

XXI JORNADAS DE HISTORIA ECONOMICA
ASOCIACION ARGENTINA DE HISTORIA ECONOMICA
UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRES DE FEBRERO
Caseros (Buenos Aires), 23 al 26 de septiembre de 2008
<http://xxijhe.fahce.unlp.edu.ar>
ISBN: 978-950-34-0492-8

Protesta laboral, nacionalismo e internacionalismo:
La huelga ferroviaria de 1917 en tiempos de la Gran Guerra

Silvana Alejandra Palermo (UNGS)

El 24 de septiembre de 1917 todos los trabajadores ferroviarios, sin distinción de oficios, se unieron para declarar la primera huelga general ferroviaria en la historia Argentina. La tensión entre las compañías y los trabajadores se retrotraía al invierno, cuando ocurrieron las protestas parciales en los talleres de las líneas del Ferrocarril del Estado en Tañi Viejo, Tucumán, y en el ferrocarril británico Central Argentino en Pérez y Rosario, Santa Fe. Al llegar la primavera, la mayoría de los trabajadores habían formulado sus pliegos de condiciones –listados que incluían sus demandas desde aumento de salarios hasta beneficios extra-salariales- para presentarlos antes sus respectivas administraciones. Ante la negativa de las empresas y frente al creciente malestar laboral, los tres sindicatos ferroviarios: *La Fraternidad*, representante de los maquinistas y foguistas, la *Federación Obrera Ferrocarrilera*, compuesta por el personal de talleres, tráfico y vía y obras y la *Asociación Argentina de Telegrafistas y Empleados Postales* decidieron iniciar la huelga y llevar adelante en forma coordinada las negociaciones durante el conflicto.

Se trató de una huelga sin precedentes, en términos de sus alcances, repertorios de acción colectiva e impacto político. Aunque otros conflictos se prolongaron por más tiempo –el primer paro de maquinistas y foguistas de 1912 alcanzó los 52 días, por ejemplo- la huelga de 1917 fue la primera que logró paralizar totalmente el servicio ferroviario a nivel nacional por más de tres semanas. Durante esos días, los trabajadores abandonaron el trabajo y también sus familias se lanzaron a hacer política en las calles. Tanto en los pequeños pueblos como en las grandes ciudades se realizaron asambleas, demostraciones, conferencias y eventos públicos variados. Toda la prensa, independientemente de su posición política, destacó la sostenida participación femenina desde el inicio hasta el fin del conflicto.¹ Por cierto, los modos de acción política de las familias obreras adquirirían mayor visibilidad en buena medida debido a lo novedoso de la coyuntura política. La aplicación de

la ley electoral de 1912, que aseguró a todos los hombres el voto obligatorio y secreto sin distinción, había permitido la llegada al gobierno a un nuevo partido político: la *Unión Cívica Radical* (UCR). Aunque el presidente Hipólito Yrigoyen gozaba de la legitimidad que le conferían las elecciones limpias era consciente de la necesidad de ampliar su apoyo popular en un contexto electoral altamente competitivo. No sorprende, en consecuencia, que el ejecutivo se inclinara por mediar en el conflicto entre las empresas y los trabajadores. Su decisión concordaba con la postura adoptada por la burocracia técnica del Departamento Nacional del Trabajo, la cual confiaba poder avanzar, en este contexto, en el desarrollo de instrumentos de regulación y mediación en el mundo del trabajo. De hecho, lo lograrían, puesto que la huelga llegaría a su fin a partir de un decreto del ejecutivo ordenando la regulación del trabajo ferroviario y estableciendo un aumento de sueldo general. A partir de entonces, los conflictos entre empresas y sindicatos ferroviarios girarían en torno a las características e implementación de dicho reglamento y quedarían bajo la supervisión del Ministerio de Obras Públicas. A diferencia de los fallidos intentos de regulación laboral ocurridos durante el régimen oligárquico, el radicalismo logró fortalecer la ingerencia estatal en el conflicto entre capital y trabajo en este sector.

Dada su relevancia, la gran huelga ferroviaria recibió una considerable atención por parte de la literatura histórica. Un grupo de estudios se ha concentrado en la formación y organización de los sindicatos ferroviarios, las ideologías de sus dirigencias y la viabilidad de sus alianzas durante el conflicto.² Las investigaciones sobre historia política se interesaron por la transformación de las relaciones entre el gobierno nacional, las empresas extranjeras y los sindicatos.³ Algunos trabajos recientes han comenzado a abordar la vinculación de los trabajadores con los partidos políticos, especialmente con el radicalismo, a fin de avanzar sobre la cuestión de la identidad política de los sectores populares y sobre las estrategias electorales y las características del discurso político del partido oficial. Más allá de las contribuciones de esta diversa y rica historiografía, lo cierto es que la aproximación al conflicto se ha limitado al espacio nacional. Las relaciones existentes entre este último y las tensiones emergentes a nivel mundial han tendido a subestimarse.

Tomando en cuenta esta perspectiva global, este estudio explora una dimensión poco investigada de la cultura de los trabajadores: sus concepciones de derechos durante el conflicto. De esta manera se intenta aportar a nuestro conocimiento sobre el lenguaje político de los trabajadores durante la primera experiencia democrática en el país. Para esto, situaremos la gran huelga de 1917 en el contexto del ascenso del nacionalismo a ambos

lados del Atlántico e intentaremos establecer la vinculación entre la dinámica del conflicto de clases a nivel local con el proceso político de rivalidad entre naciones a nivel mundial.⁴ Como se sabe, para convertirse en el granero del mundo Argentina recibió de Europa, entre 1880 y 1914, aquello que más necesitaba: préstamos e inversiones directas así como inmigrantes dispuestos a trabajar. Estos flujos internacionales de capital y trabajo marcaron el proceso de formación de la clase trabajadora en este país, cuya sociedad fue adquiriendo en este período un carácter profundamente cosmopolita. Lo que vale recalcar aquí es que, por un lado, este rasgo multinacional constituyó en buena medida el corolario de las estrategias y acciones de los propios actores políticos y sociales, más que el efecto automático de la transformación estructural que acarrea la incorporación a la división internacional del trabajo para la Argentina. Por otro lado, es necesario advertir que las tensiones sociales que enfrentaron a empresarios y trabajadores a partir de la consolidación del capitalismo en Argentina no pueden desgajarse del proceso de transformación de las identidades nacionales tanto a nivel local – sobre todo a medida que el estado intentaba fortalecer su autoridad y homogeneizar mediante el patriotismo a una población culturalmente heterogénea- como a nivel internacional, en un momento en que el expansionismo imperialista de las naciones europeas desembocaría en la tragedia de la primera guerra mundial.

Para sustentar estas afirmaciones, la primera parte de este estudio reconstruye las formas de reclutamiento y los programas de beneficios extra-salariales, dos de las estrategias empresariales de las grandes compañías ferroviarias que contribuyeron a crear un mundo del trabajo multinacional. Asimismo, se sugiere que la diversidad de orígenes nacionales en toda la escala ocupacional en los ferrocarriles fue fomentada tanto por las políticas de las empresas como por las propias redes migratorias promovidas por los trabajadores. La creación de un mundo de trabajo cosmopolita debió mucho a dichas redes sociales, las cuales en buena medida reforzaron el pluralismo cultural, fortaleciendo las formas de sociabilidad, idioma, hábitos y valores enraizados en su experiencia premigratoria. Sobre estas prácticas cotidianas, las administraciones proyectaron el ideal de una familia ferroviaria cosmopolita en la cual convivían en teoría armónicamente hombres de distintas jerarquías ocupacionales y diversas nacionalidades.

La segunda parte de esta ponencia analiza los reclamos de los ferroviarios durante la gran huelga en el contexto de las expectativas y tensiones generadas por el estallido de la guerra europea así como por el avance del nacionalismo y la apertura del sistema político

en Argentina. Dado que la conflagración mundial marcó el cenit de la rivalidad imperialista y el triunfo del principio de la nacionalidad, cabe indagar como afectó esta contienda en las relaciones laborales en las grandes empresas ferroviarias radicadas en Argentina. Aquí se tratará de demostrar que éstas se transformaron en un teatro de operaciones más de la guerra, a pesar del supuesto alejamiento geográfico de los enfrentamientos bélicos europeos. Así a la recesión económica y carestía que se avecinaba en 1914, la gran guerra sumó enfrentamientos que forzaron a los trabajadores ferroviarios a confrontar la “cuestión nacional” en el curso del conflicto. ¿Cómo se articuló la defensa de los trabajadores con el principio de la nacionalidad? ¿Cómo se apelaba a la unidad de los trabajadores en un momento en que sus naciones de origen demandaban con energía la lealtad de sus ciudadanos e incluso de sus emigrados? ¿En qué medida las concepciones de derechos de los trabajadores fueron influidas por los principios republicanos y nacionalistas que sostenía el gobierno Radical? Las respuestas a estos interrogantes que se ofrecerán aquí son preliminares pues se trata de una investigación en curso. No obstante, las mismas apuntan a destacar la relevancia de un lenguaje universalista entre los trabajadores a la hora de reclamar sus demandas, un idioma político moldeado tanto por el internacionalismo de las izquierdas como por la tradición republicana de la política local.

1- Torres de Babel en las pampas: mundo de las grandes empresas ferroviarias

Estoy en medio de la pampa...Tengo ya unos cien trabajadores distribuidos en el enriamiento y la construcción de estaciones. Todos se encuentran trabajando a gusto y con sus salarios ahorran bastante. Tengo un equipo de nueve personas de Biella que han venido de Buenos Aires convocados por mí. Trabajan junto a otros de diferentes países. Esto es completamente cosmopolita y todos se llevan bien entre si.

Oreste Sola, constructor de Biella, Italia
Santa Fe, 28 de Octubre de 1910 ⁵

Las empresas ferroviarias en Argentina simbolizaron acabadamente la naturaleza híbrida de la sociedad local de principios del siglo XX. En tanto buena parte de estas empresas pertenecían a inversores británicos y franceses, la mayoría de sus empleados y trabajadores también eran en buena medida de origen europeo. Aunque algunos gobiernos provinciales y el estado nacional se involucraron en la construcción y administración ferroviaria, las líneas más rentables de las zonas pampeanas quedaron en manos de empresas extranjeras. Al entrar el siglo XX, Argentina entraba en la “edad dorada” del

desarrollo ferroviario que se interrumpiría al iniciarse la Primera Guerra Mundial. Con 34.000 kilómetros de vías, la red ferroviaria lograba ocupar el décimo lugar entre las más extensas del mundo y se convertía en uno de los sistemas más integrados de América Latina.⁶

Tamaño crecimiento de la actividad ferroviaria produjo un efecto sustantivo en el mercado de trabajo local. La actividad constructiva generó una demanda constante de trabajadores de las más variadas calificaciones y ofreció a aquellos con aspiraciones empresarias, como el caso de Oreste Sola -citado al inicio- posibilidades como contratista independiente. A su vez, el mantenimiento del servicio requería de un conjunto relativamente estable de empleados, obreros y peones en la sección de dirección, tráfico, talleres y vía y obras. Muchos de los hombres reclutados eran, por supuesto, inmigrantes europeos, como correspondía a un país que hacia 1910 había recibido un saldo neto de tres millones y medio de inmigrantes del viejo continente.⁷ A partir de 1893, la Dirección General de Ferrocarriles recopiló estadísticas diversas sobre el desempeño de todas las empresas ferroviarias en Argentina, entre las cuales se encuentran cifras del personal empleado por sección pero lamentablemente no se registra información sobre el origen nacional de dicha población. Careciendo de un enfoque general del fenómeno, una aproximación micro, a partir de algunas historias de vida de trabajadores reconstruidas sobre la base de correspondencia, encuestas o memorias biográficas permite realizar algunas inferencias provisionales sobre los modos de reclutamiento del personal.

Puede que los ferrocarriles fueran para muchos jóvenes europeos uno de los pasos obligados en su experiencia laboral en América, al que se ingresaba a partir de la información brindada o la recomendación de miembros de la familia, amigos o compatriotas. Recientes estudios sobre comunidades de españoles o italianos demuestran el valor que las relaciones basadas en la aldea de origen adquieren en la sociedad de recepción a la hora de decidir cuando migrar, donde establecerse, como conseguir trabajo y donde socializar.⁸ Los pocos estudios monográficos sobre empresas que indagaron el funcionamiento de las redes migratorias y su impacto en los mecanismos de reclutamiento laboral confirman dicha imagen.⁹ La historia de Oreste Sola, un joven nacido en Biella, una ciudad del norte de Italia, ilustra bien dicho mecanismo. Tras llegar a Buenos Aires en 1901, Oreste visitó la ciudad de Mendoza donde se habían radicado algunos de sus amigos

y paisanos. Allí, rápidamente consiguió un trabajo como dibujante en una obra de expansión que realizaba el Ferrocarril Oeste. No sólo sus calificaciones le ayudaron a adquirir este trabajo (Oreste había terminado sus estudios en un instituto técnico en Italia) sino también sus contactos personales. Para ese entonces, no hablaba español, aunque se trataba de un inconveniente menor pues como recordaba “en todos lados donde iba, se hablaba Italiano o Piamontese.”¹⁰ Finalizada la construcción, sin embargo, se le ofreció trabajo estable como herrero y luego como tornero. Era evidente que una empresa ferroviaria a comienzos de siglo XX podía ofrecer oportunidades de empleo estables. Claro que no siempre satisfacían las expectativas de ascenso de los trabajadores. A los pocos años, Oreste consideró que no quería trabajar más “como obrero por bajos salarios.” Guardaba para sí otras aspiraciones: la de dirigir su propia empresa constructora. Sería, luego, la expansión de otro ferrocarril – los Ferrocarriles del Estado- la que le daría la posibilidad de concretar su deseo, al encargarse del tendido de una sección de la expansión de la línea de Santa Fe a Córdoba. Como correspondía a su condición, era el turno de Oreste de solidarizarse con sus compatriotas, tras haber sido él mismo asistido por sus propios coterráneos de Biella al llegar a Argentina. Empleó como principal jefe asistente de la construcción a un viejo compañero de escuela y reclutó varios albañiles de dicha ciudad. Para la inspección cotidiana de la obra constructiva contó con la asistencia de un chofer suizo, a quien elogiaba porque “habla siete idiomas a la perfección. Gracias a esto, resultaba un asistente sumamente útil considerando las diferentes nacionalidades de los trabajadores.”¹¹ Concluida la construcción, Oreste intentaría otros emprendimientos hasta que finalmente obtendría un puesto en la gerencia de un frigorífico en Berisso. Por supuesto, la vida de Oreste Sola no representa la trayectoria promedio de un inmigrante o de un trabajador ferroviario típico, pero sirve para ilustrar el efecto de la creciente actividad ferroviaria en la demanda de oficios y trabajos de lo más variados, el impacto de las redes en el reclutamiento laboral y la existencia de un mundo de trabajo cosmopolita.

Si para algunos, como para el joven Oreste Sola, los ferrocarriles sólo brindaban una posibilidad de empleo ocasional, para otros, en cambio, representaba una oportunidad para establecerse. Tal es el caso de los miembros de la familia Escribano, quienes tras dejar España se radicaron en Tañ Viejo, Tucumán, donde el jefe de familia fue contratado como mayordomo en el taller. Al poco tiempo sus hijos mayores ingresaron al ferrocarril. Como correspondía a una familia inmigrante, los Escribanos asistieron a otros recién llegados a

Tafí Viejo. Estas redes de ayuda mutua servían para estructurar las relaciones de vecindad y laborales y a su turno podían reforzar los vínculos de parentesco. De hecho, uno de los inmigrantes jóvenes asistido por los Escribanos, terminaría casándose con una de las hijas del matrimonio.¹² Como puede observarse, fuera el trabajo ferroviario una actividad transitoria o en un empleo estable en torno al cual algunas familias organizaron sus vidas, lo cierto es que estas historias de vida dan cuenta del impacto de las redes migratorias en los patrones de reclutamiento de los trabajadores. Esta evidencia aunque provisional y fragmentaria coincide con los hallazgos de estudios más sistemáticos realizados sobre la experiencia laboral en las empresas ferroviarias a fines del siglo XIX en Estados Unidos, un país que como la Argentina contaba con una población trabajadora caracterizada por su alta movilidad geográfica y migratoria.¹³

Claro que la conformación de una fuerza de trabajo tan diversa en términos de orígenes nacionales no era sólo el resultado de las estrategias de los propios trabajadores inmigrantes. Las administraciones ferroviarias, en verdad, también se constituyeron y nutrieron de empleados y de personal calificado en sus países de origen. Al parecer, una práctica de reclutamiento doble emerge a medida que se consolida el desarrollo ferroviario: mientras las posiciones más calificadas podían quedar en manos de personal británico o francés, las actividades menos calificadas quedaban en manos de otros inmigrantes o de los nacidos en Argentina. Al menos así parecen sugerirlo un extenso listado del personal empleado por el ferrocarril británico Central Argentino, entre 1870 y 1930. La mayoría de los ingenieros, asistentes de ingenieros, dibujantes, supervisores de talleres, maquinistas, jefes de estación, tesoreros y superintendentes eran británicos. Una situación similar se deduce de la lectura de las historias oficiales de las empresas al sintetizar las trayectorias del personal técnico y administrativo que ejercía los cargos superiores de las gerencias ferroviarias.¹⁴

Dada la significativa diversidad de orígenes de la población trabajadora, tanto a nivel de las jerarquías como en los estratos menos calificados, las empresas ferroviarias bien pueden considerarse como una suerte de torres de Babel en las pampas. Aunque sugerente, la imagen puede conducir a una comprensión inadecuada de la sociabilidad en el mundo del trabajo. Estos distintos grupos migratorios no parecen haber permanecido en una situación de fragmentación o aislamiento entre sí, estableciendo tan sólo conexiones

mínimas originadas por el trabajo cotidiano. La existencia de una política empresarial que mediante programas de beneficios extra-salariales –en particular de actividades durante el tiempo libre- orientó y canalizó la voluntad de sociabilidad de los ferroviarios contribuyó a la integración de este universo de trabajadores tan diverso. Los historiadores han acuñado la frase “capitalismo benefactor” o “*company welfare*” para referirse a las políticas sociales de las grandes empresas modernas, que dada su alta rentabilidad, buscaban atraer y retener a los trabajadores no sólo mediante salarios elevados sino también a partir de beneficios adicionales. Con estos términos, se ha intentado historizar las relaciones entre empresarios y trabajadores ya que el interés de aquellos por el bienestar de estos últimos requiere conceptualizarse no sólo como el legado de una práctica paternalista pre-industrial, sino como el emergente novedoso de un sistema de compensaciones extra-salariales diseñado por empresas tecnológicamente sofisticadas e innovadoras en términos de su organización empresarial.¹⁵

La prensa empresaria y las ponencias presentadas a las Conferencias organizadas por la Asociación Internacional Sudamericana de Ferrocarriles revelan la gran diversidad de iniciativas tomadas por las empresas ferroviarias radicadas en la Argentina: construcción de barrios ferroviarios, asistencia de salud y seguro médico, sistemas de préstamo y ahorro, pensiones y actividades recreativas.¹⁶ Aunque estos beneficios no alcanzaban a todos los trabajadores, involucraban a buena parte de los que aspiraban a cierta estabilidad y promoción en su empleo. En el caso de los programas dedicados a la organización del tiempo libre -recreaciones y deportes patrocinados por las compañías- la influencia de las administraciones alcanzaba a las familias de empleados y obreros. Estos programas estaban imbuidos de nociones preconcebidas -heredadas en buena medida de las prácticas empresariales de los países de origen de los administradores- sobre el modelo de relaciones entre la gerencia y los trabajadores y los hábitos y valores que debían inculcarse al personal.¹⁷ En el marco del ascenso del imperialismo cultural europeo dominante a fines del siglo XIX, no cabe duda que en buena medida estos administradores concebían sus programas de beneficios como parte de su misión civilizadora en las repúblicas del Cono Sur.¹⁸

Cabe advertir, sin embargo, que a pesar de este sentido de superioridad cultural las compañías mostraban cierta tolerancia a las diferencias nacionales, probablemente porque

se trataba de expresiones culturales del propio mundo europeo. En este sentido, la actitud de las administraciones ferroviarias europeas en Argentina contrasta con la de los empresarios norteamericanos en dicho país, quienes comprometieron sus esfuerzos en programas de americanización de los inmigrantes europeos.¹⁹ Es evidente que con la creación de centros culturales y deportivos, las gerencias esperaban fomentar en su personal el valor de lo que consideraban una utilización fructífera, sana y moralmente adecuada del tiempo libre que a la par sirviera para reforzar el sentido de pertenencia a una comunidad ferroviaria. En verdad, se trataba de una visión social y culturalmente jerarquizada de la “familia ferroviaria” aunque no exigiera la dilución total de rasgos culturales diferenciados. Así por ejemplo, en 1903, el ferrocarril británico Central Argentino fundó el Instituto Central en Rosario, cuya biblioteca contaba con más de 200 ejemplares, en su mayoría en idioma inglés. No obstante también se destacaba que podían consultarse más de veinte revistas ilustradas argentinas y periódicos y diarios publicados en otros idiomas.²⁰

Otro ejemplo de formas de sociabilidad capaces de contener y tolerar ciertas diferencias culturales eran las actividades deportivas, las cuales recibieron una cobertura detallada en las revistas empresarias. A comienzos de 1900, la mayoría de las compañías británicas instaladas en el país habían organizado sus clubes atléticos. Algunas de las actividades allí practicadas estaban claramente orientadas a los empleados. En 1908, un comité compuesto por los directores y gerentes de todos los departamentos de los ferrocarriles británicos cedió un terreno bien situado, cercano a una estación de la ciudad, para establecer un campo de críquet y de golf. En algunos casos, estas actividades constituían verdaderos eventos sociales, como en el caso del campeonato celebrado en el club cercano al principal taller del Ferrocarril Sud, en Remedios de Escalada, al cual concurrieron tanto familiares y vecinos como familias de otros barrios y ciudades.²¹ Una popularidad aún mayor disfrutaron al parecer los torneos organizados por la Liga Ferroviaria de Fútbol. Fundada en junio de 1908, esta liga incluía a todos los equipos ferroviarios de Argentina y Uruguay. Estos estaban conformados exclusivamente por trabajadores ferroviarios y jugaban sus partidos regularmente los sábados por la tarde.²²

Algunas de las actividades recreativas que ocupaban el tiempo libre de los trabajadores estaban dirigidas más claramente a reforzar los vínculos entre los empleados y en particular entre los trabajadores y sus superiores. Nos referimos a las despedidas,

bienvenidas, celebraciones en torno a acontecimientos tales como las promociones o retiros. Los artículos de las revistas empresarias describían las reuniones como ocasiones en donde se expresaba el respeto y afecto entre el personal y los directivos y reinaba un “clima de cultura y cordialidad.” Lo que interesa subrayar a los fines de nuestro argumento, es que estas formas de sociabilidad además de buscar cimentar las buenas relaciones entre los superiores y los trabajadores facilitaban y en cierta medida reforzaban de hecho las expresiones culturales de los distintos estados-nacionales a los que pertenecía la población trabajadora. Así por ejemplo, en el banquete organizado por el Departamento de Vía y Obras en honor al Jefe de Ingenieros, un capataz ofreció un discurso elogioso de la personalidad de su superior, acto que fue agradecido con afables palabras por el homenajeado. Esta atmósfera cordial estuvo animada por una banda musical la cual incluyó en su repertorio el Himno Nacional Argentino, la Marcha Británica Dios Salve al Rey y la Marcha Real Italiana. De igual manera, al festejarse la promoción del Sr. Manuel Branch al cargo de Jefe de Tráfico, se amenizó la reunión con un conjunto de guitarristas que tocaron “graciosas piezas tanto nacionales como extranjeras.”²³

En un contexto en donde las administraciones ferroviarias enfrentaban la oposición de las organizaciones sindicales ferroviarias y el inicio de una creciente ingerencia de las autoridades estatales en el mundo del trabajo, es probable que con estas formas de sociabilidad hayan apuntado a conformar una comunidad ferroviaria armónica en un doble sentido: en tanto expresión de la cooperación entre empleados y trabajadores de distintas jerarquías y símbolo de la coexistencia pacífica de un personal multinacional. Parte del clima de armonía corporativa radicaba precisamente en la celebración de esa diversidad de nacionalidades no en su disolución bajo una única y homogénea identidad cultural. Claro que, a la vez, la construcción de un sentido de pertenencia y lealtad a la compañía exigía un mínimo de interacción social que canalizaba la voluntad de sociabilidad de los empleados y trabajadores de distintas nacionalidades, lo cual atentaba contra una interacción limitada exclusivamente al grupo comunitario. Estas prácticas y el imaginario a ellas asociada se asemejan a la imagen idílica de un mundo del trabajo cosmopolita, fraterno y afluente como el que retratado por Oreste Sola en la carta a sus padres citada al inicio. Sin duda, este retrato refleja de manera parcial y sesgada el cotidiano laboral en las compañías ferroviarias radicadas en Argentina. No obstante, no puede desestimárselo pues representaba el ideal que las grandes empresas buscaban proyectar y constituía una

construcción ideológica arraigada en prácticas y rituales que servían para reforzar vínculos personales reales o imaginarios. En suma, los programas de beneficios extra-salariales vinculaban a partir de actividades concretas y cotidianas a un personal social y culturalmente heterogéneo. De este modo, naturalizaban la visión promovida por las compañías a comienzos del siglo XX respecto a la integración apropiada de una fuerza de trabajo multinacional.

Esta concepción de comunidad ferroviaria y las prácticas a ellas asociadas enfrentaron la diatriba y, en ocasiones, los embates frontales de los militantes sindicales y de las izquierdas. Es sabido que los ferroviarios se ubicaron a la vanguardia en materia de organización sindical al fundar en 1887, *La Fraternidad*, donde se enucleaban los maquinistas y foguistas.²⁴ Los trabajadores de talleres, vía y obras y tráfico protagonizaron acciones colectivas de relevancia durante la década de 1890, pero recién lograron conformar su primer sindicato en 1902 - la *Confederación de Ferrocarrileros*- disuelta en 1907. Estos esfuerzos de organización y el ciclo de protestas de comienzos de siglo no alcanzarían para lograr avances en materia de condiciones de trabajo, sistema de pagos, aumento de salarios, limitación de las jornadas laborales, y otras demandas. La intransigencia de las empresas y la represión estatal debilitaron seriamente estas iniciativas gremiales.²⁵

Durante la década de 1910, al iniciarse el proceso de transformación política abierto por la reforma electoral de 1912, la suerte de los sindicatos ferroviarios y sus movilizaciones fue dispar. La protesta laboral recobró ímpetu precisamente al comenzar aquel año. A comienzos de enero, *La Fraternidad* llamó a una huelga general de maquinistas y foguistas en demanda fundamentalmente de la reglamentación del trabajo de dicho personal. El gobierno inició negociaciones pero al mismo tiempo permitió a las empresas contratar personal sin experiencia para reemplazar a los huelguistas. Como resultado de la intransigencia empresarial y de las contradicciones dentro del propio gobierno nacional –cuyos ministros discreparon respecto a la pertinencia del reglamento de trabajo- el movimiento terminó en un fracaso. Tras cincuenta y dos días de conflicto, los maquinistas y foguistas debieron retornar al trabajo con la sola promesa de que los huelguistas serían gradualmente reincorporados. Se trató de un fin desafortunado y de hecho las compañías cumplieron con reticencia este trato, a punto tal que la reincorporación

del personal de maquinas despedido siguió incluyéndose entre las demandas exigidas a las empresas durante la huelga nacional de 1917. Por su parte, el personal de los otros departamentos –tráfico, talleres y vía y obras- reiniciaba en 1912 la tarea de organización, fundando la *Federación Obrera Ferrocarrilera*, que gradualmente incrementaría su membresía y adquiriría un liderazgo destacado en la gran huelga.

Los reveses sufridos por los gremios al confrontar frontalmente con las compañías no alcanzaron a inhibir la difusión de la prédica de los principios de la solidaridad de clase y el internacionalismo proletario entre los trabajadores ferroviarios. El historiador William Sewell, quien ha insistido en el hecho de que la experiencia es siempre social y culturalmente construida, ha señalado la necesidad de prestar atención a los mensajes y discursos disponibles a los trabajadores para confrontar la explotación y la opresión política. En este sentido, subrayó que diferencia de las instituciones de clase, las transformaciones conceptuales o discursivas no se revierten y destruyen tan fácilmente. Según este autor, éstas tienden a ser menos vulnerables a la represión que aquellas porque “pueden ser preservadas por una minoría de militantes, en la prensa, o en la memoria de la vasta mayoría de los trabajadores. Así conservadas, están inmediatamente disponibles cuando retorna una coyuntura más favorable.”²⁶

En consecuencia, más allá de la perdurabilidad de las instituciones gremiales o los resultados de las acciones colectivas, es preciso explorar como se conforma y circula una prédica y prácticas destinadas a contrarrestar la imagen idílica de familia ferroviaria promovida por las empresas. Tanto el periódico del gremio de maquinistas y foguistas – también llamado La Fraternidad, como el de la Federación Obrera Ferrocarrilera, denominado El Obrero Ferroviario dedicaban más de dos páginas completas a publicar informes de los corresponsales de las seccionales o cartas de sus agremiados denunciando abusos cometidos por sus capataces, supervisores y jefes que, naturalmente, minaban el retrato armónico y fraterno sostenido por las administraciones. De la misma manera, no es casual que entre las numerosas denuncias a las arbitrariedades de los superiores, se incluyeran críticas a los programas de beneficios de las compañías, en particular las actividades recreativas organizadas por las empresas. Los militantes competían con las compañías por el tiempo libre de los trabajadores, pues veían con preocupación que en lugar de asistir a asambleas y “concientizarse” muchos de ellos asistían a las fiestas y

entretenimientos organizados por superiores. Un corresponsal del periódico La Fraternidad calificaba estas actividades como “propaganda de circo” destinadas a “hacerles olvidar la condición de esclavos para que el patrón siga usufructuando.” Les recordaba a sus lectores que,

los verdaderos ferroviarios no quieren peloteos de foot-ball, ni cabriolas....Quieren algo práctico: mejoras en los sueldos y no diversiones estupidas para ir a gastar lo poco que ganan en contacto con los jefecitos que en agradecimiento al día siguiente le han de aplicar alguna multa.²⁷

Los militantes entendían que la sociabilidad promocionada por las empresas deliberadamente perseguía debilitar la solidaridad entre los trabajadores y el poder de sus organizaciones. En este sentido, la nota mencionada concluía enfatizando que “procuran conformar a sus escasos adeptos con una carrera de embolsados, una cinchada, unos shots desviados contra el arco de La Fraternidad. ¡Que se diviertan!”²⁸ Un episodio similar transmitía el corresponsal de Trenque Launquen a propósito de los esfuerzos por organizar la Federación Obrera Ferrocarrilera en dicha localidad. El artículo se titulaba “Nuevo Obstáculo” y argumentaba,

Con el exclusivo propósito de contrarrestar la propaganda a favor de la organización sindical, los superiores han pretendido constituir un círculo de carácter recreativo. Ocultado, así el verdadero objetivo, varios camaradas fueron envueltos en la red, tan hábilmente tendida. Empero, esta estrategia patronal, no pudo dar el resultado que sus autores se proponen. Los compañeros nuestros, una vez que se aperciban del sinuoso fin que se proponen los organizadores del círculo han de obrar como corresponde. Por otra parte, estos señores pecan de demasiado optimismo, si creen que basta organizar bailes para destruir la Federación.²⁹

Estos ejemplos ilustran lo que constituye el tono general de la prédica que insistentemente reproducen los periódicos sindicales. Tomadas en conjunto las denuncias de abusos de los superiores, condena a las organizaciones amarillas y rechazo a las iniciativas empresariales en materia de beneficios extra-salariales transmitían un mensaje contundente: la necesidad de fortificar la unión y organización de los trabajadores, más allá de sus diferencias de calificación y de origen nacional. Mientras que la ideología empresarial invisibilizaba las divisiones de clase celebrando la construcción de una familia ferroviaria en la que convivían armónicamente trabajadores de distintas nacionalidades, la prédica del internacionalismo proletario minimizaba estas diferencias en nombre de la solidaridad de clase.

Por razones, diferentes a las esgrimidas por los militantes de las izquierdas y sindicales, la elite reformista y algunos miembros de la burocracia estatal –nucleados a partir de principios de siglo en el Departamento Nacional de Trabajo (1907)- también denunciaban la política de las compañías ferroviarias frente a su personal. Uno de los puntos de desacuerdo radicaba en la educación de los adultos y la capacitación vocacional. Mientras que las empresas desarrollaban una variada gama de actividades recreativas, programas de salud y vivienda, mostraban, sin embargo, indiferencia en materia de educación de sus empleados y trabajadores. Su falta de atención suscitaba la crítica de los funcionarios y tocaba una cuerda sensible en la opinión pública. Se argumentaba que los directorios de las empresas reclutaban su personal calificado en sus países de origen privilegiando de hecho a sus connacionales. Con estas prácticas de reclutamiento y sin ofrecer capacitación a la población local difícilmente el personal nacido en Argentina tendría probabilidades de ocupar las posiciones jerárquicas, técnicas o administrativas. Las compañías, por su parte, negaban cualquier sesgo en sus prácticas de reclutamiento y sostenían que los profesionales y administradores se seleccionaban y promocionaban en función de sus capacidades, competencias y experiencia. A medida que el personal nativo adquiriera esas calificaciones -explicaba un artículo publicado en una de las revistas empresarias- también tendría posibilidades de ser promovido a esas posiciones. Claro que precisamente aquí se encontraba el meollo del problema, en tanto solo la existencia de programas de capacitación permitiría que esto sucediera.

Este tipo de discriminación de hecho que denunciaban algunos periódicos y de la cual se hacían eco los funcionarios, incumbía tanto a empleados -profesionales, técnicos, personal administrativo- como a los trabajadores, fueran calificados o no. Las empresas se mostraban negligentes a la hora de cooperar con el gobierno nacional en materia de educación elemental y renuentes a emprender esfuerzos sistemáticos a favor de la educación vocacional. En 1909, miembros del directorio de los ferrocarriles británicos Gran Sud, Oeste y Pacífico se reunieron con el Senador Lainez y le garantizaron apoyo para establecer escuelas primarias en las principales cabeceras de estación y talleres ferroviarios. Al parecer, su promesa no se concretó pues las revistas empresariales no registraron ninguna innovación en ese sentido. Puede que las empresas entendieran que la educación elemental no constituía un asunto de su competencia, pero vale advertir que tampoco se comprometían en programas de educación vocacional. En 1904, al realizar su gira por el

interior del país con el fin de realizar un informe sobre la situación de los trabajadores destinado a fundamentar los proyectos de legislación laboral –especialmente el Código Nacional de Trabajo- el médico catalán Juan Biale Massé se sorprendió por la falta de los programas de capacitación de los trabajadores ferroviarios.³⁰ Aunque destacó los intentos que en esta materia realizaban los Ferrocarriles del Estado – los cuales contaban con escuelas en los grandes talleres ferroviarios para educación del personal- notó que aún quedaba mucho por hacer, no sólo en esta empresa, sino fundamentalmente en las compañías extranjeras.

Un desencanto similar experimentó el Ing. Pablo Nogués, Director General de los Ferrocarriles de Argentina, al indagar sobre las escuelas para maquinistas en un panel que coordinó durante la Primera Conferencia Sudamericana de Ferrocarriles realizada en Buenos Aires en 1910. Distribuyó un cuestionario entre los numerosos asistentes – entre quienes se contaban directivos de las empresas ferroviarias extranjeras radicadas en la región- el cual entre la gran diversidad de preguntas formuladas incluía una sobre la existencia de escuelas para el personal de máquinas y la conveniencia de contar con ese tipo de establecimientos en las empresas. Para su sorpresa, no sólo las empresas no contaban con este tipo de instituciones sino que inclusive alguna de ellas -por ejemplo el Ferrocarril Británico Central Argentino- ni siquiera las consideraba conveniente.³¹ Cabe recordar que las escuelas de maquinistas fueron organizadas por el gremio La Fraternidad a comienzos de siglo XX; mientras que durante la huelga de 1917 los trabajadores de talleres continuaban aún demandando la creación de escuelas de aprendices para los jóvenes que ingresaban a los talleres ferroviarios.

Tal como lo explica Biale Massé al sintetizar sus discrepancias con los ingenieros y gerentes de las empresas ferroviarias, la capacitación del personal exigía delimitar la jornada laboral, a fin de establecer un tiempo para el trabajo y otro para el estudio, lo cual forzaba a las empresas a hacer una concesión a la que no estaban dispuestas. No obstante, puede que además de esta reticencia a asignar un tiempo para la capacitación también las dificultades de establecer un idioma común de enseñanza haya influido en la dilación demostrada por las administraciones. Si bien esta hipótesis es preliminar, lo cierto es que la falta de programas educativos en las empresas reforzaba de hecho el carácter plurilingüe del mundo del trabajo ferroviario y limitaba la homogeneización cultural a partir del

aprendizaje de la lengua oficial. Dicho de otro modo, las empresas no parecían comulgar con el celo de los funcionarios estatales por imponer un idioma común para predicar la religión cívica en el mundo del trabajo. Es evidente que estos miembros de la elite gubernamental reformista perseguían el logro de objetivos diferentes a los buscados por las empresas al establecer sistemas de incentivos y beneficios. Estos últimos se proponían construir grandes empresas rentables donde prevaleciera la armonía entre superiores y trabajadores y un clima cultural multinacional. Por su parte, los intelectuales y la burocracia reformista apuntaban a fortalecer la autoridad estatal y transformar a los trabajadores en ciudadanos argentinos. Entre ambos proyectos de modernidad existían coincidencias, pero como se ha notado, también discrepancias profundas.³²

Para concluir, puede observarse que los militantes sindicales no se encontraban solos en sus esfuerzos por limitar el poder de las administraciones ferroviarias. Una posición similar sostenían los funcionarios e intelectuales reformistas, aunque por distintas razones y con diferentes objetivos. Aquellos aspiraban a construir una comunidad de trabajadores concientes y solidaria por encima de las diferencias nacionales mientras que éstos últimos, en cambio, ambicionaban convertir a una población obrera en virtuosos ciudadanos argentinos. Ellos alzaban los principios del republicanism, no los del internacionalismo proletario, frente al poder de las grandes empresas y su ideal de la familia ferroviaria cosmopolita. Para estos reformistas era imprescindible que el estado garantizara a los trabajadores el ejercicio de todos sus derechos como ciudadanos de una republica moderna.³³ Esta prédica informaría también, en buena medida, las demandas de los trabajadores en los tiempos de crisis generados por la Primera Guerra Mundial y servirían como una suerte de lengua franca a una población obrera caracterizada por su heterogeneidad de orígenes.

2- Trincheras en las pampas: empresarios y trabajadores en guerra

Es un verdadero desastre mundial. Aquellos que lleguen a ver el fin de este gran acontecimiento y aquellos que vengan después no podrán creer que en este mundo una barbarie como esta haya jamás existido.

Carta de los padres a Oreste, Valdengo, Septiembre 1915.

Primero ha comenzado por exigir a sus obreros de nacionalidad francesa, cualquiera sea su edad y número de familia, que concurran a la masacre del viejo mundo

dejando abandonados sus hogares. Y a los que se rehúsan a partir, alegando muy justificadas razones, se les mortifica con castigos injustos y continuos. Pero ninguno de estos señores, que tan alto interés demuestran por la patria, se ha preocupado de preparar sus maletas y cumplir con su deber en las trincheras. Eso queda para los obreros....

La Fraternidad, Octubre 1916.

Tal como le comentaban sus padres desde Italia a Oreste, la Primera Guerra Mundial causaba una profunda consternación en Europa e incrementaba la necesidad de ayuda de las familias radicadas en América. Claro que, para estos últimos también acarrea dificultades. La conflagración europea causaba complicaciones en la economía argentina, debido a la declinación de las exportaciones y al aún mayor retroceso de las importaciones. Es verdad que la caída del volumen de la exportación de productos alimenticios se compensó parcialmente por la suba de los precios internacionales de carne y granos. No obstante, esta tendencia incrementaba aún más el costo de vida para los consumidores locales, quienes se enfrentaban a la carestía de los combustibles y los productos importados. En este contexto, la llegada de inmigrantes se detuvo para dar paso inclusive a la emigración. El hermano de Oreste, también radicado en Buenos Aires comentaba con preocupación que “muchas familias que han arraigado aquí por un largo tiempo, con hijos argentinos, estaban abandonando esta tierra de promisión tan necesitada de un aumento de población rumbo a Brasil.³⁴

La crisis impactó profundamente en las empresas ferroviarias. Las obras en curso fueron suspendidas y se redujo la actividad en los talleres y la frecuencia de los servicios. Los trabajadores experimentaron disminución de las jornadas de trabajo y en consecuencia recorte de salarios y eventualmente el desempleo total.³⁵ Cuando en Agosto de 1917, Alejandro Ruzo, funcionario del Departamento Nacional de Trabajo, visitó los talleres de Rosario y Pérez quedó consternado por la reducción de los ingresos que sufrían las familias obreras. Los salarios de los maestros artesanos se habían reducido prácticamente a la mitad, mientras que los aprendices más jóvenes recibían compensaciones insignificantes y por largo tiempo no habían sido promocionados. Peor aún, en los pueblos ferroviarios las mujeres difícilmente encontraban trabajo y, en consecuencia, las familias dependían de los ingresos del jefe de familia varón. Con estos magros ingresos, las familias no alcanzaban a cubrir el costo de los productos alimenticios ni sus gastos de salud y mucho menos podían afrontar los pagos del alquiler.³⁶

Junto a las penurias económicas que imponía la Gran Guerra, ésta complicaba el clima general de sociabilidad en el mundo del trabajo. Para las familias trabajadoras el cumplimiento del servicio militar sumaba un motivo de inseguridad. Esto no significa que los ciudadanos de los países involucrados en la contienda que residían en Argentina no sumaran su colaboración. Un listado de personal del Ferrocarril Central Argentino documenta que muchos ferroviarios abandonaban sus cargos “a causa de la guerra” y, en algunos casos, se registraba que “murieron en acción” o simplemente no retornaron de Europa.³⁷ La vida cotidiana en las empresas extranjeras radicadas en Argentina no permaneció ajena al drama colectivo causado por la guerra. El clima relajado de banquetes y festividades se vio alterado por la celebración de servicios fúnebres simbólicos en memoria de algunos de los antiguos empleados o trabajadores caídos, como lo revelan algunas fotografías de la época del Ferrocarril Francés de Santa Fe.³⁸

Algunos historiadores han argumentado que las migraciones internacionales contribuyeron a fomentar el nacionalismo. Las diferencias regionales que separaban a los grupos migratorios en sus países de origen en ocasiones se minimizan al residir en el exterior. Más importante aún para la construcción de la identidad nacional resultaban las prácticas y activismo de las asociaciones de inmigrantes, las cuales como se sabe fomentaban una vida pública activa gracias a su prensa y sus servicios de ayuda mutua. Esta temática nos es bien conocida, gracias a los trabajos sobre las comunidades de italianos y españoles en Argentina, las cuales desarrollaron instituciones sólidas y bien arraigadas, capaces en buena medida de desarrollar un sentido de nacionalidad entre sus miembros que parecía no existir previo a la diáspora.³⁹ En las cartas que los hermanos Sola enviaban a sus padres describían la nutrida asistencia de las marchas y demostraciones organizadas a favor de los Aliados en la ciudad de Buenos Aires. Aunque el gobierno nacional optó por la neutralidad; la sociedad, en particular en Buenos Aires, estaba movilizadada. Claro que no se trataba tan sólo de una muestra más de la cultura de movilización de la ciudadanía porteña, que ahora se manifestaba en un debate entre “neutralistas” y “rupturistas.”⁴⁰ Se trataba de una conflagración que afectaba la sobrevivencia cotidiana diaria de muchas familias trabajadoras a ambos lados del Atlántico.

En efecto, las compañías ferroviarias extranjeras radicadas en Argentina estaban en guerra, por más que se encontraban en una república neutral. Sus empleados y trabajadores,

en consecuencia, quedaron expuestos a las rivalidades nacionales propias de la contienda, lo cual incrementaba la vulnerabilidad que ya experimentaban debido a la racionalización económica que imponía la Gran Guerra. Al comenzar 1916, en un memorial presentado al Ministro de Obras Publicas, Pablo Torello, La Fraternidad demandaba, entre otras cosas, una ley de estabilidad para proteger al personal ferroviario de las exoneraciones arbitrarias. Debido a la guerra europea, estas se habían hecho más frecuentes a punto de convertirse en una “práctica peligrosa.” El memorial lo resumía en detalle,

Muchas exoneraciones arbitrarias se han producido con motivo de la guerra Europea. Ha sido la República Argentina una de las primeras naciones que declaró su neutralidad absoluta en el sangriento conflicto, pero a pesar de ello, se ha estado despidiendo a obreros por el único delito de haber nacido en un país beligerante o por negarse a ir a Europa a matar o hacerse matar. El Ferrocarril Pacífico ha suspendido a numerosos obreros por ser austriacos o alemanes y el Ferrocarril de Santa Fe, el de Rosario a Puerto Belgrano y la Compañía General de Ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires después de haberlos querido obligar a marchar a Francia para llenar las funciones militares como ciudadanos de ese país. Y nada ha podido hacer el PE frente a este asunto que afectaba profundamente a la neutralidad argentina y que solo perjudicaba a esos extranjeros que aquí habían logrado formar un hogar “argentino”, hogar que ha sido deshecho, sin escrúpulo alguno, para satisfacer mezquinos odios de nacionalidad.⁴¹

La cita revela las múltiples maneras en que la contienda europea y los cambios políticos locales afectaban la situación de los trabajadores. El memorial sintetizaba de manera elegante lo que muchas cartas de ferroviarios afiliados o informes de la situación de las seccionales del interior expresaban de modo más contundente. Una carta publicada por El Obrero Ferroviario a fines de 1914 afirmaba,

Los jesuitas de la CGBA no sabiendo que hacer, quieren demostrar un espíritu de raza. Los señores quieren demostrarse francófilos a todo trance y la emprenden contra los austriacos. El 20 de septiembre fueron declarados cesantes el maquinista Rossich, el jefe de empalme Puerto R., Baissich, el auxiliar del mismo nombre y muchos otros empleados, por el grave delito de ser austriacos. Otras mil calamidades, las dejo por el momento en el tintero, pero mientras los jesuitas continúen en su infamia, siempre habrá,

Uno que no se calla

La contienda parecía poner fin a la imagen de una familia ferroviaria multinacional y armónica cultivada por las compañías. Aquellos trabajadores pertenecientes a los imperios centrales y sus aliados pasaban a ser tratados como enemigos. Aún los connacionales de las propias administraciones recibían un trato impiadoso en tanto eran presionados para cumplir sus obligaciones militares. La Gran Guerra brindaba a los militantes sindicales la oportunidad de demostrar que su prédica contra la supuesta preocupación de las empresas por el bienestar de los trabajadores era fundada. Asimismo, la llegada al gobierno nacional de un presidente electo bajo reglas más claras y con una mayor participación popular generaba expectativas. Sobretudo, si se trataba de un gobierno comprometido con la neutralidad. ¿No cabía esperar, en este contexto, que los trabajadores comprendieran el valor de la solidaridad por sobre la nacionalidad? ¿No cabía esperar, entonces, que el estado argentino garantizaría a todos los trabajadores por igual los derechos otorgados por la Constitución?

Que en esta coyuntura los sindicatos ferroviarios reforzaban sus convicciones en los principios del internacionalismo proletario y el republicanismo lo ilustra bien la defensa que realizaba La Fraternidad frente a la acusación formulada por el diario británico Herald. En febrero de 1917, éste denunciaba que los intentos de huelga en los ferrocarriles contaban con la complicidad del capital alemán. Se consideraba que de declararse una huelga esta constituía parte de las acciones alemanas destinadas a debilitar los intereses británicos. El periódico calificaba esta teoría del “complot” como una “fantasía de las más burdas” y alertaba sobre la manipulación que del nacionalismo hacían las administraciones británicas, explicando que “lo de la ayuda de los alemanes es otra invención destinada a fomentar la adhesión a las empresas por parte de los personales de nacionalidad en beligerancia con los imperios centrales.” Por lo tanto exhortaba,

¡Compañeros ferroviarios! Ojo con los apóstoles de la conveniencia. La nacionalidad aquí no tiene que intervenir para nada. Nadie habla de huelga, nadie hace propaganda en tal sentido bajo determinada nacionalidad. Aquí son los hombres de trabajo lo que solicitan lo suyo, por las vías legales y si llegara la necesidad del extremo recurso del cruce de brazos serían todos los que lo harían por expreso dictamen de su conciencia y no porque se lo exigiera bajo un pago de oro alemán...⁴²

Una vez más se insistía en subrayar la conciencia de los “hombres de trabajo” capaces de demandar sus derechos en el marco de la legalidad. De hecho, esta perspectiva informaba la

acción de los dirigentes, quienes solicitaron entrevistas a los funcionarios del gobierno la reincorporación de los despedidos arbitrariamente, una petición que también se incluyó en los pliegos de condiciones presentados a todas las empresas al estallar la huelga.⁴³

Es preciso reconocer que el hecho de que estos principios intelectuales articularan la retórica de la dirigencia sindical no alcanza a dar cuenta totalmente de su credibilidad entre los trabajadores de base. Puede suponerse que lo que movía a otros ferroviarios a solidarizarse con esos despidos injustificados era precisamente su conocimiento de la arbitrariedad cotidiana y su experiencia de la discriminación. La indignación provocada por estos abusos -originados en la situación excepcional de la contienda europea- traía a la superficie un reservorio de tensiones sociales y culturales vividas a diario y de larga data. Bajo la apariencia de esa comunidad plural y armónica que proyectaban las compañías, la falta de reglas, los abusos, y la discriminación eran prácticas familiares para los trabajadores ferroviarios. Así lo documenta la denuncia formulada por los trabajadores de San Cristóbal, un taller ferroviario ubicado en el norte de la provincia de Santa Fe, perteneciente a las líneas del estado. Pocos días antes de declararse la huelga nacional, el 20 de Septiembre de 1917, los trabajadores solicitaron a la administración el traslado del supervisor Ángel Peritore a causa de sus tendencias autoritarias. A diferencia de lo que había ocurrido meses pasados con un conflicto similar en el principal taller de la línea en Tañ Viejo, Tucumán, esta vez la administración no accedió al pedido. Por lo tanto, el primero de Octubre de 1917, los representantes de la *Federación Obrera Ferrocarrilera* le enviaron una carta al presidente Hipólito Yrigoyen esperando que intercediera personalmente a favor de su demanda. En ella, informaban sobre los pésimos antecedentes de Peritore, habituado a maltratar, en particular, a los trabajadores más vulnerables, entre los que se contaban, por supuesto, los inmigrantes recién llegados. Entre los abusos mencionados se incluía el hecho de burlarse de un trabajador ruso, Moisés Sitnisky, simplemente por que éste no hablaba español con fluidez.⁴⁴

Merece notarse que las denuncias contra las actitudes de discriminación y arbitrariedad no se detenían a nivel de los capataces y los supervisores, los agentes más directos de imponer la disciplina industrial. Estas alcanzaban también a jefes y administradores, quienes con su indiferencia, complicidad o mal ejemplo, en verdad, facilitaban este estado de cosas. Uno de las conductas más condenadas fue la del

Superintendente de Tracción y Talleres del Central Argentino, un ingeniero inglés llamado Mr. Crouch. La protesta en los talleres de Pérez y Rosario de dicho ferrocarril se inició a raíz de una disputa por disminución de horarios y jornales. El conflicto se prolongó luego de sucesivas reuniones entre los representantes sindicales y la gerencia, en las cuales no se lograba acercar posiciones. Los periódicos sindicales y el diario Socialista, *La Vanguardia*, atribuían este fracaso en buena medida a la reticencia de dicho jefe, quien eludía las reuniones con los delegados y rechazaba firmar cualquier acuerdo por escrito, argumentando que de esa manera se minaría “la autoridad de la compañía”. En una ocasión, cuando un delegado le acercó una petición, el jefe respondió con palabras ofensivas. El periódico el *El Obrero Ferroviario* lo describió como una “bestia indomesticada e indomesticable” incapaz de entender razones, cuya arrogancia exasperaba a los trabajadores, quienes mostraban su buena voluntad para negociar a pesar de sus malos modos.⁴⁵ Al declararse la huelga general en el Central Argentino, entre las demandas presentadas, los trabajadores exigieron la separación del Superintendente de sus funciones porque su actitud “intransigente y agresiva” era considerada la causante del conflicto.

Dada la función de los supervisores y jefes en las fábricas modernas, este tipo de confrontaciones sin duda expresa tensiones inherentes al sistema de producción capitalista. No obstante, como señala el historiador S. A. Smith, estos conflictos están informados por valores culturales dominantes, por relaciones sociales de género, de edad, de etnicidad o clientelares, y por los significados que a éstas se asocian.⁴⁶ Al reconocer estas dimensiones constitutivas del conflicto social, es posible advertir que estos reclamos de los trabajadores a un trato digno e igualitario expresaban las tensiones propias de una sociedad multinacional, en el contexto crítico creado por la Primera Guerra Mundial. Lo cierto es que las reacciones frente a la discriminación a causa de los orígenes étnicos y nacionales de los trabajadores eran diversas y algunos de sus diferentes significados merecen considerarse en detalle.

El manejo que el partido Socialista hizo de las recurrentes quejas contra el Superintendente del Ferrocarril Central da cuenta de la tensión existente entre las concepciones de clase y de nación presentes en su discurso político. Como *El Obrero Ferroviario*, el diario *La Vanguardia* subrayó la inflexibilidad de Mr. Crouch como causante del estallido del conflicto de los Talleres de Rosario y Pérez. La cobertura de estos

episodios ilustra que el socialismo juzgaba esta actitud no sólo como una afrenta a la dignidad proletaria sino a la nacionalidad. En este sentido, destacaba la “insolencia insoportable” por parte de una persona que,

No habla una palabra de castellano, pero que ha sabido manifestar que en dos años hará desaparecer las organizaciones ferroviarias, domando al personal como lo ha sabido domar en África. No debe extrañar esas manifestaciones de un hombre recién llegado al país, que no posee aún nuestro idioma, que desconoce nuestro ambiente y que posiblemente con toda sinceridad cree que aún somos indios y que necesitamos métodos civilizadores que el ha puesto en práctica en tierra africana.⁴⁷

Semejante actitud debía despertar la solidaridad del gobierno y la sociedad para con los trabajadores. En este sentido, concluía la noticia que esta empresa quería tratar a “la República Argentina como país conquistado, al gobierno como humilde servidor, y a los obreros como esclavos. En consecuencia, el país, el gobierno y los obreros deben defenderse de los avances de las empresas ferroviarias extranjeras.”

Estas afirmaciones coincidían con los comentarios de Alejandro Ruzo, funcionario del Departamento Nacional del Trabajo, quien había sido comisionado por el gobierno radical para mediar en el conflicto. Familiarizado con la situación, había comentado a la prensa que la disputa se había exacerbado debido al método de trabajo impuesto por este Superintendente en los Talleres. El problema, de acuerdo a Ruzo, era que este ingeniero no estaba familiarizado con los trabajadores locales y notaba que no sólo los trabajadores sino otras clases sociales de Rosario estaban convencidas que dicho ingeniero había importado sistemas de trabajo de regiones donde los trabajadores sufren condiciones de trabajo deplorables.⁴⁸ También este funcionario condenaba las reticencias del Central Argentino a responder a los pedidos de información sobre salarios y condiciones de trabajo requeridos por las autoridades del propio gobierno nacional para la mediación del conflicto. Como puede observarse, las ofensas de Mr. Crouch atentaban contra aquellos principios que definían la nacionalidad a fines del siglo XIX: el idioma –Mr. Crouch desconocía el idioma oficial- y el criterio de homogeneidad racial –Mr. Crouch no consideraba a la Argentina una nación “civilizada”, esto es habitada por blancos europeos. Como en otras partes del mundo en la era del imperialismo, el idioma y la etnicidad se convertían en los criterios básicos para definir a la nación. El otro elemento era el reconocimiento de la soberanía nacional, que reforzaba el binomio nación-estado. Por cierto, también en este sentido la gerencia del Central Argentino mostraba, cuanto menos, desconocimiento, tratando a repúblicas como a

“países conquistados”. En suma, para los funcionarios del gobierno y para el Partido Socialista –como quizás para muchos miembros educados de los sectores medios- las actitudes de este ingeniero demostraban no ya una profunda ignorancia sino un desdén por la cultura local y ofendían los principios básicos de la dignidad nacional.

Mientras que la adopción por parte del Partido Radical de esta retórica nacionalista no le generaba contradicciones, sí las provocaba en el seno del Partido Socialista. Este había adoptado inicialmente una actitud de condena a la Gran Guerra y al expansionismo de las naciones europeas. No obstante, su compromiso con el pacifismo y el internacionalismo dio lugar a una posición favorable a los aliados y más comprensiva del nacionalismo. En febrero de 1917, luego del hundimiento del barco argentino por parte de la armada alemana, el partido debatió la ruptura de las relaciones diplomáticas con Alemania. El cuestionamiento a la política de neutralidad le ofrecía además otro motivo para oponerse al gobierno y una posible causa para atraer votantes que, desilusionados con la neutralidad del gobierno radical, se inclinaron por este partido. Sin embargo, esta estrategia produciría un resultado no deseado, puesto que un considerable número de jóvenes continuaría defendiendo el internacionalismo proletario para abandonar finalmente el partido y conformar lo que en 1920 se convertiría en el Partido Comunista.⁴⁹

Las críticas de los trabajadores a los capataces, supervisores y gerentes no compartían estas tendencias nacionalistas, que alcanzaban al discurso socialista e impregnaban la retórica de los funcionarios de estado. Las cartas e informes de las seccionales publicados en *El Obrero Ferroviario* entre 1912 y 1917 sugieren que la falta del manejo del idioma español no representaba un motivo de queja para los trabajadores. Esto resulta obvio considerando que en la mayoría de las empresas ferroviarias ni el personal jerárquico, ni los trabajadores calificados o el personal no especializado hablaba, en muchos casos, el idioma del país. Desde la perspectiva de los trabajadores, la violencia verbal y física, la arbitrariedad y el despotismo ofendían sus derechos de hombres dignos, no su honor nacional. Era fundamentalmente el abuso de poder y la profunda distancia social que las jerarquías laborales imponían, lo que indignaba a los trabajadores.

Otro incidente al iniciarse la protesta en los talleres Rosario- Pérez traduce esta cosmovisión de los trabajadores. A comienzos de Julio de 1917, el comité de huelga destacaba con orgullo que muchos “supervisores y empleados de las oficinas” se acercaban al comité para apoyar la huelga, habiendo reconocido la solidaridad que unía a los trabajadores y la “civilidad” del comité de huelga. Se trataba de un gesto simbólico pues los

profesionales y jefes prometieron a la gerencia continuar su labor como lo hicieron durante las tres semanas de huelga. Sin embargo, para los huelguistas, el gesto representaba una “victoria moral.” Nunca antes, recordaba un viejo militante, los empleados se habían aproximado a un comité de huelga. Por lo general, afirmaba los empleados los miraban con desprecio porque ellos eran obreros “que usaban blusa y gorra”⁵⁰ Como sugiere esta afirmación, las actividades de recreación promovidas por las empresas para fomentar los vínculos entre el personal no alcanzaban para salvar la distancia social y cultural que se reconocía fácilmente a diario en el trabajo, a partir de la vestimenta, y que difícilmente se transgredía. Ser tratados como iguales, democratizar las relaciones entre los hombres de distintos oficios y cargos era lo que reclamaban los trabajadores. Por estas razones, y no por su ofensa al honor nacional, les indignaban conductas como la de Mr. Crouch.

El debate público sobre la conducta de las gerencias ferroviarias y su falta de sensibilidad frente a la comunidad nacional puso a las empresas a la defensiva. Por supuesto, concientes del daño que estas denuncias hacían a su prestigio público y reputación, las confrontaron. Sobre los antecedentes de Mr. Crouch, la empresa Central Argentino informó a la opinión pública que se trataba de un “profesional sobresaliente” un verdadero caballero que trata a sus trabajadores como se merecen.” El trascendido de que este ingeniero había trabajado previamente en África fue negado. Se informó que se había desempeñado como Jefe de Talleres de una importante empresa ferroviaria en Lancashire and Yorkshire, los únicos lugares donde había trabajado. Antes de viajar a la Argentina, se dijo solo había realizado un viaje a Estados Unidos.”⁵¹ Una estrategia similar llevó adelante la empresa Ferrocarril Oeste al defender la honorabilidad de otro empleado británico, Mr. Jones, un inspector de locomotoras. En los últimos días de la huelga general, éste fue encargado de manejar una locomotora hasta una estación en el barrio de Flores, luego de lo cual fue interceptado por miembros del comité de huelga, quienes lo acusaron y agredieron por no haber respetado el abandono de trabajo. Los directivos del Oeste le solicitaron al Ministro de Obras Públicas que iniciara acciones legales contra lo implicados en el ataque. La compañía resaltó que se trataba de un empleado competente y cordial quien “a pesar de ser extranjero, esta casado en el país y tiene hijos argentinos.”⁵² Resulta paradójico que en un momento en que las empresas más se identificaban con sus países de origen –al apoyar de múltiples modos el esfuerzo bélico- también buscaran mostrar, como quizás nunca antes, su integración al país de recepción. El profundo malestar laboral, la Primera Guerra Mundial y la difusión de la retórica nacionalista de los sectores medios locales en su

conjunto hacía imposible sostener la imagen de una familia ferroviaria multinacional y cosmopolita. El comité de huelga, por su parte, ironizó acerca del repentino celo nacionalista de las administraciones británicas y recordó que la empresa no dudó en despedir muchos padres de familia con hijos argentinos, simplemente por “el crimen de ser alemán o austriaco.”⁵³ No sabemos en que medida este esfuerzo de identificación por parte de las empresas con la sociedad local generaba simpatía en la población, pero las evidencias sugieren que resultaba poco creíble para los trabajadores.

La confianza de los trabajadores en los principios republicanos, por su parte, seguramente resultó minada por la represión estatal. Muchos trabajadores y sus familias resultaron muertos y heridos en confrontaciones con las autoridades, lo cual no podía menos que socavar la creencia en la capacidad del nuevo gobierno democrático para responder a las demandas obreras.⁵⁴ El 21 de septiembre un trabajador italiano de 62 años, Pedro Stuardo, falleció como resultado de incidentes con la policía en Córdoba. Ese mismo día, los soldados de infantería que patrullaban los talleres en Rosario provocaron la muerte de Pedro Mena, un español de 36 años, y varios británicos, italianos y turcos resultaron heridos. El 25 de Septiembre cayó muerto un mecánico español en la represión a una demostración de familias ferroviarias en Villa Mercedes, San Luís. El mismo día, escuadrones de infantería dispersaron columnas de manifestantes, causando la muerte de dos mujeres e hiriendo casi veinte personas, en su mayoría españoles y argentinos. El 5 de Octubre, cuatro hombres eran fatalmente heridos en Tafi Viejo, Tucumán, en una confrontación entre los huelguistas y las tropas que custodiaban la llegada del tren. Finalmente, el 15 de Octubre en una demostración en los Talleres de la empresa Gran Sud, perdería su vida un tipógrafo de 19 años y otro joven como fruto de la acción de los escuadrones de Marina que custodiaban la propiedad de la empresa.⁵⁵ La mayoría de estos funerales, organizados por asociaciones anarquistas, los gremios ferroviarios y los socialistas, contaron con una nutrida asistencia de familias obreras, quienes acompañaban en procesión los féretros hasta el cementerio y dedicaban elogiosos responsos a las víctimas. Estos rituales públicos, que reforzaban los lazos de solidaridad de clase, deben haber servido como un recordatorio del fracaso del gobierno nacional para garantizar las libertades y derechos de los trabajadores. Deben haber servido, también, como un vivido recordatorio de los límites de la imagen de una comunidad ferroviaria multinacional y armónica como la proyectada por las compañías.

Para concluir, al analizar la gran huelga ferroviaria desde una perspectiva global creemos que es posible echar luz sobre los lenguajes y las prácticas que permitieron a los trabajadores construir su identidad social. El consenso, los conflictos diarios y el ciclo de movilización en las empresas ferroviarias pueden ser mejor comprendidos al vincular más sistemáticamente las transformaciones a nivel local con los cambios económicos y políticos a nivel global. Sin duda, estas torres de Babel en las pampas no pudieron quedar exentas de las transformaciones de los estados nacionales y el nacionalismo a ambos lados del Atlántico.

NOTAS

¹ He analizado la movilización de las mujeres en “¿Trabajo Masculino, Protesta Femenina? La participación de la mujer en la gran huelga ferroviaria de 1917”, en Maria Celia Bravo, Fernanda Gil Lozano y Valeria Pita (eds.) Construcciones genéricas, representaciones culturales y protesta social en la Argentina (Siglo XIX y XX) y “Peligrosas, libertarias o nobles ciudadanas: representaciones de la militancia femenina en la gran huelga ferroviaria de 1917”, Revista Mora, n.12, Segundo Semestre 2006.

² Heidi Goldberg, "Railroad Unionization in Argentina, 1912-1929. The Limitations of a Working Class Alliance," Yale University, Ph.D., 1979. Ruth Thompson, "Organized Labor in Argentina: the Railway Unions to 1922," D.Phil thesis, Oxford University, 1978 y "Trade Union Organization: Some Forgotten Aspects," en Jeremy Adelman, ed., Essays in Argentine Labour History, 1870-1930 (London: The Macmillan Press, 1992). Joel Horowitz, Argentine Unions, the State and the Rise of Perón, 1930-1945, (Berkeley, 1990). Mónica Gordillo, El Movimiento Obrero Ferroviario Visto desde el Interior del País (1916-1922) (Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988).

³ Paul Goodwin, Los Ferrocarriles Británicos y la UCR, 1916-1930 (Buenos Aires: La Bastilla, 1974), David Rock, El Radicalismo Argentino (1890-1930), (Buenos Aires: Amorrortu, 1975), Falcón, R., y Monserrat, A., “Estado, empresas, trabajadores y sindicatos”, en Falcón, R. (ed.), Nueva Historia Argentina: Democracia, conflicto social y renovación de ideas (1916-1930), Tomo VI, Buenos Aires, Sudamericana, 2000.

⁴ Sobre esta aproximación global y sus contribuciones a la historia de los trabajadores, véase, Marcel van der Linden, “The ‘Globalization’ of Labor and Working-Class History and its Consequences”, International Labor and Working Class History, n. 65, Spring 2004, pp. 136-56, John D. French, “The Latin American Labor Studies Boom”, International Review of Social History, 45, 2000, pp.279-308, Donna Gabaccia, Franca Iacovetta y Fraser Ottanelli, “Laboring Across National Borders: Class, Gender and Militancy in the Proletarian Mass Migrations” ILWCH, n. 66, Fall 2004, pp. 57-77.

⁵ Samuel Baily y Franco Ramella, eds., One Family, Two Worlds: An Italian Family's Correspondence across the Atlantic, 1901-1922 (New Brunswick: Rutgers University Press, 1988), p. 99.

⁶ Colin, Lewis, British Railways in Argentina 1857-1914, (London: The Athlone Press, 1983) y Andrés, Regalsky, "Foreign Capital, Local Interests and Railway Development in Argentina: French Investments in Railways 1900-1914," Journal of Latin American Studies, 21, Octubre 1989, Eduardo, Zalduendo, Libras y Rieles. Las Inversiones Británicas para el Desarrollo de los Ferrocarriles en Argentina, Brasil, Canadá e India durante el Siglo XIX (Buenos Aires: El Coloquio, 1975).

⁷ Gallo, Ezequiel, "Society and Politics, 1880-1916" en Leslie Bethell, ed., Argentina Since Independence (Cambridge: Cambridge University Press, 1993).

⁸ Fernando Devoto, Historia de la inmigración en la Argentina, (Buenos Aires, Sudamericana, 2003). José Moya, Cousin and Strangers. Spanish Immigrants in Buenos Aires, 1850-1930 (Berkeley: University of California Press, 1998). Samuel Baily y Eduardo José Miguez, Mass Migration to Modern Latin America (Wilmington, Scholarly Resources Imprint, 2003).

⁹ Mirta Zaida Lobato, La vida en las fábricas, trabajo, protesta y política en una comunidad obrera, Berisso (1904-1970) (Bs. As: Prometeo Libros, 2001), Barbero, María Inés y Mariela Ceva, "La Vida Obrera en una Empresa Paternalista," en Historia de la Vida Privada en la Argentina. La Argentina entre Multitudes y Soledades. De los Años Treinta a la Actualidad (Buenos Aires: Taurus, 1999), 141-167.

¹⁰ Samuel Baily y Franco Ramella, (editors) One Family, Two Worlds, p. 39.

¹¹ Samuel Baily y Franco Ramella, (editors) One Family, Two Worlds, p. 106.

¹² Escribano, Cruz, Mis Recuerdos (Buenos Aires: Cooperativa Gráfica General Belgrano, 1982).

¹³ Como parte de mi investigación he comenzado a relevar biografías, legajos de personal y testimonios orales para indagar los modos de reclutamiento en las empresas. Sobre la relevancia de esta documentación y el modo de analizarla, cf. Walter Licht, Working for the Railroads (Princeton: Princeton University Press, 1983).

¹⁴ Rogind, William, Historia del Ferrocarril Sud (Buenos Aires, 1935).

¹⁵ Sobre las diferencias entre paternalismo y “company welfare” en América Latina, ver Barbara Weinstein, For Social Peace in Brazil. Industrialist and the Remaking of the Working Class in São Paulo, 1920-1964 (Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 1996); Thomas Klubock, Contested Communities. Class, Gender and politics in Chile's El Teniente Copper Mine, 1904-1951 (Durham: Duke University Press, 1998); Michael Snodgrass, "The Birth and Consequences of Industrial Paternalism in Monterrey, Mexico, 1890-1940," en ILWCH, n. 53, Spring 1998, 115-36. Para un debate sobre esta cuestión, cf. Walter Licht, "Fringe Benefits: A Review Essay on the American Workplace," in ILWCH, n. 53, Spring 1998, 164-178. También Lizabeth Cohen, Making a New Deal (Cambridge: Cambridge University Press, 1990) y Joseph Melling, "Employers, Workplace Culture and Workers' Politics: British Industry and Workers' Welfare

Programs, 1870-1920," en Joseph Melling and Jonathan Barry, ed., Culture in History. Production, Consumption and Values in Historical Perspective, (University of Exeter Press, 1992), pp. 109-136.

¹⁶ La Revista Ferroviaria [RF] es una publicación mensual. He relevado desde la n. 1 (Julio 1906) hasta la N. 59 (Abril de 1911). También las ponencias presentadas en la Asociación Internacional Permanente del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles [AIPCSFFCC], Primer Congreso Sudamericano, (Buenos Aires, 1913) y al Segundo Congreso Sudamericano de Río de Janeiro (1922) en Boletín de la AIPCSFFCC, N.22, 29, 31, 1926, 1929, 1931 respectivamente. También las "Conclusiones aprobadas por el Tercer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles (Chile, 1929) en Boletín de la AIPCSFFCC, N. 29, 1930.

¹⁷ Vale aclarar que no existe una única cultura corporativa en las empresas ferroviarias sino que hay debates internos y cambios a través del tiempo. Cf. Peter Kingsford, Victorian Railwaymen. The Emergence and Growth of Railroad Labor 1830-1870 (Frank Cass & Co. Ltd., 1970), 152-53; John Sherwood, "Rationalization and Railway Workers in France: Raoul Dautry and Les Chemins de Fer de l'Etat, 1928-1937," Journal of Contemporary History, 15 n. 3, (1980), 443-474, Shelton Stronquist, A Generation of Boomers: The Pattern of Railroad Labor Conflict in Nineteenth-Century America (Chicago: University of Illinois Press, 1987).

¹⁸ Véase por ejemplo Thomas O' Brien, The Revolutionary Mission. American Enterprise in Latin America, 1900-1945 (Cambridge: Cambridge University Press, 1996).

¹⁹ Aunque los empresarios norteamericanos manipulaban las divisiones étnicas a su favor, apoyaron activamente la americanización y naturalización de sus trabajadores como parte de una estrategia destinada a romper las redes étnicas, sobre todo una vez que descubrieron que, en algunos casos, favorecían la militancia. Lizabeth Cohen, Making a New Deal, p. 165.

²⁰ Revista Ferroviaria, I, n. 12, Junio 1906 pp. 445-46.

²¹ Revista Ferroviaria, III, n. 29, Noveiembre 1908, pp. 194-7.

²² Revista Ferroviaria, III, n. 7, 1908, n. 25, p. 38.

²³ Revista Ferroviaria, III, n. 17, Noviembre 1907, pp. 262-3 y I. n. 6, Diciembre 1906, p. 13-16.

²⁴ Heidi Goldberg, "Railroad Unionization in Argentina, 1912-1929. The Limitations of a Working Class Alliance," Yale University, Ph.D., 1979. Ruth Thompson, "Organized Labor in Argentina: the Railway Unions to 1922," D.Phil thesis, Oxford University.

²⁵ El Ferrocarril (1903-1907). Ver también, Ruth Thompson "The Limitations of Ideology in the Early Argentine Labor Movement: Anarchism in the Trade Unions, 1890-1920," Journal of Latin American Studies, 16, 1, May 1984, 81-99.

²⁶ William H. Sewell, Jr. "How Classes are Made: Critical Reflections on E. P. Thompson's Theory of Working Class Formation" en Harvey Kaye and K. Mc.Clelland, E. P. Thompson. Critical Perspectives, (Philadelphia, Temple University Press, 1990), pp. 50-77.

²⁷ La Fraternidad, 15 de Diciembre, 1916, p. 3.

²⁸ La Fraternidad, 15 de Diciembre 1916.

²⁹ El Obrero Ferroviario, Diciembre 1915, n. 31, p. 2.

³⁰ He examinado en detalle esta cuestión en "Ciencia, reformismo político y los derechos del trabajador-ciudadano: la regulación estatal del trabajo ferroviario según Biale Massé", Entrepasados. Revista de Historia, núm. 26, principios de 2004.

³¹ Revista Ferroviaria, I, n. 10, April 30, 1907, p. 373 and IV, n. 41, November 1909, p. 226. AIPCSFFCC, "Organizaciones de Bienestar y de Previsión Social en las Empresas Ferroviarias" and "Reglamentación del Trabajo Ferroviario", I, pp. 338-408 and 431-474, "Reglamentación del Trabajo Ferroviario. Exposición de los Ponentes", III, pp. 367-459.

³² Biale Masse, pp. 988-89.

³³ Sobre el surgimiento de una elite reformista, cf. Eduardo Zimmerman, Los liberales reformistas La Cuestión Social en la Argentina 1890 (Buenos Aires: Sudamericana, 1995). Para un balance de las nuevas perspectivas sobre la cuestión social, véase Juan, Suriano (comp.) La cuestión social en Argentina (Buenos Aires: La Colmena, 2000).

³⁴ Samuel Baily y Franco Ramella, eds., One Family, Two Worlds, p. 183.

³⁵ David Rock, El Radicalismo Argentino (1890-1930), (Buenos Aires, Amorrortu, 1975).

³⁶ La Época 16/8/1917.

³⁷ Centro de Estudios Migratorios Latinoamericanos, Base de datos sobre el personal del FFCC Central Argentino, (1870-1930).

³⁸ Archivo Fotográfico del Ferrocarril de Santa Fe, 1891-1948 (Buenos Aires, Ediciones Fundación Antorchas, 1992), p. 64.

³⁹ Cf. Donna Gabaccia, *Class, Exile, and Nationalism at Home and Abroad: The Italian Risorgimento” and Programs and Politics of the First Italian Elite of Buenos Aires, 1852-80”* en Donna R. Gabaccia y Fraser M. Ottanelli, Italian Workers of the World. Labor Migration and the Formation of Multiethnic States (Urbana: University of Illinois Press, 2001) pp.21-59.

⁴⁰ María Ines Tato, “Ciudadanos en movimiento. La sociedad portena y la Primera Guerra Mundial”, 2das Jornadas sobre la política en Buenos Aires en el Siglo XX, Tandil 27-28 de junio, 2007.

⁴¹ La Fraternidad, Febrero 1917.

⁴² La Fraternidad, Febrero 1917, p. 3

⁴³ La Fraternidad, April 15, 1916. n. 137, p. 6. También, J.B. Chitti y F. Agnelli, Cincuentenario de La Fraternidad, (Bs. As: Kavaschino H, 1937), pp. 319-20, Jorge Larroca y Armando Vidal, Centenario de la Fraternidad. Rieles de Lucha (Buenos Aires, 1990), pp. 47-78. La Prensa, Septiembre 22-23, 1917.

⁴⁴ La Vanguardia, Julio 1-11, 1917.

⁴⁵ El Obrero Ferroviario, Julio 1917, n. 50.

⁴⁶ S. A. Smith, "Workers against Foremen in St. Petersburg, 1905-1917" en Siegelbaum, Lewis and Ronald Suny, eds., Making Workers Soviet (Ithaca: Cornell University Press, 1994), 113-137.

⁴⁷ La Vanguardia, Agosto 4, 1917.

⁴⁸ La Prensa Agosto 17, 1917, La Época, Agosto 15-16, 1917.

⁴⁹ Ronaldo Munch, Ricardo Falcon y Bernardo Galitelli, Argentina from Anarchism to Peronism. Workers, Unions and Politics, 1855-1985 (London: Atlantic Highlands, Zed, 1987),pp. 76-81.

⁵⁰ La Vanguardia, Julio 6, 1917.

⁵¹ La Prensa, Agosto 17, 1917.

⁵² La Época Octubre 10; La Prensa, Octubre 10-11, 1917.

⁵³ La Protesta, Octubre 13, 1917.

⁵⁴ Matthew Karush, Workers or Citizens. Democracy and Identity in Rosario, Argentina (1912-1930), (Albuquerque: University of New Mexico Press, 2002).

⁵⁵ Esta lista se basa en la información de los siguientes periódicos y diarios: La Prensa, La Época, La Vanguardia, La Protesta, La Organización Obrera, El Obrero Ferroviario y La Fraternidad.