosario* debido a que tras el fallecimiento del maquinista Pilar Domínguez en un choque producido por lo que el gremio consideró una negligencia de los superiores, al ser estos increpados por los compañeros del difunto para que otorgara una indemnización a los deudos, resolvieron donar tan solo el cajón fúnebre³⁵.

A causa de las arbitrariedades que regían el proceder de las empresas, hacia mediados de 1912, al tratar el tema de los accidentes de trabajo y los retiros, el periódico gremial afirmó:

³³Juan Suriano, *La cuestión social en Argentina 1870-1943* (Buenos Aires: La Colmena, 2000); Eduardo A. Zimmermann, *Los liberales reformistas. La cuestión social en la Argentina 1890-1916* (Buenos Aires: Sudamericana, 1995).

³⁴“Las suscripciones”, LF 01/03/1909, p. 4.

³⁵“Las víctimas del trabajo”, LF 01/05/1909, p. 2.

Saben perfectamente los ferroviarios todos, lo aleatorias que son las concesiones que a éste respecto hacen al personal las compañías. No ignora nadie las dificultades que se ofrecen para cobrar las mezquinas pensiones ó gratificaciones que las empresas ofrecen en casos de accidentes ó inutilización total o parcial para el trabajo. Como son voluntarias solo ellas pueden determinar el cómo y el cuánto de la indemnización o asistencia. Y como al hacerlo se tienen más en cuenta los antecedentes del obrero que la razón que le asiste, claro es que se cometen muchas injusticias³⁶. Lejos de ser entendidas como beneficios, los ferroviarios organizados denunciaron la arbitrariedad e injusticia de las “concesiones”, y los favoritismos que guiaban su otorgamiento.

Además de la discrecionalidad, existieron significativas diferencias entre las empresas. Ya a principios del siglo XX BialeMassé había informado que mientras algunas disponían de variados beneficios sociales para sus obreros –tales como escuelas, almacenes, indemnizaciones por enfermedades o accidentes, pases, jubilación y licencias anuales–, otras apenas ofrecían alguna concesión³⁷. La diferencia no parece haberse trazado entre empresas de capitales extranjeros y aquellas administradas por el Estado ya que, según apuntó el médico catalán, había compañías británicas –como el *Central Córdoba*– entre las que no otorgaban beneficios, y ferrocarriles estatales –como el *Argentino del Norte*– entre los que sí ofrecían compensaciones extra salariales. En general, las distintas compañías acordaban licencias anuales con goce de sueldo, pagos por enfermedad y accidentes, pases de tren y rebajas de boletos para empleados y sus familias, los cuales regían solo para ciertas categorías de trabajadores que tuvieran determinado tiempo de servicio, y recién al sancionarse el reglamento de 1917 comenzaron a ser reguladas, aunque no sin inconvenientes³⁸.

Aprovechándose del prestigio social del que gozaban los ferrocarriles en la época–al constituir un símbolo de progreso y modernidad capitalista que jugaba un

³⁶ “Causas lejanas é inmediatas de la huelga”, LF 01/05/1912, p. 2.

³⁷ Juan BialeMassé, Informe sobre el estado, Tomo II, 112-18.

³⁸ “Licencia anual y pagos por enfermedad”, LF mayo de 1919, p. 7; “El valor de las leyes”, EOF 01/06/1919, p. 3; “La irrisión de la legalidad”, EOF 01/12/1919, p. 1.

rol crucial en la economía del país– y conscientes de que gran parte de su personal aspiraba a hacer carrera laboral, las empresas podían especular con las expectativas de los trabajadores, prometiendo recompensas por buena conducta y productividad. También, para mantener cierto control, podían contratar a hijos, familiares o recomendados de trabajadores que ya estuvieran en servicio y así asegurarse lealtad, conocimiento de las reglas y sentido de pertenencia³⁹. Los escalafones eran otra forma de garantizar la disciplina ya que los trabajadores podían ir subiendo de categoría, ganar un mejor salario y con el tiempo acceder a beneficios como la jubilación. Hacia comienzos del siglo XX algunas empresas tenían establecido regímenes jubilatorios para su personal, pero, también en este caso, cada una tenía sus propias normas y criterios. En efecto, los administradores del *Sud* ofrecían el retiro a los trabajadores que contaran con 60 años de edad y 15 de servicio y abonaban un tercio del salario percibido hasta entonces⁴⁰. Los del *Central Argentino*, por su parte, habían establecido que todo empleado que cumpliera 55 años de edad y tuviera 15 de servicio y no pudiera seguir en su puesto, gozaría de una jubilación del 33% de su último salario⁴¹. Ferrocarriles administrados por el Estado, como el *Central Norte*, también podían tener un fondo destinado a las jubilaciones siendo el directorio de la empresa el encargado de resolver las solicitudes para acceder al beneficio⁴². En aquellos casos en que hubiera derecho a gozar de jubilación y ocurriera el fallecimiento del empleado o jubilado, viudas, hijos y/o padres podrían pedir pensión, la cual sería del mismo valor de la jubilación⁴³.

Más allá de estas diferencias existentes entre las compañías, las pensiones y retiros solían ser concesiones graciabiles que no alcanzaban a cubrir los gastos mínimos de un trabajador⁴⁴. Inclusive, las autoridades de las empresas podían utilizarlas como un instrumento de coacción a sus trabajadores como fue el caso de

³⁹ Ana Miravalles, *Los talleres invisibles. Una historia de los Talleres Ferroviarios Bahía Blanca Noroeste* (Bahía Blanca: Ferrowhite, 2013), 133.

⁴⁰ Manuel Torres Cano, dir., *Historias Ferroviarias al Sur del Salado* (Mar del Plata: Eudem, 2010), 107.

⁴¹ Juan BialetMassé, *Informe sobre el estado*, Tomo II, 117.

⁴² Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles. Buenos Aires, octubre de 1910 (Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1913), 730.

⁴³ Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles. Buenos Aires, octubre de 1910 (Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1913), 273-74.

⁴⁴ “Una iniciativa importante”, LF 01/07/1911, p. 2.

las administraciones de los ferrocarriles estatales *Central Norte* y *Argentino del Norte* las cuales, a comienzos de 1912, ante la posibilidad de que los maquinistas y foguistas se declararan en huelga, emitieron circulares en las que advirtieron que quienes se adhirieran al paro perderían los beneficios de la jubilación acordada por ley nº 4349 sancionada en 1904, la cual creaba la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones Civiles que estipulaba este beneficio al personal de los Ferrocarriles de la Nación, entre otros funcionarios y empleados del Estado⁴⁵. Frente a estas situaciones, los gremios ferroviarios se pronunciaron en favor de una legislación que protegiera a los obreros y que pusiera fin a la discrecionalidad de las empresas en lo relativo a indemnizaciones por accidentes y vejez⁴⁶.

No sólo sucedía que no siempre se otorgaba una jubilación, sino que los trabajadores corrían el riesgo de ser despedidos por “viejos”, como ocurrió a fines de 1905 con un trabajador sexagenario con 32 años de servicio, empleado en los talleres que el *Ferrocarril Sud* tenía en Banfield⁴⁷. Por este motivo, al comenzar 1900, el maquinista del *Ferrocarril Oeste*, Víctor Bassi, había presentado a estudio de la comisión directiva de La Fraternidad un proyecto relativo a la creación de un fondo de pensiones y jubilaciones. En la carta remitida al presidente del gremio, Bassi aseguraba que en el futuro varios trabajadores quedarían inutilizados para el servicio y que “sería doloroso que la Sociedad no previera (sic) el caso”⁴⁸. El proyecto formulado por este trabajador organizado sirvió como base del que años más tarde discutieron los legisladores.

En 1915, pasados tres años desde que el diputado Carlos Carlés presentara un proyecto en el Congreso, y tras extensas discusiones y modificaciones, se sancionó y reglamentó la primera ley de jubilaciones ferroviarias. Esta fue duramente criticada

⁴⁵“Circular núm. 41”, Ferrocarriles del Estado, Documentos Huelga 1912, La Fraternidad.

⁴⁶ “Legislación necesaria”, LF 01/05/1909, p. 1; “Las leyes de protección al obrero”, LF 01/09/1912, p. 3; “Contra la jubilación”, EOF noviembre de 1913, p. 1; “Accidente ferroviario. Prisión del maquinista Colombo. La negligencia de una empresa”, LF 01/10/1914, p. 3, “Los accidentes ferroviarios. El caso del compañero A. Pérez”, EOF mayo de 1916, p. 4.

⁴⁷ Manuel Fernández, *La Unión Ferroviaria a través del tiempo* (Buenos Aires, 1947), 77.

⁴⁸ “Nota referida a la jubilación y horarios de los compañeros de LF”, 15/05/1900, Proyectos Bassi, Caja de Pensiones, 1900.

por las dirigencias de La Fraternidad y la Federación Obrera Ferrocarrilera por varios motivos, entre ellos, el controvertido artículo 11 que establecía que aquellos empleados y obreros que abandonaran voluntariamente el servicio serían separados, perdiendo todo derecho a la jubilación, pensión y retiro, así como los aportes que hubieran hecho. Según interpretaban los ferroviarios agremiados, en la práctica, este artículo implicaba la anulación de la jubilación sancionada para todos aquellos trabajadores con “conciencia gremial y societaria”, convirtiéndose en un instrumento empresarial de presión y de castigo que iba a contramano de los derechos sancionados en la Constitución argentina⁴⁹. También se reprobó la forma en que se conformaría el fondo, que descontaba el 3% del salario de empleados y obreros y estipulaba que las empresas acordarían su contribución directamente con el Ejecutivo, aunque esta no podría ser menor que lo aportado por el personal⁵⁰. El descontento de los trabajadores en torno a cuestiones como los años de servicio requeridos, el límite de edad y la administración de la caja, y las gestiones encaradas por las organizaciones ferroviarias para modificar la ley, desembocaría en 1919 en una nueva ley de jubilaciones que sustituyó a la anterior y fue mejor acogida por los trabajadores⁵¹.

Los bonos y premios que algunas compañías otorgaban a su personal también despertaron críticas por parte de los trabajadores organizados. Este fue el caso de los bonos que diversas compañías concedían a los maquinistas y foguistas que redujeran el consumo de combustible y lubricante o excedieran el kilometraje recorrido. Si bien estos eran presentados como una forma de incrementar el salario y agraciar al personal, fueron denunciados por los trabajadores agremiados como un perjuicio y pretexto de las empresas para obtener mayor trabajo y pagar menos⁵². Además, las primas ofrecidas podían ser canceladas en caso de “mala conducta” o “indolencia”⁵³. Según denunció una nota publicada en *La Fraternidad* a mediados de 1914, las

⁴⁹ “La jubilación ferroviaria”, LF 01/07/1915, p. 1; “¡La jubilación ferroviaria convertida en ley!”, EOF, agosto de 1915, p. 1.

⁵⁰ Ídem.

⁵¹ “La jubilación ferroviaria”, EOF, abril de 1919, p. 3; “Ley de Jubilaciones Ferroviarias. Texto de su reglamentación”, LF 01/09/1919, p. 1; “Jubilaciones y Pensiones Ferroviarias”, EOF 01/09/1919, p. 1.

⁵² “De Almirante Solier”, LF 15/10/1912, p. 6; “El Central de Córdoba”, LF 15/01/1917, p. 7.

⁵³ Juan BialeMassé, Informe sobre el estado, Tomo III, 389.

autoridades de algunas empresas amenazaban con distintos castigos a los trabajadores que se negaban a trabajar más de lo que les correspondía. Tal fue el caso de un foguista de la sección bonaerense de Boulogne, de la empresa de capitales británicos *Central Córdoba*, quien fue amenazado con ser trasladado a Córdoba, a casi 700 kilómetros, tras manifestar que no trabajaría más tiempo del debido⁵⁴. La actitud del foguista era ejemplar para el gremio, pero, según dejan entrever algunas notas publicadas en el periódico sindical, no todos los trabajadores hacían valer sus derechos y algunos, inclusive, trabajaban horas de más de manera voluntaria. Este tipo de actitud generaba malestar entre los ferroviarios organizados quienes entendían que no había que ser “más papistas que el papa” y acusaban de “malos compañeros” y “malos obreros” a quienes excedían voluntariamente sus horas de servicio⁵⁵.

Los trabajadores de la Federación Obrera Ferrocarrilera también protestaron contra los ferroviarios que excedían sus horas de trabajo y en reiteradas oportunidades se expresaron al respecto en el periódico gremial. Advirtieron sobre la importancia de respetar el tiempo de descanso, necesario para reponer las energías vitales requeridas para atender los distintos trabajos y así evitar accidentes que luego los superiores atribuían al personal, y señalaron la necesidad de poner un coto a los abusos de las empresas⁵⁶. Al igual que desde La Fraternidad se acusaba de “malos compañeros” a quienes se excedían en sus horas de trabajo, los trabajadores organizados en la Federación señalaron la actitud “egoísta” de algunos ferroviarios que hacían horas de sobre tiempo y realizaban tareas que no les correspondían. Según advirtió “un organizado” hacia fines de 1920, esos compañeros “atentan inconscientemente contra su salud, sus intereses y los intereses de los demás trabajadores que permanecen desocupados, pues las empresas no les han de dar trabajo mientras nosotros, por una miseria, realicemos esos trabajos que no nos corresponde hacer”⁵⁷.

⁵⁴ “En el Central Córdoba. Una nueva engañifa. Los premios del kilometraje”, LF 01/06/1914, p. 2.

⁵⁵ “De Justo Daract, F.C.P.”, LF 01/12/1916, p. 10.

⁵⁶ “Abusos de las empresas. Proceder sistemático”, EOF, abril de 1914, p. 2.

⁵⁷ “C. de Gómez. Egoísmo de algunos obreros”, EOF, septiembre de 1920, p. 4.

Las sociedades de socorros mutuos organizadas por las empresas para asistir al personal en casos de accidentes, enfermedades, o inhabilitación para el trabajo, también generaron críticas por parte de los ferroviarios y sus gremios. Según estos apuntaron, se obligaba a los trabajadores a afiliarse a estas sociedades, descontándoles la cuota del sueldo y sin posibilidad de intervenir o participar en su manejo administrativo y económico. Hacia mediados de 1910, de acuerdo a los trabajadores de La Fraternidad, estas entidades eran “una nueva forma de abuso patronal”, una imposición de las empresas a su personal que desconocía la libertad de asociación y de trabajo⁵⁸. Además, en reiteradas oportunidades los gremios denunciaron irregularidades, abusos y deficiencias –cuando no, inexistencia– del servicio que brindaban estas instituciones⁵⁹. En octubre de 1915, por ejemplo, obreros de la sección General Güemes de la Federación Obrera Ferrocarrilera, en la provincia norteña de Salta, protestaron en el periódico gremial porque a pesar de que la empresa de administración estatal *Central Norte* les descontaba el 1% de su salario para la sociedad de socorros mutuos, no había ningún médico que pudiera atenderlos. Por este motivo, denunciaban, el personal debía consultar a facultativos particulares y correr con los gastos que ello ocasionara, incluso aquellos que contaban con salarios más bajos⁶⁰. Debido al mal servicio e ineficacia de estas sociedades, los trabajadores y sus organizaciones crearon sus propios sistemas de socorros mutuos en los que las empresas no tenían ningún tipo de injerencia⁶¹.

Nuevamente, al igual que ocurrió con otras prácticas de las empresas, los trabajadores ferroviarios no fueron los únicos que denunciaron el abuso que representaban estas sociedades para los trabajadores. El informe sobre mutualidades en Buenos Aires elaborado por el médico socialista Augusto Bunge durante 1909 y publicado en los Anales del Departamento Nacional de Higiene de 1914 dio cuenta

⁵⁸ “Los abusos de las empresas. Las Sociedades de Socorros Mutuos”, LF 01/04/1910, p. 2.

⁵⁹ “Diálogo”, EOF, noviembre de 1913, p. 2; “Las Sociedades de Socorros Mutuos de las Empresas”, LF 15/03/1916, p. 2; “Tucumán”, EOF, febrero de 1917, p. 4; “Para que sirven las Sociedades SS.MM.”, LF 01/07/1917, p. 3; “La SSM del F.C. del Sud”, LF 15/12 y 01/01/1919, p. 2.

⁶⁰ “General Güemes”, EOF, octubre de 1915, p. 4.

⁶¹ “Saavedra”, EOF 01/11/1921, p. 4; “SSM entre el personal del F.C.P.M.V.”, EOF 01/10/1922, p. 2. Sobre los socorros organizados por los gremios ferroviarios, ver: Florencia D’Uva, “Ayuda mutua, solidaridad gremial y género entre los trabajadores ferroviarios. Argentina, 1912-1917”, Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani” 51, 2019b, 87-122.

del mal manejo de las sociedades de socorros de algunas compañías ferroviarias, con estatutos mal redactados y poco claros, y la dirección administrativa de la caja en manos de la empresa con escasa o nula representación de los “asegurados”⁶².

4. LAS VIVIENDAS PARA EL PERSONAL

Entre las concesiones que varias empresas ofrecían a su personal, se encontraban las viviendas para los trabajadores⁶³. Durante los primeros años del siglo XX, distintas compañías comenzaron a otorgar préstamos a su personal para la adquisición de viviendas propias, o para su construcción, ofreciendo condiciones supuestamente más ventajosas que las que brindaban las sociedades anónimas de construcción y préstamo que existían en el país por esos mismos años. Según explicó Carlos Burión, subsecretario de la gerencia de la empresa de capitales británicos *Ferrocarril Pacífico*, en su informe presentado al Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles realizado en Buenos Aires en octubre de 1910, esta política había tenido su origen en la escasez de casas y el alto precio de los alquileres, tendencias que se sentían en distintas provincias⁶⁴. De acuerdo con Burión, hasta 1905, los ferrocarriles de la Argentina se habían limitado a edificar casas y habitaciones para ciertos grados

⁶²Anales del Departamento Nacional de Higiene, vol. XXI, 5 (Buenos Aires: Departamento Nacional de Higiene, septiembre y octubre 1914), 350-51.

⁶³ Para más información sobre cómo los directivos, gerentes y administradores de las compañías ferroviarias concibieron y diseñaron políticas de promoción de vivienda para sus trabajadores, ver: Silvana A. Palermo, “Empresas ferroviarias, viviendas para trabajadores y cuestión social en la Argentina moderna (1890-1920)”, *H-industri@* 25, 2019b, 5-28.

⁶⁴ Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles. Buenos Aires, octubre de 1910 (Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1913), 151. El problema de la vivienda obrera también fue abordado por el Departamento Nacional del Trabajo, el cual desde 1907 dedicó varias páginas de sus boletines a estudiar la situación de las casas y habitaciones obreras con vistas a tomar medidas resolutivas sobre esta cuestión. Por ejemplo: “Habitación Obrera”, *BDNT* 7, 1908, 661; “Casas para obreros en Buenos Aires”, *BDNT* 15, 1910, 876; “Habitaciones obreras”, *BDNT* 16, 63; “Vivienda Obrera – Recursos y Gastos”, *BDNT* 30, 129. También, distintos exponentes del reformismo liberal de principios del siglo XX investigaron y realizaron informes sobre la situación habitacional de la población obrera: Juan Alsina, *El Obrero en la República Argentina*, Tomo I (Buenos Aires, 1905), 221; Pablo Storni, “La industria y la situación de las clases obreras en la capital de la República” (tesis para optar al grado de Doctor en Jurisprudencia y Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1909), 198.

de empleados cuyos servicios se requerían de forma permanente dentro de las estaciones –jefes de estaciones, auxiliares, señaleros, cuadrillas de vía y obras– y para el personal que era llamado con frecuencia a todas horas del día y la noche, como eran los guardas, maquinistas, foguistas, o inspectores.

En efecto, el ferrocarril *Sud*, emulando las prácticas de las empresas ferroviarias de Gran Bretaña, había construido viviendas para el personal, las cuales se agrupaban por clases según las jerarquías laborales. Miembros del directorio, profesionales técnicos y otros construyeron barrios de *cottages*, como en Temperley, que, con escuelas, clubes e iglesias, se constituyeron en verdaderas colonias inglesas. En ciudades con talleres ferroviarios, como Banfield o Seigné, se construyeron colonias de viviendas de 1ª, 2ª y 3ª clase y para hombres solos, para que fueran alquiladas por los obreros. También, desde 1906 comenzaron a otorgarse créditos para que los trabajadores construyeran sus viviendas en terrenos alineados a las vías⁶⁵.

Aun así, un gran número de personal muchas veces debió acomodarse en lugares desprovistos de habitaciones adecuadas. Además, entre los guardas y maquinistas favorecidos por las empresas para poder alquilar casas, Burión señaló que existía un vivo deseo, tal como anhelaban muchos trabajadores a principios del siglo XX, de adquirir casa propia⁶⁶. En general, una condición que pusieron las empresas fue que las casas a edificarse o adquirirse estuvieran situadas dentro del radio del ferrocarril que concedía el dinero. El objetivo era fomentar la edificación y población de los pueblos atravesados por la línea, aumentando así el movimiento de pasajeros, cargas y encomiendas. Al respecto, Burión informó que, en el caso del *Ferrocarril Pacífico*, distintas estaciones ubicadas alrededor de la Capital que tenían menos de cinco años de vida –Santos Lugares, Villa del Parque, El Palomar, Sáenz

⁶⁵ William Rögind, *Historia del Ferrocarril del Sud. 1861-1936* (Buenos Aires: Establecimiento Gráfico Argentino, 1937), 231; Manuel Torres Cano, dir., *Historias ferroviarias al sur*, 107-9.

⁶⁶ Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles. Buenos Aires, octubre de 1910 (Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1913), 151-2. Este deseo de adquirir casa propia fue señalado por algunos estudios sobre las formas obreras de vivir y habitar en la Ciudad de Buenos Aires (Juan Suriano, “Vivir y sobrevivir en la gran ciudad. Habitat popular en la ciudad de Buenos Aires a comienzos del siglo”, *Estudios Sociales* 7, 1994, 49-68).

Peña, entre otras-, hacia 1910 constituían florecientes y atractivos centros de población⁶⁷.

Al analizar el asunto de las viviendas desde el punto de vista de los trabajadores es posible advertir que las presuntas facilidades otorgadas por las empresas estaban lejos de satisfacer las necesidades obreras. En los periódicos sindicales, reiteradas veces se criticaron las condiciones impuestas por las empresas para otorgar los préstamos, considerando que estas no eran convenientes para el personal. Entre otras cuestiones, se apuntó contra las compañías de capitales británicos *Central Argentino* y *Sud*, que establecían que el empleado que por cualquier razón dejara el servicio de la empresa, debía saldar la deuda en la fecha de su retiro, decretando que la empresa tendría en su poder los títulos de propiedad hasta que la deuda e intereses fueran enteramente liquidados⁶⁸. De hecho, al producirse la huelga de maquinistas y foguistas de 1912, trabajadores de ambas empresas que en Talleres y Rosario ocupaban viviendas que habían construido con préstamos de las compañías, fueron amenazados para dejar las casas e inclusive algunos llegaron a ser desalojados junto con sus familias⁶⁹.

Los ferroviarios también reprobaron las condiciones de muchas de estas viviendas y su entorno, algunos de los cuales se consideraron insalubres y/o

⁶⁷ Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles. Buenos Aires, octubre de 1910 (Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1913), 164. Al respecto, una nota publicada en *Caras y Caretas* (en adelante CyC) a mediados de 1916 llamaba la atención sobre la velocidad con la que surgían los barrios gracias al ferrocarril. Señalaba que era frecuente que, apenas se inauguraba una línea ferrocarrilera, se improvisaran pueblos alrededor de las estaciones “pues como el valor del terreno ha aumentado, sus propietarios facilitan su venta para dar lugar a la fundación de colonias y por consecuencia, a los pocos meses se improvisa un pueblo, que las más de las veces es el germen de una ciudad” (“Cómo se forma un barrio”, CyC 24/06/1916).

⁶⁸ “Préstamos al personal”, LF 01/12/1907, p. 2; “Los préstamos para edificación”, LF 01/08/1909, p. 5; En su estudio, Juan Bialeto Massé (Informe sobre el estado, Tomo II, 132) también había criticado las condiciones que el ferrocarril Santa Fe había impuesto para vender casas a obreros.

⁶⁹ “La huelga de maquinistas”, LN 08/01/1912, p. 8; “Huelga de maquinistas y fogoneros”, LN 13/01/1912, p. 12; “El desalojo de los maquinistas”, CyC 03/02/1912; “La huelga ferroviaria”, PBT 24/02/1912; “La barbarie civilizada”, *Sherlock Holmes*, 27/02/1912; “Los desalojos de viviendas en el F.C.Sud”, LF 01/05/1912, p. 6.

insuficientes para satisfacer las necesidades obreras⁷⁰. A comienzos de 1908, cuando el ferrocarril *Oeste* comenzó a construir, a 9 kilómetros de Bragado, provincia de Buenos Aires, ciento veinte casas para el personal de máquinas, trabajadores de La Fraternidad señalaron que estas estaban emplazadas en un terreno bajo y por ende inundable, que eran poco espaciales y que, al estar alejadas del lugar que aglutinaba el centro comercial, sus ocupantes no podrían saciar las necesidades cotidianas ni acceder a los servicios más básicos⁷¹. Unos años más tarde, a fines de 1912, en las páginas de *El Obrero Ferroviario*, un trabajador denunció las “miserables y ruines viviendas” que el *Sud* acordaba en alquiler a los ferroviarios de Pigüé, una localidad ubicada en el sudoeste de la provincia de Buenos Aires. Casillas de maderas, carcomidas por el tiempo, sin agua ni baño, por las que se pagaba un excesivo alquiler⁷².

Debido a las condiciones insalubres de muchas viviendas y al continuo aumento de los alquileres, hacia mediados de 1913 dentro de La Fraternidad surgió la idea de crear una cooperativa del gremio que tomara a su cargo la construcción de viviendas obreras⁷³. Si bien la idea quedó en suspenso y el periódico gremial no volvió a publicar nada al respecto, reconociendo la pervivencia del problema de la escasez de viviendas adecuadas y económicas para los trabajadores, en septiembre de 1921 el directorio de la Caja de Jubilaciones y Pensiones ferroviarias decidió crear el Hogar Ferroviario. Mediante la ley que instituyó al Hogar, la Caja quedó facultada para organizar una sección especial destinada a préstamos hipotecarios para obreros y empleados ferroviarios que tuvieran al menos diez años de servicio⁷⁴. Reglamentada por el Ejecutivo en octubre de 1922, la ley tardó aproximadamente dos años para ponerse en vigor y posibilitó que el deseo de la casa propia se convirtiera en realidad para muchos trabajadores⁷⁵.

⁷⁰ “La vivienda obrera”, LF 01/04/1913, p. 3; “Las casillas de las empresas. Cómo se vive en ellas”, LF 15/12/1913, p. 3; “Del F.C.S.F.”, LF 15/04/1917, p. 5.

⁷¹ “Casas en Campo de Maniobras, Bragado”, LF 01/03/1908, p. 2.

⁷² “Las viviendas misérrimas”, EOF, noviembre de 1912, p. 4.

⁷³ “Las habitaciones obreras. Lo que ocurre en el F.C.C.C.”, LF 15/05/1913, p. 2.

⁷⁴ “El Hogar Ferroviario. Texto de la ley”, EOF 16/10/1921, p. 1.

⁷⁵ Juan Chitti y Francisco Agnelli, Cincuentenario de La Fraternidad (Buenos Aires: Kavaschino H, 1937), 219; “Hogar ferroviario”, LF 05/12/1924, p. 14 y LF 20/12/1924, p. 20. Sobre el funcionamiento

Tal como expresó la corporación patronal Asociación del Trabajo a comienzos de 1920, desde la perspectiva del empresariado se consideraba que uno de los modos más eficaces para crear vínculos permanentes entre capitalistas y obreros, capaces de prevalecer sobre las diferencias, era el de hacer que la permanencia en el empleo implicara la posibilidad de adquirir un hogar propio⁷⁶. También es probable que con la política de préstamos las empresas buscaran moralizar a los obreros, incentivar la vida familiar y la previsión, y alejarlos de inquietudes revolucionarias y espacios considerados nocivos tales como tabernas y prostíbulos. Aunque no hay evidencias sólidas para sostener que las empresas ferroviarias buscaran controlar la vida cotidiana, familiar y moral de los trabajadores, como sucedió en otras latitudes⁷⁷, el mismo representante del *Pacífico*, en su informe presentado en el Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, afirmó que uno de los medios más eficaces de contribuir a la tranquilidad de los empleados ferroviarios era el de proporcionarles los medios para obtener una casa propia⁷⁸. Algunas de estas ideas fueron compartidas por los gremios ferroviarios que consideraban que, en la lucha contra el alcoholismo, el establecimiento de un hogar sano y confortable jugaba un rol fundamental⁷⁹.

Pero lo cierto es que, más allá del imaginario existente entre las autoridades empresariales, la configuración de barrios y colonias ferroviarias podía potenciar los lazos de solidaridad entre los trabajadores de distintos oficios, edades, nacionalidades, y sus familias, y consolidar la identidad obrera. Como recordó hace unos años el trabajador ferroviario Juan Carlos Cena, la relación social que nacía en

interno y obra del Hogar Ferroviario, ver: Enrique Chanourdie y Bernardo Poli, *El Hogar Ferroviario. Su eficiente acción social y gremial* (Buenos Aires, 1939).

⁷⁶“Casas para obreros. Un proyecto”, *Boletín de Servicios de la Asociación del Trabajo* 05/04/1920, 25.

⁷⁷ Thomas Klubock (*Sexualidad y proletarización*, 1992) ha mostrado para el caso chileno cómo las empresas mineras se preocuparon por la vida familiar de sus trabajadores, incentivando los matrimonios para lograr retener a los obreros y crear una mano de obra estable y disciplinada.

⁷⁸ Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles. Buenos Aires, octubre de 1910 (Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1913), 313.

⁷⁹ “Contra el alcoholismo”, *LF* 15/03/1913, p. 3; “Las habitaciones obreras”, *LF* 01/05/1913, p. 4.

el taller, depósito o galpón de carga, continuaba en el barrio⁸⁰. Por este motivo, a comienzos del siglo XX, algunos intelectuales preocupados por la cuestión social llamaron la atención sobre los peligros de los pueblos obreros. El mismo BialetoMassé, al mencionar en su informe el proyecto del ferrocarril de capitales británicos *Gran Oeste Argentino* de construir una villa obrera en Palmira, advirtió que la concentración y el aislamiento propio de estos centros era terreno fértil para la propagación del anarquismo⁸¹. Unos años más tarde, al estallar en 1917 la huelga en los talleres de Tafi Viejo pertenecientes a los Ferrocarriles del Estado y ubicados en la provincia norteña de Tucumán, las redes y vínculos que se habían gestado en el barrio obrero entre los trabajadores, sus familias, comerciantes y vecinos, demostraron ser cruciales en la identificación de intereses comunes que posibilitaron la solidaridad y acción conjunta durante el conflicto.

5. CONCLUSIÓN

A lo largo de estas páginas se ha visto cómo en la Argentina de comienzos del siglo XX algunos trabajadores ferroviarios y sus gremios experimentaron sus condiciones laborales y entendieron como abusos e injusticias ciertas prácticas y recursos que las superioridades de las empresas ferroviarias utilizaron para imponer a su personal unas maneras de trabajar. Estos incluían un extenso repertorio compuesto por castigos –como multas y traslados– y beneficios extra salariales– como bonos, premios y viviendas– que fueron cuestionados por los trabajadores, quienes pujaron por redefinir los términos en los que desarrollaban su labor.

Al estudiarlas disputas que los propios obreros entablaron con relación a los distintos mecanismos y estrategias desplegadas por las autoridades de las compañías ferrocarrileras para controlar al personal, fue posible advertir que las relaciones y condiciones laborales no pudieron ser definidas de forma unilateral por estas últimas. En oposición a las expectativas empresariales, trabajadores, sindicatos,

⁸⁰ Juan Carlos Cena, *Ferrovianos. Sinfonía de acero y lucha* (Buenos Aires: La nave de los locos, 2009), 483.

⁸¹ Juan BialetoMassé, *Informe sobre el estado*, Tomo III, 384.

funcionarios y representantes del Estado incidieron en la discusión de las relaciones de trabajo, cuestionando ciertas prerrogativas que las compañías se habían adjudicado y que ejercían de manera discrecional y parcial. De este modo, lejos de poder ser impuestas arbitrariamente por los superiores de las empresas, las reglas, formas y condiciones laborales en los ferrocarriles fueron el resultado de negociaciones y reformulaciones que formaron parte de un proceso relacional, dinámico y conflictivo, del que los trabajadores participaron de forma activa, construyendo sentidos sobre su trabajo y sus derechos.

De forma particular, este artículo ha puesto de relieve que los dispositivos de beneficios no siempre fueron efectivos y en algunos casos generaron todo lo contrario a lo imaginado por los hombres de las compañías. Si bien es factible pensar que muchas de las concesiones extrasalariales pudieron ser atractivas para los obreros, durante las dos primeras décadas del siglo XX los trabajadores emprendieron distintas luchas para que estas se convirtieran en derechos estipulados en reglamentos y escalafones. Es decir, las concesiones no satisficieron al personal, que protestó contra su carácter discrecional y arbitrario, buscando redefinir las reglas impuestas por las empresas. Gracias a estas luchas, muchas de las concesiones perdieron su carácter de tales y se convirtieron en derechos, como sucedió con las indemnizaciones por enfermedades y accidentes (Ley 9.688 de 1915) y las jubilaciones ferroviarias (Ley 9.653 y 10.650 de 1915 y 1919 respectivamente), o con las licencias, pases y bonos que desde 1917 comenzaron a ser estipuladas por el reglamento de trabajo ferroviario sancionado tras la huelga general de septiembre y octubre de ese año.

Por último, a partir del análisis realizado es posible cuestionar y matizar algunas de las características atribuidas a los trabajadores ferroviarios, principalmente aquellas relacionadas con su supuesta posición privilegiada. Se ha visto cómo, durante buena parte del período en estudio, la ausencia de reglamentaciones de trabajo posibilitó abusos y arbitrariedades por parte de los superiores de las compañías que conllevaron situaciones de irregularidad, precariedad e incertidumbre que los obreros del riel debieron enfrentaren su cotidianeidad laboral.

6. BIBLIOGRAFÍA

- Alsina, Juan. *El Obrero en la República Argentina*. 1905. Buenos Aires.
- Andújar, Andrea. 2015. Comunidad obrera, género y políticas asistenciales: Comodoro Rivadavia, 1922-1932. *Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda* 7 (septiembre): 59-78.
- Ayuso, Luz y Arata, Nicolás. 2009. De artesanos a trabajadores: dos estudios sobre la regulación de los saberes del trabajo. *Educação Unisinos* 3: 211-19.
- Ayuso, Luz. 2016. *Red de escuelas técnicas de autogestión obrera. "La Fraternidad" entre la política y la pedagogía. (1887-1927)*. Tesis doctoral en Ciencias de la Educación, Facultad de Filosofía y Letras, UBA.
- Badaloni, Laura. 2007. Prácticas paternalistas. Sus alcances y límites en el disciplinamiento y control de la mano de obra: el caso del Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo XX en Rosario y alrededores. *Anuario IEHS* 22: 507-24.
- _____. 2010a. Saberes técnicos, libros y protestas. La escuela de foguistas, maquinistas y personal de Locomotoras de la sección Rosario del Ferrocarril Central Argentino. *Revista Galileo* 1: 109-34.
- _____. 2010b. "Huelga Ferroviaria de 1917. Violencia, complot maximalista y mujeres incendiarias", en *Imaginario y prácticas de un orden burgués. Rosario, 1850-1930. Instituciones, conflictos e identidades. De lo "nacional" a lo local*, dir. Bonaudo, Marta, 95-116. Rosario: Prohistoria.
- _____. 2011. "La familia ferroviaria a principios del siglo XX. Bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino", en *Trabajadores y empresarios en la*

- Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social*, comps. Dicósimo Daniel y Simonassi, Silvia, 143-57. Rosario: Prohistoria.
- _____. 2017. Listas negras y protesta obrera. El Ferrocarril Central Argentino y sus trabajadores durante la Primera Guerra Mundial. *Historia Crítica* 66: 45-65
- Barrancos, Dora. 1989. Organización obrera y formación laboral a principios de siglo: los maquinistas y trabajadores gráficos. Universidad Tecnológica Nacional.
- BialetMassé, Juan. 1904. *Informe sobre el estado de las clases obreras en el interior de la República*. Buenos Aires: A. Grau.
- Borges, Marcelo y Torres, Susana, eds. 2012. *Company Towns. Labor, Space and Power Relations across Time and Continents*. New York: Palgrave Macmillan.
- Bunge, Alejandro E. 1918. *Ferrocarriles argentinos. Contribución al estudio del patrimonio nacional*. Buenos Aires: Imprenta Mercatali.
- Caruso, Laura. 2011. La Mihanovich: trabajo marítimo, condiciones laborales y estrategia patronal en las primeras décadas del siglo XX. *Trabajadores. Ideologías y experiencias en el movimiento obrero* 2: 128-56.
- Cena, Juan Carlos. 2009. *Ferrovianos. Sinfonía de acero y lucha*. Buenos Aires: La nave de los locos.
- Ceva, Mariela. 2010. *Empresas, trabajo e inmigración en la Argentina: los casos de la Fábrica Argentina de Alpargatas y la Algodonera Flandria, 1887-1955*. Buenos Aires: Biblos.
- Chandler, Alfred. 1965. The Railroads: Pioneers in Modern Corporate Management. *The Business History Review* 39: 16-40.
- Chanourdie, Enrique y Poli, Bernardo. 1939. *El Hogar Ferroviario. Su eficiente acción social y gremial*. Buenos Aires.

- Chitti, Juan y Agnelli, Francisco. 1937. *Cincuentenario de La Fraternidad*. Buenos Aires: Kavaschino H.
- Cicerchia, Ricardo, comp. 2013. *Caminos de fierro...Tren a Bolivia. El ramal San Salvador de Jujuy-La Quiaca en la primera mitad del Siglo XX*. Rosario: Prohistoria.
- D'Uva, Florencia, y Palermo, Silvana. 2015. Vida sindical y sociabilidades masculinas: los trabajadores ferroviarios en la Argentina de principios del siglo XX. *Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda* 7 (septiembre): 37-58.
- D'Uva, Florencia. 2019a. Masculinidades obreras en los ferrocarriles: fuerza física, riesgos y responsabilidad profesional en la Argentina de principios del siglo XX. *Estudios del ISHIR* 25.
- _____. 2019b. Ayuda mutua, solidaridad gremial y género entre los trabajadores ferroviarios. Argentina, 1912-1917. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"* 51: 87-122.
- Fernández, Manuel. 1947. *La Unión Ferroviaria a través del tiempo*. Buenos Aires.
- Gordillo, Mónica. 1988a. *El movimiento obrero ferroviario desde el interior del país (1916-1922)*. Buenos Aires: CEAL.
- _____. 1988b. La Fraternidad en el movimiento obrero: un modelo especial de relación (1916- 1922)", *Conflictos y procesos de la Historia Argentina Contemporánea*. Buenos Aires: CEAL.
- Horowitz, Joel. 1985. Los trabajadores ferroviarios en la Argentina, 1920-1943. La formación de una elite obrera. *Desarrollo Económico* 99: 421-46.
- Klubock, Thomas. 1992. Sexualidad y proletarización en las minas del Teniente. *Proposiciones* 21: 45-54.

- _____.1998. *Contested Communities. Class, Gender, and Politics in Chile's El Teniente Copper Mine, 1904-1951*. Durham and London: Duke University Press.
- Ley y Reglamento General de los Ferrocarriles Nacionales. 1911. Buenos Aires: Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Ferrocarriles.
- Lobato, Mirta. 2009. *La Prensa Obrera*. Buenos Aires: Edhasa.
- López, Mario, J. 1994. *Historia de los ferrocarriles nacionales. 1866-1886*. Buenos Aires: Lumiere.
- _____. 2012. *Yrigoyen, Alvear y los ferrocarriles británicos*. Buenos Aires: Lumiere.
- López, Mario, J. y Waddell, Jorge, comp. 2007. *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. Ciento cincuenta años de política ferroviaria*. Buenos Aires: Lumiere.
- Martínez Vara, Tomás. 2006. Salarios y programas de bienestar industrial en la empresa MZA, 1915-1935. *Investigaciones de Historia Económica* 3: 101-38.
- Mengascini, Hugo. 2005. *El salón de la confraternidad ferroviaria. Sociabilidad y prácticas culturales de los trabajadores ferroviarios de Tandil (1920-1943)*. Buenos Aires: Asociación Amigos Teatro de la Confraternidad.
- Miravalles, Ana. 2013. *Los talleres invisibles. Una historia de los Talleres Ferroviarios Bahía Blanca Noroeste*. Bahía Blanca: Ferrowhite.
- Monserrat, María Alejandra. 2011. Los trabajadores ferroviarios: sus luchas y organizaciones sindicales en el contexto de la Argentina gobernada por el radicalismo (1916-1930). *Cuadernos del Ciesal* 10: 97-118.
- Neiburg, Federico. 1988. *Fábrica y villa obrera: historia social y antropología de los obreros del cemento*. Buenos Aires: CEAL.
- Palermo, Silvana A. 2007. ¿Trabajo masculino, protesta femenina? La participación de la mujer en la gran huelga

ferroviaria de 1917, en *Historias de luchas, resistencias y representaciones. Mujeres en la Argentina, siglos XIX y XX*, comps. Maria Celia Bravo, Fernanda Gil Lozano y Valeria Pita, 91-122. Tucumán: Editorial de la Universidad Nacional de Tucumán.

- _____. 2008. Protesta laboral, nacionalismo e internacionalismo: la huelga ferroviaria de 1917 en tiempos de la Gran Guerra. Ponencia presentada en *XXI Jornadas de Historia Económica*, 23 al 26 de septiembre, en Caseros, provincia de Buenos Aires.
- _____. 2009. Masculinidade, conflitos e solidariedades no mundo do trabalho ferroviário na Argentina (1912-1917). *Mundos do Trabalho* 2: 94-123.
- _____. 2011. Los desafíos de la democratización del progreso: el radicalismo y la expansión de los ferrocarriles del Estado, 1916-1930. *Travesía* 13: 93-125.
- _____. 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 *La sociedad del trabajo. Las instituciones laborales en la Argentina (1900-1955)*, comps. Mirta Lobato y Juan Suriano, 57-84. Buenos Aires: Edhasa.
- _____. 2015. La racionalización del trabajo en la Argentina de principios del siglo XX: el caso de los Ferrocarriles del Estado. *H-industri@*, 16: 35-66.
- _____. 2016. El derecho a mantener el hogar: las demandas obreras en la gran huelga ferroviaria desde una perspectiva de género. Argentina, 1917. En *Vivir con lo justo. Estudios de historia social del trabajo en perspectiva de género. Argentina, siglos XIX y XX*, Andújar, Andrea et al. 81-101. Rosario: Prohistoria.
- _____. 2019a. Protesta obrera, celebraciones públicas y política electoral en la Argentina. El caso de la gran huelga

- ferroviaria de 1917. En *Historias cruzadas. Diálogos historiográficos sobre el mundo del trabajo en Argentina y Brasil*, comps. Cristina Schettini y Juan Suriano, 143-73. Buenos Aires: Teseo.
- _____. 2019b. Empresas ferroviarias, viviendas para trabajadores y cuestión social en la Argentina moderna (1890-1920). *H-industri@* 25: 5-28.
- Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles. 1913. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.
- Regalsky, Andrés M. 2002. *Mercados, inversiones y elites: las inversiones francesas en la Argentina, 1880-1914*. Buenos Aires: Editorial de la Universidad Nacional de Tres de Febrero.
- Roccatagliata, Juan A. 1987. *Los ferrocarriles en la Argentina: Un enfoque geográfico*. Buenos Aires: Eudeba.
- Rögind, William. 1937. *Historia del Ferrocarril del Sud. 1861-1936*. Buenos Aires: Establecimiento Gráfico Argentino.
- Salerno, Elena. 2002. Los ferrocarriles del Estado, conectividad y política en la Argentina. *Revista de Historia* 3-4 (diciembre): 216-235.
- Schvarzer, Jorge y Gómez, Teresita. 2006. *La primera gran empresa de los argentinos: el Ferrocarril del Oeste (1854-1862)*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Scheinkman, Ludmila. 2018. Empresarios, señoritas y obreras. Las escuelas de fábrica para obreras de la Liga Patriótica Argentina (1920-1928): ¿Una experiencia exitosa? *Mora* 24: 23-40.
- Scott, James C. 2004. *Los dominados y el arte de la resistencia. Discursos ocultos*. México D.F.: Ediciones Era.
- Simonassi, Silvia. 2007. Conflictividad laboral y políticas disciplinarias en la industria metalúrgica de la ciudad de Rosario 1973-1976. *Anuario IEHS* 22: 465-86.

- Storni, Pablo. 1909. La industria y la situación de las clases obreras en la capital de la República. Tesis para optar al grado de Doctor en Jurisprudencia y Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.
- Suriano, Juan. 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: 91-115.
- _____. 1994. Vivir y sobrevivir en la gran ciudad. Hábitat popular en la ciudad de Buenos Aires a comienzos del siglo. *Estudios Sociales* 7: 49-68.
- _____. 2000. La cuestión social en Argentina 1870-1943. Buenos Aires: La Colmena.
- Torres Cano, Manuel, Dir. 2010. *Historias Ferroviarias al Sur del Salado*. Mar del Plata: Eudem.
- Vergara, Ángela. 2013. Paternalismo industrial, empresa extranjera y campamentos mineros en América Latina: un esfuerzo de historia laboral y transnacional. *Avances del Cesor* 10: 113-28.
- Zimmermann, Eduardo A. 1995. Los liberales reformistas. La cuestión social en la Argentina 1890-1916. Buenos Aires: Sudamericana.