



“Histórias do Trabalho no Sul Global”

“Historias del Trabajo en el Sur Global”

“Labour Histories from the Global South”

I Seminário Internacional de História do Trabalho

V Jornada Nacional de História do Trabalho

Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis

25-28 de Outubro de 2010

Entre la clase y la nación: identidades y cultura política de los trabajadores durante la gran huelga ferroviaria en Argentina (1917)

*Silvana Alejandra Palermo (Instituto de Ciencias,
Universidad Nacional de General Sarmiento - Buenos Aires, Argentina)*

Entre fines de septiembre y mediados de octubre de 1917, los trabajadores ferroviarios llevaron adelante el primer paro general de transporte en Argentina. Por primera vez en la historia del país, todos los trabajadores ferroviarios, sin distinción de oficios, se unieron en una protesta conjunta, logrando paralizar totalmente el servicio ferroviario a nivel nacional por más de tres semanas. Las tensiones entre las compañías y los trabajadores se retrotraían al invierno de dicho año cuando estallaron protestas en los talleres de las líneas del Ferrocarril del Estado en Tafí Viejo, Tucumán, y en el Ferrocarril británico Central Argentino en Pérez y Rosario, Santa Fe. Finalmente, el 24 de septiembre, 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*- declararon el paro general y lideraron en forma coordinada las negociaciones con el estado y las empresas. Dado este protagonismo sindical, no debe sorprender que buena parte de la literatura histórica tome a la gran huelga

ferroviaria como un excelente caso de estudio para abordar la organización de los sindicatos, las ideologías de sus dirigencias y la viabilidad de sus alianzas durante el conflicto.¹

Por otra parte, la gran huelga se caracterizó por una significativa movilización comunitaria. No resulta exagerado calificarla como una verdadera empresa familiar. Tanto en los pequeños pueblos como en las grandes ciudades se realizaron asambleas, demostraciones, conferencias y eventos públicos variados y toda la prensa, independientemente de su posición política, destacó la sostenida participación femenina. Desde el inicio de las protestas locales y durante las tres semanas de paro, los trabajadores contaron sistemáticamente con el apoyo de sus familias para hacer efectiva la protesta.² Por último, la huelga marcó un punto de inflexión en la relación entre el gobierno, las empresas y los sindicatos, como lo han señalado diferentes investigaciones sobre el papel del gobierno de la Unión Cívica Radical en este conflicto. Esta huelga general ferroviaria representó un desafío político para el presidente Hipólito Yrigoyen, quien había llegado al poder en 1916 tras triunfar en las primeras elecciones limpias de la historia argentina. El gobierno se enfrentó a la compleja tarea de mediar en un conflicto de intereses que involucraba a las empresas ferroviarias –en su mayoría extranjeras– los productores agropecuarios y los trabajadores, cuyo apoyo, por razones económicas y electorales no podía desestimar. Dado que los legisladores habían intentado aprobar, sin éxito, un proyecto de reglamento del trabajo ferroviario en el Congreso, el presidente Yrigoyen lo sancionó por decreto el 11 de octubre. Además ordenó un incremento del 10% en los sueldos de hasta 260\$ mensuales a la vez que aprobó un aumento de las tarifas ferroviarias para compensar a las compañías por el alza de sus costos laborales. Tras esto, el gobierno exigió a las empresas que normalizaran el servicio y a los trabajadores que volvieran al trabajo. Las medidas no contentaron a todos por igual, pero a fines de octubre los ferrocarriles funcionaban regularmente. A pesar de la rispidez del proceso de negociaciones, el gobierno Radical había logrado finalmente establecer una regulación uniforme de las condiciones de

¹ 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).

² 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.

trabajo para todos los ferrocarriles del país bajo la supervisión del Ministerio de Obras Públicas.³

Otro de los rasgos distintivos de la gran huelga ferroviaria, que sin embargo no ha recibido suficiente atención de la historiografía, es el hecho de que ocurrió en un contexto internacional de gran complejidad, como resultado del ascenso del nacionalismo a nivel mundial. En una economía caracterizada por una importante presencia del capital extranjero y una sociedad multinacional fruto del alto porcentaje de inmigrantes europeos en la población total, el hecho de que el primer paro nacional ferroviario tuviera lugar durante el transcurso de la Primera Guerra Mundial no constituyó en absoluto un dato menor. Por el contrario, como se tratará de demostrar aquí, la Gran Guerra afectó profundamente las estrategias de las partes involucradas en el conflicto. Tomando en cuenta los aportes de la perspectiva global, interesa advertir que las tensiones sociales que enfrentaron a empresarios y trabajadores en Argentina, en general, y especialmente en este caso particular, no pueden desgajarse del proceso de cambios económicos, políticos y culturales a nivel mundial. En este sentido, se busca aquí explorar cómo el conflicto de clases a nivel local se articuló con el proceso de transformación de las identidades nacionales, en un momento en que el expansionismo imperialista de las naciones europeas desembocaría en la tragedia de la Primera Guerra Mundial.⁴

Así considerada, la gran huelga ferroviaria suscita varios interrogantes: ¿cómo impactó la conflagración mundial en la postura de las empresas y de los trabajadores? ¿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? ¿De qué manera los ferroviarios lidiaron ante el dilema de la lealtad a la nación y la solidaridad de clase? ¿En qué medida el vocabulario político de los trabajadores estuvo marcado por el reconocimiento de los derechos republicanos establecidos por la constitución de la República

³ Para un racconto del conflicto, la posición de las empresas y del gobierno Radical, cf. David Rock, *El Radicalismo argentino, 1890-1930* (Bs. As: Amorrortu eds. 1977); Paul Goodwin, *Los Ferrocarriles Británicos y la UCR (1916-1930)* (Bs. As.: Ediciones La Bastilla, 1974); Ricardo Falcón y Alejandra Monserrat “Estado, empresas, trabajadores y sindicatos”, en Falcón, R. (ed.), *Nueva Historia Argentina. Tomo VI: Democracia, conflicto social y renovación de ideas (1916-1930)*, (Buenos Aires: Sudamericana, 2000), pp.151-194; Matthew Karush, *Workers or Citizens: Democracy and Identity in Rosario, Argentina, 1912-1930* (Albuquerque: University of New Mexico Press, 2002), capítulo 5.

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.

Argentina? Para responder a estos interrogantes –aunque de modo tentativo pues se trata de una investigación en curso- este estudio abordará la vinculación entre la dinámica del conflicto de clases a nivel local con el proceso político de rivalidad entre naciones a nivel mundial. Al analizar la gran huelga ferroviaria desde esta perspectiva, esperamos contribuir a la comprensión de la cultura y las identidades políticas de los trabajadores durante la primera experiencia democrática del país.

1. Torres de Babel en las pampas: el mundo del trabajo en las grandes empresas ferroviarias

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, una proporción importante de sus empleados y trabajadores también era 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 ocupaba el décimo lugar entre las más extensas del mundo y se convertía en uno de los sistemas más integrados de América Latina.⁵

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 incluso a aquellos con aspiraciones empresarias 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.⁶

Naturalmente, los ferrocarriles fueron 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

⁵ 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).

⁶ Gallo, Ezequiel, "Society and Politics, 1880-1916" en Leslie Bethell, ed., Argentina Since Independence (Cambridge: Cambridge University Press, 1993).

recomendación de miembros de la familia, amigos o compatriotas. Recientes estudios sobre comunidades de españoles e 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.⁷ 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.⁸ 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 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.”⁹ 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”.¹⁰ 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.

⁷ 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).

⁸ 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.

⁹ Samuel Baily y Franco Ramella, (editors) *One Family, Two Worlds*, p. 39.

¹⁰ Samuel Baily y Franco Ramella, (editors) *One Family, Two Worlds*, p. 106.

Si para algunos, como el joven Oreste Sola, los ferrocarriles sólo brindaban una posibilidad de empleo ocasional, para otros, en cambio, representaban 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 Escribano asistieron a otros recién llegados a Tañ 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 Escribano, terminaría casándose con una de las hijas del matrimonio.¹¹ Como puede observarse, fuera el trabajo ferroviario una actividad transitoria o un empleo estable, lo cierto es que estas historias de vida dan cuenta del impacto de las redes migratorias en los patrones de reclutamiento de los trabajadores. Aunque se trata de una evidencia muy 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.¹²

Esta conformación de una fuerza de trabajo tan diversa en términos de orígenes nacionales no respondía tan sólo a 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 parece 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.¹³

Esta diversidad de orígenes de la población trabajadora, tanto a nivel de las jerarquías como en los estratos menos calificados, permite caracterizar a las empresas ferroviarias como una suerte de torres de Babel en las pampas. No obstante, esta imagen no debe 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 contactos esporádicos en el trabajo cotidiano. La existencia de una política empresarial que mediante programas de beneficios extra-salariales

¹¹ Escribano, Cruz, *Mis Recuerdos* (Buenos Aires: Cooperativa Gráfica General Belgrano, 1982).

¹² 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).

¹³ Rogind, William, *Historia del Ferrocarril Sud* (Buenos Aires, 1935).

–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 extrasalariales diseñado por empresas tecnológicamente sofisticadas e innovadoras en términos de su organización empresarial.¹⁴

La prensa empresaria y las ponencias presentadas a las Conferencias organizadas por la Asociación Internacional Sudamericana de Ferrocarriles revelan la 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.¹⁵ 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.¹⁶ En el marco del ascenso del imperialismo cultural europeo

¹⁴ 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.

¹⁵ 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.

¹⁶ 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 Chemis 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).

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.¹⁷ 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. 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.

Las actividades deportivas representan un claro ejemplo de esas formas de sociabilidad capaces de contener y tolerar ciertas diferencias culturales. 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. A veces 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 inclusive familias de otros barrios y ciudades.¹⁸ Una popularidad aún mayor disfrutaron 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.¹⁹

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

¹⁷ Véase por ejemplo Thomas O’ Brien, *The Revolutionary Mission. American Enterprise in Latin America, 1900-1945* (Cambridge: Cambridge University Press, 1996).

¹⁸ *Revista Ferroviaria*, III, n. 29, Noveivembre 1908, pp. 194-7.

¹⁹ *Revista Ferroviaria*, III, n. 7, 1908, n. 25, p. 38.

repertorio el Himno Nacional Argentino, la Marcha Británica Dios Salve al Rey y la Marcha Real Italiana.²⁰

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, puede 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 traducen una imagen idílica de un mundo del trabajo cosmopolita, fraterno y afluente. 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.

2. Conflictos locales e internacionales en un mundo de trabajo multinacional

La concepción de comunidad ferroviaria que proyectaban las administraciones 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 nucleaban los maquinistas y foguistas.²¹ 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-*

²⁰ *Revista Ferroviaria*, III, n. 17, Noviembre 1907, pp. 262-3 y I. n. 6, Diciembre 1906, p. 13-16.

²¹ 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.

disuelta a los pocos años en 1907. Estos esfuerzos de organización y el ciclo de protestas de comienzos de siglo no alcanzarían para lograr avances sustantivos, puesto que la intransigencia de las empresas y la represión estatal debilitaron seriamente estas iniciativas gremiales.²² Durante la década de 1910, la suerte de los sindicatos ferroviarios y sus movilizaciones fue dispar. A comienzos de enero de 1912, *La Fraternidad* llamó a una huelga general de maquinistas y foguistas en demanda 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 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. No obstante los reveses sufridos por los gremios, la sostenida difusión de la prédica de los principios de la solidaridad de clase y el internacionalismo proletario entre los trabajadores ferroviarios representó una amenaza, y a la vez una alternativa, a ese ideal de familia ferroviaria multinacional que propiciaban las empresas.

De la misma manera, aunque por razones diferentes a las esgrimidas por los militantes gremiales, la elite reformista y algunos miembros de la burocracia estatal –nucleados a partir de principios de siglo en el Departamento Nacional de Trabajo (1907)- cuestionaron esa visión armónica y de unidad que las empresas proyectaban. Uno de los aspectos que la burocracia criticó fue el desinterés de las compañías ferroviarias en la educación de los adultos y la capacitación vocacional. Aunque las empresas desarrollaban una variada gama de actividades recreativas, programas de salud y vivienda, mostraban indiferencia en materia de educación de sus empleados y trabajadores. Este descuido tocaba una cuerda sensible en la

²² 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.

opinión pública. Se argumentaba que los directorios de las empresas reclutaban su personal calificado en sus países de origen privilegiando de hecho a sus coterráneos. Con estas prácticas de reclutamiento y sin ofrecer capacitación a la población local difícilmente el personal nacido en Argentina lograría alcanzar 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. No podemos detenernos aquí en las razones de este desinterés de las empresas. Cualquiera fueran los motivos, lo cierto es que la falta de programas educativos en las compañías reforzaba de hecho el carácter plurilingüe del mundo del trabajo ferroviario y limitaba la homogeneización cultural a partir del aprendizaje de la lengua oficial. De hecho, las empresas no compartían el celo de los funcionarios estatales por imponer un idioma común en el mundo del trabajo. Es evidente que la elite gubernamental reformista perseguía 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.

Como puede observarse, los militantes sindicales no estuvieron 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 republicanismo, 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 república moderna.²³ Ambas prédicas influenciarían el lenguaje de derechos que articularían los trabajadores para defender sus demandas ante las empresas y servirían como una suerte de lengua franca a una población obrera caracterizada por su heterogeneidad de orígenes.

Sin desestimar la eficacia de los embates que militantes y funcionarios del estado podían causar el ideal de familia ferroviaria armónica y cosmopolita auspiciado por las empresas, lo que interesa subrayar aquí es el modo en que la Gran Guerra minó ese ideal, al forzar a las administraciones ferroviarias a abandonarlo y optar por un nacionalismo militante. En efecto, a partir de mediados de 1914, las compañías ferroviarias extranjeras radicadas en Argentina se encontraron en guerra, por más que estuvieran en una república neutral. Si bien el estado argentino -tanto bajo la administración del Partido Autonomista Nacional como durante el radicalismo- mantuvo la neutralidad; la sociedad, en particular en Buenos Aires, se movilizó a raíz del conflicto mundial. La contienda bélica transformó la actitud de las administraciones para con sus propios empleados y obreros y, en el marco de las rivalidades nacionales que generó, esa familia ferroviaria cosmopolita pasó a quedar dividida.

En primer lugar, las compañías ferroviarias británicas y francesas respaldaron activamente el esfuerzo de los aliados y estimularon a sus empleados y trabajadores a sumarse a dicha causa. Un listado de personal del Ferrocarril británico 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.²⁴ 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.²⁵ Esta apelación a los sentimientos patrióticos de empleados y obreros ferroviarios no provino tan sólo de las empresas sino también del renovado activismo de las asociaciones étnicas de todos los países beligerantes. Para estimular la lealtad de los trabajadores a la causa nacional, se los persuadía de que evitaran las huelgas y conflictos a fin de que la regularidad del servicio garantizara que las cosechas de cereales argentinas alcanzaran los mercados europeos. Ante el malestar que plagaba las empresas a comienzos de 1918, a raíz de las desavenencias que entre las

²³ 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).

²⁴ Centro de Estudios Migratorios Latinoamericanos, Base de datos sobre el personal del FFCC Central Argentino, (1870-1930).

²⁵ Archivo Fotográfico del Ferrocarril de Santa Fe, 1891-1948 (Buenos Aires, Ediciones Fundación Antorchas, 1992), p. 64. Hernán Otero, La guerra en la sangre. Los franco-argentinos ante la Primera Guerra Mundial (Buenos Aires: Ed. Sudamericana, 2009), pp. 104-10. También María Inés Tato, “Ciudadanos en movimiento: la sociedad porteña y la Primera Guerra Mundial,” en Segundas Jornadas sobre política en Buenos Aires en el siglo XX, IEHS- UNICEN, Tandil 28-29 de julio de 2007.

administraciones y los trabajadores se suscitaron por la aplicación del reglamento ferroviario, el ministro británico en la Argentina solicitó al gobierno que resolviera los conflictos con prontitud, mientras que las asociaciones italianas instaron a sus connacionales ferroviarios a que trabajaran para lograr que el alimento llegara a los soldados en Europa. Argumentaron que adherir a un conflicto gremial en Argentina significaba, de hecho, aliarse con el enemigo.²⁶

A la par que a los empleados y trabajadores que eran connacionales se les reclamó muestras de apoyo y lealtad a la causa patriótica, otros empleados y trabajadores se convirtieron de pronto, por virtud del conflicto internacional, en enemigos. Los alemanes y los austriacos devinieron en blancos fáciles, sobretudo a causa de la fiebre de racionalización que la recesión había disparado. Al respecto, el jefe de ingenieros del Ferrocarril Británico Central Argentino informó al representante diplomático británico en Buenos Aires que,

A comienzos de la guerra comencé a limpiar (...) de alemanes nuestro Departamento. Sin embargo, a fines de julio del año pasado (1916), nuestra situación financiera se presentaba tan desfavorable que estimé necesario practicar una reducción sustancial en el número de hombres empleados en los talleres (...) Hacia fines de 1916, tuve que reducir la jornada de trabajo de todos los hombres que me quedaban.²⁷

Como se observa, a la situación de vulnerabilidad en que se encontraban muchos trabajadores a causa de la crisis económica y la carestía local, se le sumó la alta dosis de arbitrariedad en los despidos que obedecía a la lógica de los enfrentamientos nacionales y no sólo a la racionalidad de costos y beneficios propia de una gran empresa.

En segundo lugar, en este clima de tensiones y recelos diplomáticos, las teorías conspirativas no se hicieron esperar. Aún cuando la idea de instigadores alemanes operando a favor de los huelguistas fue matizada por la *Review of the River Plate* y también la Cancillería Británica, algunas fuentes británicas y también norteamericanas sugirieron esta vinculación, según lo consignó la revista *The Times* y las comunicaciones del embajador de los Estados Unidos en Argentina al Secretario de Estado.²⁸ De la misma manera, las rivalidades nacionales potenciaron otras maneras de discriminación acentuando estereotipos y discriminaciones para con algunos inmigrantes como los españoles o los rusos. En algunos círculos británicos corrió el rumor de que anarquistas españoles habían llegado a Argentina en parte financiados con dinero alemán con el propósito de organizar huelgas. De la misma manera se agudizarían las persecuciones contra los obreros rusos considerados como agitadores por definición. Aunque aparentemente alejadas del teatro de operaciones de guerra, las empresas ferroviarias en Argentina sucumbieron a las rivalidades propias de la conflagración mundial.

²⁶ Paul Goodwin, *Los ferrocarriles británicos y la UCR*, pp. 139-40.

²⁷ Citado por David Rock, *El Radicalismo*, p. 319.

²⁸ Paul Goodwin, *Los ferrocarriles británicos y la UCR*, pp. 91- 92.

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

La Gran Guerra afectó de diversas maneras el mundo del trabajo ferroviario en Argentina. Una de las consecuencias mejor conocidas ha sido la profunda recesión que deterioró las condiciones de trabajo y salariales de los empleados y obreros de los ferrocarriles. Las empresas suspendieron las obras en curso y redujeron el nivel de los servicios así como las actividades en sus talleres. Los trabajadores experimentaron disminución de las jornadas de trabajo, recorte de salarios y en ocasiones directamente el desempleo. Entre 1913 y 1917, las empresas ferroviarias redujeron el personal en más de un 15 % y bajaron los sueldos y jornales de los que continuaron trabajando.²⁹

La situación de las familias obreras resultaba aún más dramática debido a la carestía de productos básicos. La conflagración europea provocó 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 además se enfrentaban a la suba de los combustibles y los productos importados. La gravedad de la crisis la ejemplificaba el hecho de que la llegada de inmigrantes se detuvo para dar paso inclusive a la emigración.

En sus protestas ante esta situación, los dirigentes gremiales reconocieron que a la vulnerabilidad que acuciaba a los trabajadores por la crisis económica, se sumaba la arbitrariedad generada por las rivalidades nacionales propias de la contienda. En octubre de 1916, el periódico La Fraternidad denunciaba,

Primero han 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...³⁰

A principios de 1917, La Fraternidad presentó un memorial al Ministro de Obras Públicas, Pablo Torello, demandando, entre otras cosas, una ley de estabilidad para proteger al personal ferroviario de exoneraciones arbitrarias. Se argumentó que,

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

²⁹ David Rock, *El Radicalismo*, pp. 146-51 y RA, Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Ferrocarriles, Estadística de los Ferrocarriles en Explotación, (Bs. As., Talleres Gráficos del MOP), 1910-20.

³⁰ La Fraternidad, Octubre 1916.

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.³¹

Con tonos menos solemnes, algunas cartas de ferroviarios denunciaron estas mismas arbitrariedades. Una carta publicada en *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

Junto a estas quejas, también se relataban las presiones constantes a las que se sometía a los ferroviarios para forzarlos a colaborar con las naciones beligerantes. Una carta firmada por “un pasajero que pasa” sostenía que en el Ferrocarril Oeste se exigía a los trabajadores “desembolsos por mil motivos: suscripción al Boletín de Guerra; para cigarrillos a los soldados que guerrear en las trincheras allende los mares; para regalar un aeroplano a Inglaterra....” Este obsequio mereció varias críticas, afirmándose que “es el producto de un pequeño e inicuo despojo hecho sobre el salario de los obreros, a quienes se les ha impuesto la contribución de un peso.”³²

De este modo, la conflagración mundial ponía fin a la imagen de una familia ferroviaria multinacional y armónica cultivada por las compañías. Esto no sólo porque había revelado la fragilidad de aquellos trabajadores pertenecientes a los imperios centrales o la indefensión ante las presiones a las que las administraciones sometían a sus connacionales. También la Gran Guerra contribuyó a traer a la superficie un reservorio de tensiones sociales y discriminaciones culturales vividas a diario y de larga data. Puede argumentarse que lo que inclinaba a otros ferroviarios a solidarizarse con esos despidos injustificados era precisamente su conocimiento de la arbitrariedad cotidiana, los abusos de poder y la experiencia de discriminación. Bajo la apariencia de esa comunidad plural y armónica que proyectaban las compañías, la falta de reglas transparentes y el menosprecio ante las diferencias sociales y

³¹ La Fraternidad, Febrero 1917.

³² EOF, Febrero 1916, n. 35 y Octubre 1915, n. 33.

culturales eran prácticas familiares para los trabajadores ferroviarios. Prueba de esto lo constituye 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. Poco antes de declararse la huelga nacional, el 20 de Septiembre, los trabajadores solicitaron a la administración el traslado del supervisor Ángel Peritore a causa de sus tendencias autoritarias. Como la administración no accedió al pedido, 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 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.³³

Con argumentos similares, se condenó la conducta 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*, atribuyeron 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 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.³⁴ 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. En resumen, como puede observarse, la Primera Guerra Mundial no sólo provocó que se ventilaran las injusticias experimentadas a raíz de la racionalización económica. También hizo visibles las tensiones y discriminaciones que plagaban ese mundo de trabajo multinacional de mediana y larga data. Las denuncias, lejos de limitarse a las arbitrariedades surgidas en el contexto de la contienda bélica incluyeron múltiples y variados reclamos por parte de los trabajadores en pos de un trato digno e igualitario.

³³ *La Vanguardia*, Julio 1-11, 1917.

³⁴ *El Obrero Ferroviario*, Julio 1917, n. 50.

Claro que si la experiencia común de discriminación contribuía a fortalecer las solidaridades entre trabajadores de distintas nacionalidades y orígenes culturales, el nacionalismo militante que había disparado la guerra podía actuar, a su turno, para socavar y prevenir la unidad de clase. Por esto, los gremios ferroviarios respondieron enfáticamente a las denuncias de conspiración y complot, temerosos de que las lealtades nacionales de muchos trabajadores los inhibieran de cooperar con una acción colectiva conjunta. Este fue el caso de la respuesta de La Fraternidad a la acusación del diario británico Herald. En febrero de 1917, éste había denunciado que los intentos de huelga en los ferrocarriles contaban con la complicidad del capital alemán, interesado en debilitar los intereses británicos. La Fraternidad calificó a esta teoría como una “fantasía de las más burdas” y alertó 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...³⁵

Como lo revela esta advertencia, los representantes gremiales tenían clara conciencia de la complejidad de esta coyuntura y los dilemas que les generaba a los trabajadores la competencia de la lealtad a la nación o a la clase. Era evidente que las filiaciones nacionales no les eran irrelevantes aunque no puede saberse si esa identificación resultaba de la propia convicción o de las presiones sociales del momento. Inclusive, en algunos casos, estas no aparecían como excluyentes sino que parecían combinarse. Así lo demuestra la noticia sobre el ex maquinista Luís Le Gall, quien había trabajado en el Ferrocarril de Santa Fe y en el Pacífico. En 1917 se encontraba en las trincheras del norte de Francia y según informó el periódico de La Fraternidad, “nos escribe pidiendo que por intermedio de la revista que le llega con cierta puntualidad, se haga llegar un saludo a los antiguos compañeros de trabajo, con los cuales espera reunirse una vez terminada la contienda, si el destino le permite realizar sus deseos.”³⁶

Como se observa, la camaradería forjada en el trabajo cotidiano, los vínculos de afinidad y solidaridad entre los compañeros podían continuar primando aún en medio de las exigencias y rupturas que provocaba la contienda bélica. Aún así, las demandas de la

³⁵ La Fraternidad, Febrero 1917, p. 3. El subrayado es mio.

³⁶ La Fraternidad, Julio 1, 1917, n. 165.

movilización de los emigrados, el patriotismo, las presiones de las empresas, las comunidades de inmigrantes y los consulados hacían evidente que la nacionalidad, aún cuando fuera compleja, constituía una dimensión ineludible de la identidad de las personas. En consecuencia, no sólo a raíz de las interpretaciones conspirativas de las compañías ferroviarias, la prensa británica o norteamericana, sino también por el significado que las identidades nacionales adquirían para los trabajadores, los representantes sindicales no podían ignorarlas.

Si para trascender los divisionismos de las lealtades nacionales, se apelaba al internacionalismo proletario, lo cierto es que en la conceptualización de sus derechos, la retórica del propio gobierno nacional también podía resultar influyente. Aquí también la Gran Guerra da cuenta de su influencia, al menos en lo que respecta al papel del estado argentino. El hecho de que éste mantuviera la neutralidad generó expectativas positivas y permitió reclamar garantías y protección para los despedidos por las empresas en nombre de sus derechos como habitantes de una república con leyes propias. ¿No cabía esperar que el estado nacional garantizara a todos los trabajadores por igual los derechos otorgados por la Constitución? Esta presunción estuvo implícita en la petición de los dirigentes gremiales a favor de 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.³⁷ Esto sobretodo porque, al haber sido electo bajo el sufragio masculino universal, el nuevo gobierno suscitó además renovadas esperanzas para los dirigentes sindicales y los trabajadores, al menos según lo sugerían los periódicos de las organizaciones ferroviarias. A juzgar por el desenvolvimiento del conflicto, estas aspiraciones no lograron ser totalmente satisfechas, pero más que estimar su satisfacción o no, lo que interesa subrayar aquí es que la legalidad republicana constituyó un horizonte intelectual tomado en cuenta a la hora de articular los derechos de los trabajadores ante las arbitrariedades que las empresas cometían en nombre de sus intereses nacionales, en una nación que se pretendía soberana y se declaraba neutral.

En este intento por comprender el modo en que los representantes gremiales y también los trabajadores construían solidaridades horizontales, apelando a lenguajes más universalistas cabe clarificar una diferencia con la retórica del Partido Socialista y los funcionarios

³⁷ 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.

gubernamentales. El manejo que el partido Socialista hizo de las recurrentes quejas contra el Superintendente del Ferrocarril Central puede servir aquí para ejemplificar el modo peculiar en que este partido articuló las concepciones de clase y de nación 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 su actitud se juzgaba tanto una afrenta a la dignidad proletaria como a la nacionalidad. En este sentido, se 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.³⁸

Semejante actitud debía despertar la solidaridad del gobierno y la sociedad para con los trabajadores. La noticia concluía afirmando 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.”

Con estas afirmaciones coincidía Alejandro Ruzo, funcionario del Departamento Nacional del Trabajo, a quien el gobierno radical había nombrado para mediar en el conflicto. En su opinión, la disputa se había exacerbado debido al método de trabajo impuesto por este Superintendente en los Talleres y al hecho de que este ingeniero no estaba familiarizado con los trabajadores locales. Ruzo destacaba que no sólo los trabajadores sino otras clases sociales de Rosario estaban convencidas que Mr. Crouch había importado sistemas de trabajo de regiones donde los trabajadores sufrían condiciones deplorables.³⁹ También este funcionario condenaba las reticencias del Central Argentino ante los pedidos de información sobre salarios y condiciones de trabajo requeridos 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

³⁸ La Vanguardia, Agosto 4, 1917.

³⁹ La Prensa_Agosto 17, 1917, La Época, Agosto 15-16, 1917.

“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 algunos funcionarios del estado y para el Partido Socialista las autoridades de las empresas extranjeras demostraban no ya una profunda ignorancia y desdén por la cultura local sino que ofendían los principios básicos de la autoridad estatal y la dignidad nacional.

Este debate público sobre la insensibilidad de las empresas ferroviarias frente a la comunidad nacional, las colocó a la defensiva. 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 que se trataba de un “profesional sobresaliente” que trataba a sus trabajadores “como se merecen.” Se desmintió el trascendido de que dicho ingeniero había trabajado previamente en África mientras que se informó que se había desempeñado en una importante empresa ferroviaria en Lancashire y Yorkshire y que antes de viajar a la Argentina solo había realizado un viaje a Estados Unidos.”⁴⁰ Una estrategia similar diseñó 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, 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 los 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.”⁴¹ 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. Ante esto, el comité de huelga ironizó acerca del repentino celo nacionalista de las administraciones británicas y recordó que la empresa no dudó en despedir muchos padres de

⁴⁰ La Prensa, Agosto 17, 1917.

⁴¹ La Época Octubre 10; La Prensa, Octubre 10-11, 1917.

familia con hijos argentinos, simplemente por “el crimen de ser alemán o austriaco.”⁴² No sabemos en que medida este esfuerzo de identificación por parte de las empresas con la sociedad local generó empatías en la población, pero las evidencias sugieren que resultaba poco creíble para los propios ferroviarios.

En buena medida, el ejemplo ilustra las sospechas que el nacionalismo despertaba en muchos trabajadores. De hecho, en sus denuncias sobre la discriminación cultural y social en el mundo del trabajo, en general no compartieron aquellos tonos nacionalistas de la retórica socialista y la burocracia estatal. 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 por parte de sus superiores no representaba un motivo de queja para los trabajadores. El dato resulta obvio considerando que en la mayoría de las empresas ferroviarias ni el personal jerárquico, ni los trabajadores calificados o el personal no especializado hablaban, 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.

* * *

Puede concluirse que la Gran Guerra ejerció un profundo impacto en un mundo del trabajo multinacional como lo eran los ferrocarriles en la Argentina de comienzos del siglo XX. Sin duda, estas torres de Babel en las pampas no quedaron exentas de las transformaciones de los estados nacionales y el nacionalismo a ambos lados del Atlántico. La contienda bélica mundial dañó sustantivamente la imagen de una familia ferroviaria armónica y cosmopolita que las grandes empresas habían articulado y sostenido entre 1890 y el centenario. Asimismo, añadió nuevas exigencias a la difícil labor de construir lazos de solidaridad entre los trabajadores y una identidad de clase que trascendiera las lealtades nacionales. En el proceso de articular una defensa de los ferroviarios frente a las tensiones que la Gran Guerra producía en el cotidiano laboral se apeló inclusive al lenguaje de derechos republicanos. Con el fin de oponerse a los abusos de las empresas británicas o francesas en

⁴² La Protesta, Octubre 13, 1917.

nombre de las exigencias de la guerra y defender a los trabajadores, el Socialismo y aún algunos funcionarios del gobierno se inclinaron, en cambio, por una retórica que a la par que reforzaba la autoridad del estado soberano proponía una visión de la comunidad nacional basada en una homogeneidad lingüística y racial acorde con la definición del concepto de nación dominante en el último cuarto del siglo XIX y principios del siglo XX. Aún cuando este nacionalismo se teñía de anti-imperialismo en el marco del enfrentamiento con empresas de potencias imperiales en el país, éste no parece haber tenido una fuerte sintonía con una cultura más internacionalista y plural a la que adhirieron muchos trabajadores ferroviarios para articular sus demandas.

A pesar de que estas conclusiones tienen un carácter provisional, pues como se ha señalado al inicio se trata de una investigación en curso, creemos que las mismas ilustran el potencial de una perspectiva global para arrojar luz sobre la cultura e identidades políticas de los trabajadores durante la primera experiencia democrática en Argentina.