

Género y estrategias patronales. El Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo XX

*GENDER AND MANAGERIAL STRATEGIES. THE CENTRAL ARGENTINE RAILWAY
DURING THE FIRST DECADES OF THE TWENTIETH CENTURY*

*Laura Badaloni **

Resumen

Este artículo se propone abordar la contratación de trabajadoras mujeres por parte de una empresa ferroviaria –el Ferrocarril Central Argentino– durante las primeras décadas del siglo XX. Al mismo tiempo, analiza esa incorporación de personal femenino en el marco de las políticas de gestión de mano de obra de la compañía y de las concepciones de género desarrolladas por su Dirección.

Palabras clave: Ferrocarril Central Argentino; Estrategias patronales; Género; Mujeres ferroviarias.

Abstract

This paper focuses on the recruitment of women by a railway company –the Central Argentine Railway– during the first decades of the 20th century. At the same time, it analyses this recruitment of female staff in the context of the company's managerial strategies and concepts of gender developed by the firm.

Keywords: Central Argentine Railway; Managerial strategies; Gender; Railway women.

* Unidad Ejecutora Investigaciones Socio-Históricas Regionales (ISHIR), Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y Universidad Nacional de Rosario, Ocampo y Esmeralda, CCT Rosario, Rosario (CP 2000), Argentina. Dirección electrónica: [labadaloni@gmail.com].

INTRODUCCIÓN

El mundo del trabajo ferroviario ha sido objeto de numerosas investigaciones en Argentina.¹ Existen –además de las iniciales historias escritas por militantes– exploraciones académicas focalizadas en las condiciones de vida, la conflictividad laboral y la organización sindical de estos trabajadores (Thompson, 1978; Goldberg, 1979; Gordillo, 1988; Suriano, 1999; Badaloni, 2010, 2018; Contreras, 2011; Mengascini, 2011; Palermo, 2009, 2011; Marcilese, 2013; Agostini, 2014; Menotti y Oliva, 2015). Trabajos como el de Jöel Horowitz (1985) han analizado la dimensión comunitaria de los ferroviarios (como “comunidad ocupacional”) y la creación de entidades de servicios sociales y asociaciones de ayuda mutua. Por otro lado, también se han indagado las estrategias de calificación tanto obreras como patronales en la rama (Barrancos, 1989; Blanco, 2009; Ayuso, 2017; Badaloni, 2019). Las políticas de gestión de mano de obra de las compañías han sido abordadas, solo recientemente, con mayor detenimiento (Palermo, 2015, 2019; Badaloni 2011, 2020; D’Uva, 2020). Otro aspecto menos estudiado del sector ha sido la participación de la mujer en las plantillas de personal. También son escasas las aproximaciones que apelan a la perspectiva de género para examinar al colectivo ferroviario.² En los últimos años, se han hecho aportes en ese sentido, analizando tanto a las trabajadoras de la rama como la configuración de “masculinidades” ferroviarias particulares así como, la intervención femenina en las protestas (Palermo 2009 y 2011; Badaloni, 2010; D’Uva, 2021; Godoy, 2020).³ No obstante, se ha prestado una menor atención a la incidencia de estas dimensiones dentro de las estrategias patronales lo cual será uno de los propósitos del presente artículo centrado en el Ferrocarril Central Argentino (en adelante: FCCA).

El FCCA fue una de las firmas de capitales británicos más importantes, instalada en Argentina, a partir de la década de 1860.⁴ Constituyó el segundo ferrocarril del país por la extensión de sus vías y el primero en cantidad de personal: en 1913 llegó a poseer 39.000 personas ocupadas (Ministerio de Obras Públicas, 1916). Durante el período analizado, aplicó políticas de gestión de personal orientadas no simplemente a la coerción sino a la integración discriminada de su personal a través de una serie de dispositivos, prácticas y discursos con un fuerte sesgo paternalista.⁵ Entre los primeros se incluían un servicio de salud prestado por la Sociedad de Socorros Mutuos de la compañía (Badaloni, 2020), la asignación de viviendas, un sistema de préstamos para la compra de casas, comedores subvencionados, un Fondo de Pensiones, para nombrar los más relevantes. Al mismo tiempo, sostenía una escuela para hijos e hijas de sus empleados, clubes deportivos, quinta para vacacionar en las sierras, institutos culturales, bibliotecas y una revista de la compañía. Estas políticas patronales se orientaban a la cobertura de necesidades básicas, de

recreación y esparcimiento que conllevaban la transferencia simultánea de un conjunto de valoraciones ético-morales como ideológicas. Con esto queremos señalar que la dirección del FCCA (en adelante: la Dirección) se involucraba en las esferas de la reproducción de la fuerza de trabajo, proceso que comprendía tanto elementos materiales como subjetivos.

Tal como señalan representantes de la teoría de la Reproducción (Arruzza y Bhattacharya, 2020: 39), la reproducción social capitalista es, por un lado, “material, física, de la fuerza de trabajo” pero también implica “otras actividades destinadas a dar forma, a moldear a las personas”; supone incidir en la subjetividad de las y los trabajadores. La reproducción social es, para Cinzia Arruzza, “socialización”: se trata, entonces, de generar “actitudes, predisposiciones, habilidades, calificaciones. En cierto sentido, es la reproducción de la subjetividad e incluso la internalización de las formas de disciplina” (Arruzza y Bhattacharya, 2020: 39). La familia y las mujeres como realizadoras principales de ese trabajo reproductivo han cumplido –y siguen cumpliendo–, un rol primordial. Sin embargo, esa socialización se lleva adelante también en otros espacios ajenos al hogar como aquellos incluidos dentro de las esferas del Estado.

En el caso estudiado, el FCCA creó, paralelo a la débil estructura estatal de ese período, un programa de servicios sociales y ámbitos de socialización (culturales, de esparcimiento, deportivos, de calificación, de educación escolar) controlados por la firma y que, en ocasiones, se superponían o competían con otros configurados desde el colectivo de trabajadores. A partir de aquellos, la Dirección pretendía incidir en la conformación de subjetividades e identidades de acuerdo a sus necesidades. El límite de estas pretensiones estaba dado por la propia capacidad de agencia de los trabajadores para resistir, combatir y torcer así como aceptar, apropiarse o reformular las estrategias de las compañía.

El universo ferroviario fue, básicamente, masculino. Las mujeres ocuparon en él un lugar minoritario que, a su vez, fue invisibilizado tanto en las fuentes históricas como en las exploraciones académicas. Los primeros avances en reponer la presencia de aquellas fueron de la mano del abordaje de conflictos, especialmente las huelgas de 1917 (Palermo, 2009, 2011; Badaloni, 2010). Estas confrontaciones tuvieron un desarrollo específico dentro de la empresa aquí estudiada y, en particular, en la ciudad de Rosario y sus alrededores. En esos días, los comportamientos femeninos rompieron con los estereotipos de género vigentes, así como con aquellos que la Dirección intentaba proyectar al personal y a sus familias. Muchas mujeres abandonaron el ámbito doméstico para irrumpir en las calles acompañando a los huelguistas varones. La prensa comercial las mostraba integrando comités de apoyo a la medida o, inclusive, colaborando en la quema de vagones y otras actividades violentas. La revista *Caras y Caretas* realizó una cobertura fotográfica en Rosario y otros puntos del país, retratando nutridos grupos de ellas munidas de palos, presionando a

quienes se negaban a plegarse a la huelga o participando de asambleas. Los estudios académicos explicaron esas prácticas como legitimadas en la necesidad de defender “el bienestar del hogar proletario” (Palermo, 2011) a partir de los vínculos de parentesco o conyugales de las involucradas con quienes protestaban. No obstante –y acordando que es esa la interpretación más adecuada para la mayoría de los casos– consideramos que esa aseveración puede ser enriquecida ante la constatación de la existencia de personal femenino en los ferrocarriles. De este modo, no resulta descabellado imaginar que en medio de esas tumultuosas intervenciones probablemente hubiera guardabarreras, guardavías, cocineras de cuadrillas o telegrafistas además de esposas, madres, hermanas o hijas de ferroviarios.

El objetivo de este artículo es, en primer lugar, demostrar que –a pesar de su invisibilización– el FCCA efectivamente contrató trabajadoras mujeres durante las primeras décadas del siglo XX para ejercer distintas tareas. Al mismo tiempo, nos interesa analizar esa incorporación de personal femenino en el marco de las políticas de gestión de mano de obra de la compañía. Nuestra hipótesis es que el FCCA desarrolló construcciones ideológicas generizadas, que nutrieron sus estrategias de disciplinamiento laboral.⁶ Entre estas últimas se destacaban un perfil particular de familia, un modelo del “buen trabajador” y definiciones de cómo debían entenderse las ideas de “lo femenino” y “lo masculino”. En ese contexto, si la mujer se veía obligada a salir a trabajar su labor era concebida como “complementaria”, “transitoria” y se asimilaba a una extensión de los deberes femeninos domésticos vinculados al cuidado de la familia.

Nuestra perspectiva teórica-metodológica prioriza el abordaje de las múltiples relaciones que determinan los procesos socio-históricos. En ese sentido, consideramos que los significados generizados estudiados –el género es en sí mismo, una categoría relacional– resultaron una construcción social donde intervinieron conjuntamente las y los trabajadores, sus familias, las organizaciones sindicales, la Dirección y el Estado, entre otros.⁷ En cuando a las fuentes consultadas, hemos recurrido a un conjunto diverso que nos ha permitido una fructífera triangulación con el objetivo de validar los datos obtenidos y complejizar nuestro análisis. Por un lado, documentación de la empresa FCCA: Fichas y Fojas de Servicio del Archivo de Personal (en adelante: FyF / AP-FCCA) del Archivo General Ferroviario (en adelante: AGF) y la *Revista del Ferrocarril Central Argentino (RFCCA)* entre 1913 y 1933. Asimismo, materiales de las y los trabajadores: *El Obrero ferroviario (EOF)* entre los años 1912-1930, *La Fraternidad (LF)* del período 1907-1930, el periódico comunista del FCCA *El Riel* (1927-1928) y memorias de dos empleados de la compañía: de un maquinista y un obrero de los Talleres. Además, documentos del Estado: Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación de 1904-1934 del Ministerio de

Obras Públicas (MOP) y censos. Por último, prensa comercial de circulación en Rosario: diario *La Capital* y *El Municipio*.

FAMILIA, MASCULINIDADES Y SIGNIFICADOS DE “LO FEMENINO”

A lo largo del período analizado se forjaron, al interior de la empresa estudiada, concepciones sobre lo que se consideraba “masculino” y “femenino”. La “masculinidad ferroviaria” se configuraba en la labor colectiva, en la transmisión del oficio del obrero adulto al muchacho ingresante.⁸ Los jóvenes se formaban como ajustadores, torneros o carpinteros pero al mismo tiempo se iniciaban en las reglas y los valores compartidos en los lugares de trabajo: la admiración por la fuerza física, la resistencia al esfuerzo y al dolor, la sumisión del aprendiz al oficial adulto, el sentido de “respetabilidad”, el derecho y el deber de sostener económicamente a su familia (Drummond, 1995; Palermo, 2009).

El muchacho que era incorporado a los talleres se instruía en los secretos del oficio observando a sus compañeros o calificándose como aprendiz dentro del sistema desarrollado por la compañía.⁹ La vida al interior del taller deparaba momentos de camaradería entre varones; detrás de la Calderería o del Patio de Vagones de los Talleres de Pérez se organizaban partidos de fútbol que solían terminar en sanciones para quienes habían abandonado los puestos de trabajo.¹⁰ Encender un cigarrillo a escondidas, asar carne para el almuerzo o el encuentro alrededor del tacho donde se hacía clandestinamente el mate cocido (“la tachada”) eran ocasiones para descansar de la vigilancia del capataz y soldar lazos dentro los lugares de trabajo.

Los rasgos varoniles se configuraban también por fuera de los espacios de producción: en el hogar y en ámbitos diversos de sociabilidad como las fondas, los barrios, los prostíbulos, las habitaciones colectivas de los maquinistas, alrededor de la “olla” en la cuadrilla de peones a la vera de las vías. También en las escuelas de oficio como en el caso de los “fraternales” o en el marco de las actividades gremiales (D’Uva y Palermo, 2015). La transmisión de saberes y destrezas entre los hombres de las familias era otro elemento que colaboraba en fortalecer el perfil masculinizado de los oficios.

Ese modelo de masculinidad se veía reforzado por la propia concepción de la Dirección quien estimulaba un tipo particular de trabajador con características adecuadas para ingresar y permanecer en la empresa. Partiendo de los postulados de Raewyn Connell (1995), Hernán Palermo (2017) ha analizado la producción de una masculinidad entre los trabajadores petroleros como parte de la constitución y consolidación de la hegemonía empresaria de dominación tanto en una dimensión técnico-productiva como cultural-subjetiva. Esa masculinidad, asociada a la fuerza, al orgullo por el oficio, a la temeridad

y el heroísmo, es resumida con el término acuñado por el autor de “masculinidad heroica”.

El modelo proyectado desde algunos dispositivos patronales como la revista oficial del FCCA sugería elementos similares a los señalados para la industria petrolera. El obrero de los talleres, por ejemplo, era presentado como aquel que soportaba duras faenas en secciones como Fundición o Herrería, donde el calor agobiante y el ruido ensordecedor eran la rutina.¹¹ Los maquinistas también eran definidos por una especial contextura física, dotados de “cultura” y “respetabilidad” y, muchas veces, eran retratados como “héroes” al fallecer en accidentes (Badaloni, 2019). La fortaleza física, el sacrificio —en ocasiones, con la propia muerte— en el cumplimiento del deber y la lealtad a la empresa fueron de la mano, hasta la década del veinte, de la negación de la agremiación sindical. La solidaridad entre varones planteada por la compañía era una fraternidad basada en la identificación con los intereses patronales. El sindicato y la huelga venían aquí a romper esa armonía de relaciones verticales al tiempo que demostraban los límites del alcance de estas últimas.

Abordar la construcción de la idea de masculinidad¹² remite, en términos relacionales, también a su opuesto: la concepción de “feminidad”. La compañía, decíamos, transmitía visiones y valores generizados a sus empleados y obreros. Si “lo masculino” en el mundo ferroviario se vinculaba a la fuerza, la rudeza, la racionalidad, la idea de “lo femenino” era asociada a la belleza, la fragilidad, la suavidad, la maternidad. Esto se materializaba a través de diferentes instrumentos o espacios controlados por la compañía. Así, en la escuela para los hijos e hijas del personal, si bien las niñas participaban de las asignaturas básicas, se habían establecido materias especiales para ellas como la de “costura”, cuyo premio anual era otorgado por la esposa del Ingeniero Jefe Mecánico.¹³ Los torneos deportivos y picnics organizados por la compañía consagraban distintas actividades destinadas al disfrute de hijas y esposas. Pero sin duda, el medio privilegiado por la empresa para difundir su modelo femenino fue la revista oficial lo cual analizaremos en el apartado que sigue.

IMÁGENES DE PAPEL SOBRE EL “BELLO SEXO”

La *Revista del Ferrocarril Central Argentino (RFCCA)* comenzó a editarse en 1911 y continuó vigente a lo largo de 22 años de manera ininterrumpida. Era presentada como una iniciativa llevada adelante por el personal de la empresa, sin embargo, estaba firmemente controlada por la compañía. Los editores del magacín, lejos de tratarse de empleados ocupando su tiempo libre, recibían una paga por su trabajo, es decir, eran ejecutores de una política diseñada por la gerencia. El Archivo de personal consultado permite corroborar esta afirmación a partir de la asignación de empleados asalariados para su

dirección y redacción. A su vez, la suscripción a ella era directamente descontada de los sueldos de los adquirentes y fomentada desde las circulares de la firma.

El gerente al mando en 1911, Charles Pearson, consideró al momento de su fundación, que una publicación de ese tipo podría colaborar en acercar al personal entre sí y a “generar una atmósfera de ‘espíritu de cuerpo’”.¹⁴ En muchos sentidos, la *RFCCA* se asimilaba a un “boletín de empresa” o *house organ* (en una terminología más contemporánea) desarrollados en muchos países europeos y Estados Unidos a partir de los años de entreguerras, aunque con algunos antecedentes desde fines del siglo XIX (Johansen, 1995).¹⁵ Un *house organ* se diferencia de otras revistas pensadas para clientes o público en general, en que tienen una circulación fundamentalmente interna y sus lectores preferenciales son los propios empleados. Su objeto fundamental es conseguir una identificación de los trabajadores con los intereses y valores de la empresa, estimulando el sentimiento de pertenencia muchas veces sintetizado en la idea de conformar una “gran familia”.

La *RFCCA* poseía muchas de estas características y se presentaba a sí misma como la primera de su tipo en la Argentina. Probablemente esto fuera cierto, ya que existieron emprendimientos similares pero en años posteriores.¹⁶ Desde su inicio, tuvo un formato bilingüe (español e inglés) conservando, inclusive, características distintivas para ambas versiones. Esto último fue criticado por la carta de un lector aparecida en 1915 quien señalaba que esa división la convertía en “dos revistas bajo una misma cubierta” a pesar que él observaba que era leída “por empleados de ambas razas” (sic), los cuales solamente disfrutaban, con esa discriminación, de la mitad del contenido. La réplica de los editores fue concluyente: consideraban que gran parte de lo que se incluía en cada sección era “de interés exclusivo” de aquellos que leían en “el idioma en que el artículo ha sido escrito”.¹⁷ Esta afirmación nos aporta algunos indicios sobre una cuestión que siempre es difícil de definir: ¿cuál era el público al que el magacín estaba efectivamente dirigido? A manera de hipótesis, ensayamos algunas respuestas.

Por un lado, la profusión de notas que abarcaban no solo al trabajador varón individual sino a miembros del núcleo familiar y, especialmente, a las mujeres nos sugiere que había una preocupación por alcanzar a las esposas y a la familia, en general. Por otro lado, si tomamos la lengua utilizada como un elemento clave, el universo de lectores de la versión inglesa podría englobar a quienes tenían un origen británico, entre otros, a la superioridad, personal jerárquico y de supervisión y a grupos de empleadas y empleados administrativos, dibujantes e ingenieros, maquinistas y trabajadores calificados.¹⁸ En relación con la sección en español resulta aún más complicado de establecer. Seguramente incluiría a segmentos de quienes ocupaban cargos similares a los ya señalados, a los que se sumarían miembros de otras categorías subalternas

de personal que usualmente protagonizaban –junto a parientes cercanos– entrevistas, notas, fotografías y noticias publicadas. Siguiendo esas pistas, se podrían identificar, entre otros: a jefes de estación, obreros de los talleres, telegrafistas, cambistas, guardabarreras y guardatrenes. Probablemente, el detalle que la revista no fuera gratuita limitaba su acceso a quienes pudieran pagar su costo aunque no deben descartarse los préstamos o el acceso a ella a través de las bibliotecas dispuestas por la compañía. No obstante estas aproximaciones e hipótesis, se trata de una cuestión que excede este artículo y amerita una exploración específica sobre la publicación.

La clausura definitiva de *RFCCA* fue en el año 1933, durante la crisis desatada a fines de los años veinte, aduciendo problemas económicos. Hasta ese momento, resultó un canal de comunicación entre la Dirección y su personal proyectando una imagen armoniosa de las relaciones laborales. Confluyendo en esa meta, destinaba parte de sus páginas a retratar, con profusión de fotografías, la vida de las familias trabajadoras vinculadas a la compañía. En ellas se insertaban notas para festejar con entusiasmo la graduación de las muchachas (generalmente, hijas de ferroviarios) como maestras de “piano y solfeo” o de “corte y confección” o a destacar su afición por el arte y la lectura.

Nadie puede imaginarse la grata impresión que experimenta el corresponsal viajero cuando (...) llega a constatar que dentro del hogar de un humilde empleado ferroviario, encuentra seres espirituales que poseen una preparación (...) En una solitaria casita de campo, rodeada de plantas y flores (...) habita con sus padres la señorita Invención Niño. (...) a parte de los quehaceres de su hogar, dedica sus horas de ocio al dibujo.¹⁹

La visita y entrevista a la hija de este señalero resultó una oportunidad para alertar a los padres sobre ciertas lecturas que podían menoscabar una educación decorosa.

— ¿Cultiva usted mucho la lectura?

— Mucho. He leído libros de pensamientos y de ideas; pero todos libros sanos, rechazando los de Vargas Vila, de Carolina Invernizo, de Serao y de otros autores, intelectualmente psicopáticos, que han escrito libros que ofenden a las mujeres, al amor y a la moral.

Los autores nombrados en la nota, aunque populares, eran también muy polémicos para la época. Indicaban, a su vez, los márgenes establecidos por la gerencia en el estímulo adecuado de las almas femeninas. La obra del escritor colombiano José Vargas Vila (1860-1933), se caracterizaba por un sesgo erótico mientras las novelas policiales de las italianas Carolina Invernizio y Matilde Serao otorgaban un rol protagónico a la mujer (Romano Martín, 2018).

Desde marzo de 1919, la RFCCA inauguró una sección denominada “*Our lady readers*”. Según se explicaba, dicho apartado se dedicaría a suministrar, en los años siguientes, “consejos para el hogar” y otros “ítems de interés femenino”.²⁰ En 1932, con la eliminación de la versión inglesa, la sección pasó a llamarse “Para el Hogar y la Dueña de Casa” y ofrecía a las lectoras contestar sus consultas sobre “moda, labores, belleza femenina”.²¹ Por otro lado, la publicación solía intercalar diversos textos que hacían referencia al mundo femenino. En abril de 1918, fue incluido un “decálogo de la esposa modelo”, con recomendaciones para las damas casadas, entre ellas: “Aún en las más acaloradas de las disputas no ofendas a tu marido”.²² Unos meses después, dentro de una serie de consejos matrimoniales, la revista animaría a “la mujer que ama su esposo” a no olvidar que cuando éste regresa a su hogar, va en busca de “tranquilidad”, “del reposo” y “del verdadero amor” “como bálsamo del alma”.²³ La mujer-modelo debía someterse a la autoridad patriarcal y sostener el hogar donde el varón-proveedor debía recuperar fuerzas para encarar una nueva jornada laboral. De este modo, él podría cumplir con el mandato que, a través de un nuevo decálogo –ahora masculino– aparecido posteriormente, lo conminara: “Construirás una familia con amor, la sostendrás con tu trabajo y la regirás con bondadosa energía”.²⁴

La mujer era presentada, a su vez en una dimensión binaria. Por un lado, la mujer “buena”, dulce, pudorosa, dedicada al hogar. Por el otro la “mala”, mentirosa e interesada. En numerosos cuentos publicados se reiteraba un mismo patrón argumental: la hija de un trabajador ferroviario, llevaba una vida casta junto a su familia hasta que, finalmente, contraía matrimonio. El esposo ideal de cualquier muchacha era un maquinista. Así lo expresa un relato donde se muestra la emoción de un guardavía viudo, cuando la hija le habla de su compromiso con un conductor de locomotoras.²⁵ No obstante, este cuento es doblemente interesante porque deja entrever tensiones entre el rol doméstico adjudicado a las mujeres y las rupturas que se estaban produciendo al calor de su incorporación al trabajo asalariado. Tal como se aclara en él, la muchacha “en cuanto al servicio de vigilancia de las barreras y el contralor de las recorridas del radio pertinente a ese kilómetro, (...) se hallaba en grado de reemplazar a su padre”. Según se afirma, éste estaba ya viejo y se dedicaba a su quinta, lo cual hace suponer que era ella quien se ocupaba de manejar las barreras cuidar las vías.

La acción pedagógica de la revista y su promoción de un determinado modelo femenino no era una operación ingenua. La estabilidad familiar y una vida privada en armonía influían, según la Dirección, en un desempeño eficaz de los varones. En 1918, la revista reprodujo bajo el título de “Esposas pendencieras” un texto extraído de la *Railway Magazine* de Estados Unidos donde se denunciaba el rol negativo que podía encarnar la esposa para la labor de su marido ejemplificado en que “un reciente accidente en el ferrocarril

de New Haven fue causado por la negligencia de un maquinista después de una riña con su esposa.²⁶ En otros casos, pero en el mismo sentido, se insertaban historias provistas de moralejas para alertar sobre los malos hábitos de las damas. Así, en un cuento escrito por un empleado, se relataba el drama experimentado por un matrimonio donde la esposa perdía en el casino, una gran suma de dinero perteneciente a la empresa ferroviaria donde trabajaba su marido. Como colofón pedagógico, la trama remataba con el suicidio de la pareja y reflexionaba sobre la influencia dañina de una mujer ludópata en la vida familiar.

LA MUJER PROLETARIA

El modelo patronal de mujer considerado “aceptable” no se diferenciaba demasiado del sustentado por los propios trabajadores. La autobiografía de Luis Carrión, obrero de los Talleres Rosario, se basa en justificar su participación en el robo a los pagadores del FCCA en 1932, por la obsesión de “conquistar” a una mujer. Carrión se había enamorado de Catalina, la hija de una familia acomodada. Sus magros ingresos no alcanzaban para satisfacer las ambiciones de aquella y la decisión de robar para conseguir su aceptación, sería el inicio de la debacle de su vida. A lo largo de su escrito aparecen tres mujeres clave en la vida de Carrión. La primera es su mamá, Adelina, a la cual dedica su libro y quien destinaba todo su tiempo al cuidado de la familia y a “cumplir con sus deberes de esposa y de madre” (Carrión, 1949: 34-35). La segunda es Clelia, hija de un operario de los Talleres Rosario, profesora de piano y quien lo amaba “de verdad”. Adelina y Clelia resumían el estereotipo de mujer de una familia obrera. Sin embargo, a la hora de elegir, Carrión se quedó con Catalina, la tercera fémina, la cual, luego de varios desencuentros, decidió casarse con un hombre mayor y con dinero. En la narración de Carrión aparece claramente la concepción binaria de la mujer donde Catalina se asimila a una prostituta que elige un matrimonio por conveniencia.

En el caso de las memorias de Florindo Moretti escritas por Arturo Lozza (1985) a partir sus testimonios, estas nociones enfrentadas, aparecen algo más matizadas debido a la militancia comunista del protagonista.²⁷ No obstante, en una de sus anécdotas, Moretti recuerda una amiga que trabajaba como meretriz en un burdel de Casilda que solía visitar. La condición de prostituta de Hortensia, lo obliga a dar una explicación en su relato. Según su versión, “era maestra e hija de comerciantes cultos” pero “se había enamorado de un ‘cafiso’ que, al final, la hizo trabajar en un quilombo.” Moretti precisa rescatar a esta mujer del deshonor de su profesión y la acerca, así, al modelo de mujer sostenido en el imaginario obrero y por él mismo.

La lectura de la prensa sindical ferroviaria demuestra que se incluían muy pocas notas referidas a la situación femenina. En general, el contenido de los periódicos se refería a los varones y era escrito por ellos. Sin embargo, en 1923, *EOF* publicó una semblanza titulada “La Mujer” firmada por el sindicalista ferroviario estadounidense, Eugene Debs.²⁸ Si bien se trataba de un artículo que defendía los derechos femeninos, su concepción de género no dejaba de ser la tradicional.

Grande es la mano del hombre. Puede destrozar las montañas boscosas y convertirlas en llanuras; (...) sacude el puño en la noche y fragmentos de acero surgen para cumplir su mandato. Mas si la mano del hombre es fuerte para hacer todo esto, la mano de la mujer es más grande aun, porque está suavizada y preparada para curar y confortar por lo que realiza, la mano pequeña y blanca de la mujer, posee una magia mayor todavía, porque todo lo idealiza y todo lo embellece (...) Al conjuro de su mano se secan las lágrimas de los niños (...) Si el hombre busca el sustento, es la mujer la que trae al niño a través de las sendas que ella cubre de rosas (...) Los hombres hacen las naciones; pero la mujer hace más: construye el hogar.²⁹

En el escrito, el hombre transforma productivamente la realidad y ocupa el espacio público; la mujer está destinada a conformar el hogar, la procreación y las labores de cuidado. De todos modos, la afirmación de Debs contrasta con la presencia femenina en el mundo laboral ferroviario. A pesar de su negación en la historia del trabajo, los archivos de personal del FCCA y otras fuentes demuestran la contratación de mujeres para ocupar diferentes puestos como veremos a continuación.

FERROVIARIAS

Si bien el conjunto de la mano de obra de la compañía estaba constituido por una abrumadora mayoría de hombres, eso no significaba una ausencia total de mujeres. Debemos considerar, además, que muchas de ellas eran contratadas de una manera informal sin dejar registro de ello.³⁰ Dos documentos provenientes del Estado nos proveen información al respecto: el censo nacional de 1914 y otro realizado en 1916, al momento de abordar la ley de jubilaciones y pensiones. En el primero, en su sección dedicada a la Sociedad de Socorros Mutuos del FCCA (a la cual era obligatorio pertenecer para el personal), se señala la presencia de 84 socias activas (República Argentina, 1916). En el segundo –si bien se trata de un relevamiento incompleto que contemplaba solo a aquellos que cobraban de forma mensual– se indica que

entre los 9.023 empleados adultos censados había 63 mujeres ocupadas en el FCCA (Bunge, 1918: 323-325).

No son los únicos indicios recabados. La revista de la compañía es otra importante usina de información sobre ellas. La presencia de las mujeres trabajadoras puede ser detectada en algunas fotografías publicadas o en los relatos de ciertas prácticas de sociabilidad. Las reseñas de su participación en reuniones o casamientos estaban habitualmente vinculadas a su carácter de esposas, hijas o hermanas de ferroviarios. Sin embargo, en 1914, una fotografía de la Oficina de Informes de Rosario muestra a dos empleadas posando con compañeros varones. En 1915, se informaba que la empresa impartía cursos de inglés para su personal y que, entre los estudiantes, había “una señorita” que con su asistencia hacía “más llevaderas las asperezas” de la pronunciación del idioma.³¹ En 1919, se publicaba la imagen del personal de la estación Saira: una mujer vestida con una pollera que roza sus zapatos se encuentra al costado de un grupo de 15 hombres. Nos enteramos por el pie de la foto que se llama Amalia P. de Quieto y es telegrafista. La preposición “de” nos alerta que se trata de la esposa del Jefe de la Estación, sentado a su lado y que posee el mismo apellido. Paula Morcillo, taquígrafa en la Oficina de Tráfico de Rosario, aparece retratada en 1917 con motivo de haber contraído nupcias.³² Asimismo, el ascenso de Elena Pita, en 1928, fue festejado por sus compañeras y amigas y motivó de una breve crónica acompañada de una fotografía del festivo grupo.

El tratamiento de las mujeres trabajadoras en la RFCCA estaba atravesado por el modelo de mujer que se analizó, más arriba. Así por ejemplo, las habilidades para manejar la máquina de escribir de Paula Morcillo son valoradas conjuntamente con “sus prendas morales y amable trato”.³³ El rol doméstico podía, en ocasiones, entrar en contradicción con las tareas fuera del hogar. Esta tensión parece aflorar en la nota sobre otro casamiento, esta vez de dos empleados administrativos. El jefe de la muchacha –responsable de hablar a la concurrencia– recurre a un chiste para mostrar esta incomodidad. Mientras sobre el varón pondera su inteligencia e idoneidad como empleado, cuando se refiere a la muchacha señala: “Usted, señorita Isetta también sé que está dotada de cualidades muy buenas, aunque entre paréntesis, dudo mucho si sabe hacer un bife ‘ni a medio caballo’”.³⁴

A partir de una muestra constituida por las fichas de personal de 103 mujeres recuperadas del AP-FCCA, podemos definir algunas características de su empleo. En una alta proporción ingresaron como guardabarreras y guardavías (56) en el Departamento de Tráfico (DT). Unas 34 fueron ocupadas en tareas de índole doméstica (cocineras, planchadoras, camareras, etc.) en el Departamento Confeitería, DT y Departamento Vía y Obras (DVyO). Las 13

restantes fueron asignadas a tareas administrativas, en diferentes secciones de la compañía.

La presencia de un alto porcentaje de mujeres contratadas como guardabarreras y guardavías se vinculaba a motivos ya analizados previamente cuando abordamos el cuento publicado en la *RFCCA*. La labor para controlar pasos a nivel y de supervisar el estado de las vías se realizaba con la participación de toda la familia. Debido a los magros salarios y las extensas jornadas, era habitual que el varón a cargo tuviera otra ocupación para compensar su reducido ingreso. De tal modo, las esposas, hijas e hijos actuaban como auxiliares del señalero cuando éste abandonaba su puesto. En 1904, durante el conflicto que sacudió a la empresa, un diario de la ciudad de Rosario explicaba esta situación

Los guardabarreras (...) [reciben] un pago (...) actualmente (...) que según oigo importa 30\$ sin comida por 21 horas de tareas diarias (...) Ocurre que los guardabarreras no pudiendo vivir con ese sueldo buscan trabajo fuera de la vía durante el día, dejando la barrera al cuidado de sus mujeres las que ayudadas por algún muchacho propio o ajeno cumplen como pueden.³⁵

Hacia 1921, la duración de las jornadas de trabajo continuaba siendo excesivamente extensa. Luego de una negociación entre el FCCA y representantes de los trabajadores, se consiguió que se le redujera la jornada a Miguel Serrano, un guardabarrera que cumplía 15 horas diarias.³⁶ Aún en 1923, Bautista Parussi, de Arroyo Seco, seguía trabajando 16 horas diarias.³⁷ En 1927, el FCCA llegó a ofrecer bajar la jornada de 12 a 8 horas diarias pero, a cambio, planteó retirar las casas y echar a las mujeres con lo cual se demostraba el papel de complemento del ingreso familiar que se asignaba a sus ingresos.³⁸ Lobato (2007: 91) ha señalado que “la noción de complementariedad fue clave en las explicaciones de la época, convirtiendo de ese modo al trabajo femenino en secundario y subordinado, en oposición al trabajo principal de los varones”. La contratación de las señaleras estaba íntimamente ligada a su vínculo con el personal masculino ya empleado por la empresa y percibían un sueldo mucho menor. Ante la muerte del varón, su reemplazo podía habilitar como acto “paternalista” y compensatorio el ingreso de su viuda, hijas o hijos.

Dentro de los archivos de la empresa, las mujeres aparecen, por regla general, precedidas por el apellido del marido, lo cual contribuía a invisibilizarlas en las fuentes. En ocasiones, su identidad desaparece totalmente y es sustituida por la expresión “Señora de”. Así, una mujer del pueblo de Carcarañá que trabajó como guardabarreras, entre 1915 y 1917, fue registrada como “Señora de Álvarez”. Eugenia de A. se desempeñó como guardabarrera y guardavía,

desde 1915 hasta 1933, año en que se jubiló. Sus servicios de guardavía “figuraron erróneamente bajo el nombre Nicasio A.”, seguramente, su marido.³⁹

Si bien a partir de agosto 1921, comenzaron a regir escalafones para señaleros reglamentando cuestiones vinculadas a tareas desempeñadas, formas de ocupar las vacantes, licencias pagas por enfermedad y vacaciones anuales, las diferencias de género en los montos de los sueldos percibidos se mantuvieron. Secundina y su marido, Juan A., ingresaron al mismo tiempo a trabajar como guardavías, en 1924. En 1925, cuando ambos renunciaron, ella cobraba 45\$ por mes mientras su esposo recibía 70. José Q. y Josefa fueron contratados a partir de 1909. En octubre de 1917, mientras José cobraba 1.56\$ por día, ella recibía 66 centavos diarios.

Con relación a aquellas mujeres ocupadas en FCCA en tareas definibles como “domésticas”, 13 de ellas habían sido contratadas para trabajar en el Sierras Hotel de Alta Gracia, administrado por el FCCA entre 1908 y 1928 y dependiente del Departamento Confitería. Los oficios ejercidos eran los de lavanderas, planchadoras, mucamas o gobernantas. Habían ingresado, entre 1910 y 1919, y, en tres casos pudimos constatar la contratación simultánea de los maridos quienes trabajaban respectivamente como carpintero, gobernante y tenedor de libros. El despido de los varones redundó en la cesantía o renuncia de las esposas, según consta en el AP-FCCA.

Las 19 cocineras de cuadrillas del DVyO fueron registradas mayormente con datos personales parciales. Muchas veces solo figuraba el apellido de su marido precedido de la preposición “de”, como ya se vio con las señaleras. En algunos casos, pudimos comprobar que tenían grados de parentesco (hijas o esposas) con capataces de cuadrillas. Estos preparaban la “olla” de la cual comían los peones a su cargo a quienes se les hacía un descuento en sus salarios por el costo de los alimentos. En 1920, El EOF denunciaba que los sueldos de los peones habían sufrido “recortes”, entre ellos, los destinados a la comida: “figuraos 30\$ por esa bazofia en forma de comida que proporcionan los capataces”. El cronista de EOF explicaba que, luego de la huelga de 1917, “se consiguió la libertad de comer o no de la olla, pero eso ha quedado en el papel”. Según el denunciante la “olla” constituía una “mina de oro” para los capataces” ya que resultaba un ingreso extra. Al menos en el caso del FCCA, ese beneficio era incrementado al permitirseles que sus esposas o hijas fueran contratadas como cocineras.

Solo dos mujeres entre las relevadas, llegaron a jubilarse dentro de la compañía; el resto fue despedido o renunciaron. La suerte laboral de estas mujeres estuvo usualmente atada al destino de su marido o padre. Nazarena O., cocinera en la localidad de Carnerillo, tenía un vínculo de parentesco (posiblemente, hija) con Vicente O. (capataz en la misma localidad). Cuando Vicente falleció, en 1922, Nazarena renunció a su cargo solo unos días después. Rosa de Q. también era cocinera en La Carlota. Su marido, Santo Q. —capataz de

cuadrilla en ese pueblo— murió el 7 febrero de 1925. Cinco días después, Rosa dimitió. Los sueldos de las cocineras eran, en todos los casos, de 86 centavos, por día. La desigualdad en los salarios era realmente notoria si se tiene en cuenta el ejemplo de Patricia P. de A. quien había entrado en 1933 a la empresa en Palo Negro cobrando los 86 centavos señalados. Su marido, José A. —capataz de cuadrilla a partir de 1931 en el mismo lugar— se había desempeñado como cocinero entre los años 1924/1925. El sueldo diario de José había sido de 2,10\$, más del doble de lo cobrado por Patricia, nueve años más tarde.⁴⁰

En cuanto a las mujeres administrativas en distintos departamentos, hemos relevado 13 casos. A diferencia de aquellas contratadas como señaleras o en tareas domésticas, las fichas de estas empleadas cuentan con los datos personales completos y sus sueldos eran mensuales. La mayoría inició su carrera en el FCCA muy joven, entre los 14 y 22 años, desempeñándose como dependientes, escribientes, boleteras, revisoras de boletos, tipistas y telegrafistas.⁴¹ Salvo cuatro de ellas que trabajaron entre 15 y 35 años, el resto lo hizo un promedio de cinco años. De estas últimas, la mayoría renunció entre los 20 y los 26 años. Es probable que decidieran casarse o tener hijos, aunque como no se registraba el estado civil no es posible asegurarlo. En el caso de dos mujeres que fueron cesanteadas luego de 15 años de labor, sus fichas de personales informan que fueron despedidas tras una “licencia especial sin goce de sueldo de 6 meses”.⁴² Quizás ambas hayan quedado embarazadas y fueron separadas definitivamente cuando terminó el plazo autorizado para ausentarse. Solo dos de ellas llegaron a jubilarse con 28 y 35 años de antigüedad, aunque ninguna consiguió ocupar cargos de jefatura.⁴³

Graciela Queirolo (2018: 21) considera que las tareas administrativas otorgaban a las mujeres algunas ventajas frente a otras actividades laborales desarrolladas por personal femenino, fundamentalmente, mejores niveles salariales, una carrera laboral y un relativo prestigio social. Sin embargo, también sostiene que esto no garantizó que se desvincularan “de los mecanismos de la inequidad laboral que afectaron a las mujeres respecto de los varones” y que ciertos oficios (dactilógrafas, taquígrafas y secretarías) sufrieron una “feminización”. Las mujeres oficinistas obtenían mayores salarios que sus pares de género dentro de la empresa. Entre los años 1920 y 1924, los sueldos mensuales para una lavandera oscilaban entre 40 y 45\$, para una planchadora entre 80 y \$100 mientras que para una dactilógrafa entre 110 y 155\$.⁴⁴ Si bien existía esta diferencia favorable en cuanto a los montos salariales respecto a otros puestos femeninos, si se comparan sus ingresos con los de los varones se observa una distancia importante. Todo esto sugiere que las desigualdades alcanzaban a las mujeres en general y que las acciones para revertirlas eran limitadas inclusive, desde los propios gremios ferroviarios.

CONSIDERACIONES FINALES

El universo laboral ferroviario fue un espacio de trabajo prioritariamente de varones donde las mujeres ocuparon un lugar claramente minoritario e invisibilizado. Sin embargo, no estuvieron desligadas de la vida ferroviaria. Muy por el contrario, se encontraban estrechamente vinculadas a ella. En primer lugar, en su carácter de madres, esposas, hijas o hermanas. En segundo lugar, como trabajadoras del sector.

No obstante, la casi nula atención que recibieron por parte de la Historia del trabajo, hemos constatado la contratación de mujeres en el FCCA para ocupar distintos puestos, entre otros, dactilógrafas, estenógrafas, boleteras, telegrafistas, cocineras, planchadoras, modistas, guardavías y guardabarreras. Frente a esta amplia gama de posiciones y labores, comprobamos que no gozaron de iguales condiciones laborales ni de los mismos derechos que sus compañeros varones. En ese sentido, sus salarios fueron siempre menores, sus posibilidades de progreso en la compañía muy limitadas y nunca llegaron a cargos de jefatura o dirección. Su acceso y permanencia en los puestos estuvieron condicionados por su vínculo parental o conyugal con trabajadores hombres y por su propia condición de mujeres.

La empresa FCCA consideraba importante incluir a la familia trabajadora y estimular su constitución. Sus razones se referían, fundamentalmente, a garantizar la reproducción de la mano de obra y lograr la estabilidad afectiva de obreros y empleados, considerada vital para alcanzar un rendimiento eficaz. Para ello desarrolló actividades recreativas e instituciones extra-laborales que comprendían a las familias de sus trabajadores. En el ámbito de la compañía, se forjaron concepciones de género fuertemente imbricadas en sus políticas de disciplinamiento laboral.

Los significados generizados promocionados por la Dirección también fueron compartidos por trabajadores y organizaciones sindicales. La masculinidad ferroviaria fue una construcción social conectada a ideas de “fuerza”, “rudeza” y “sacrificio”, así como a la obligación de los varones de sostener a los suyos. Los sindicatos integraban a las familias a través de diversas actividades culturales y de sociabilidad. Sin embargo, la dinámica de los gremios ferroviarios –si bien presentados como instituciones universales– constituían espacios masculinos donde las mujeres tuvieron una representación limitada y subordinada. En definitiva, esta suerte de polifonía donde confluían la empresa, las y los ferroviarios, el sindicato y el propio Estado definía una visión hegemónica de significados que no resultaba contradictoria ni disruptiva frente a los cánones y roles de género propios de la cultura social de aquellas primeras décadas del siglo XX.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco los valiosos comentarios y consideraciones de los evaluadores externos que participaron de la revisión por pares de este artículo.

NOTAS

- ¹ Una primera versión de este trabajo fue expuesta oralmente como ponencia en la *III Jornadas Internacionales de Historia de los/as Trabajadores/as y las Izquierdas* (junio de 2021).
- ² Con relación a los estudios sobre mujeres trabajadoras para la primera mitad del siglo XX y exploraciones en Historia del Trabajo desde perspectiva de género, véase, entre otros: Lobato (2007), Andújar (2015), Queirolo (2018) y Scheinkman (2019).
- ³ Para el caso de las ferroviarias españolas: de los Cobos Arteaga (2017) y Ballesteros (2003).
- ⁴ Las empresas extranjeras de capitales ingleses y franceses en Argentina fueron estudiadas en Goodwin (1974), Wright (1974), Zalduendo (1975), Marichal (1988), López y Waddell (2007), Regalsky (2007a, 2007b, 2008), Waddell (2007), Lewis (2007), Fernández Priotti (2017) y López (2020). Para las empresas del Estado ver: Salerno (2002) y Palermo (2015).
- ⁵ Hemos analizado estas políticas en trabajos anteriores (Badaloni, 2011, 2020).
- ⁶ Thomas Kublock (1992: 47) ha estudiado, para la minería chilena durante las primeras décadas del siglo XX, las estrategias empresariales de sesgo paternalistas orientadas a “construir una fuerza de trabajo” que hacían foco en “la relación hombre-mujeres en los campamentos y hacia una ideología de género y de domesticidad”.
- ⁷ “Aunque los significados de masculino/femenino y los papeles de hombre/mujer varían histórica y culturalmente, en situaciones determinadas se nos presentan como naturales, con raíces biológicas... El género sirve no sólo como un medio de distinguir a los hombres de las mujeres, sino también para identificar (y contrastar) cualidades y características abstractas (fuerte/débil, público/privado, racional/afectivo) son algunas de las asociaciones frecuentes en la cultura occidental desde la ilustración” (Scott, 2008).
- ⁸ Otros estudios han abordado la construcción de masculinidades ligados a distintos oficios: para el caso marítimo véase Caruso (2016) y para el petrolero, Palermo (2017).
- ⁹ Estos sistemas de aprendizaje tenían similitudes con los implementados en el Reino Unido para el mismo período.

- ¹⁰ Numerosas anotaciones en las fojas de servicio dan cuenta de estas prácticas y los castigos resultantes (FyF / AP-FCCA).
- ¹¹ *Revista del Ferrocarril Central Argentino* (RFFCA), 236, abril de 1932.
- ¹² Para Connell (1995: 71) “masculinidad” es simultáneamente la adscripción de una posición dentro de las relaciones de género, las prácticas a través de las cuales hombres y mujeres asumen esas posiciones y los efectos de esas prácticas en la experiencia corporal, en la personalidad y la cultura.
- ¹³ Las esposas e hijas vinculadas al *staff* gerencial del FCCA no son analizadas en este artículo, pero también cumplieron el rol importante en la transmisión de la imagen de “gran familia” (exenta de conflictos y “armónica”) así como un “modelo a seguir” para el conjunto de las mujeres de la compañía. Algo similar puede señalarse con las figuras masculinas de miembros de la llamada Superioridad que delineaban otros elementos que aportaban a la construcción de la “masculinidad” dentro de marcos paternalistas.
- ¹⁴ *RFCCA*, 241, enero de 1931.
- ¹⁵ Peter Johansen (1995) identifica a la revista *The Trip Hammer de Massey Manufacturing Company*, una firma de implementos de granja publicada desde mediados de los años 80’ del siglo XIX, como el primer *house organ* de Estados Unidos.
- ¹⁶ Los Ferrocarriles del Estado comenzaron a editar *Riel y Fomento* en 1922. El Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico tuvo una publicación desde diciembre de 1917. El Ferrocarril Sud fundó su revista en 1925. En otras ramas industriales, el frigorífico Swift comenzó a publicar *Swiftlandia*, en 1943.
- ¹⁷ *RFCCA*, 54, junio de 1915.
- ¹⁸ Otro indicio lo daban las propagandas que estaban destinados a consumidores de origen británico.
- ¹⁹ *RFCCA*, 118, octubre de 1920.
- ²⁰ *RFCCA*, 99, marzo de 1919.
- ²¹ *RFCCA*, 258, junio de 1932.
- ²² *RFCCA*, 87, marzo de 1918.
- ²³ *RFCCA*, 90, julio de 1918.
- ²⁴ *RFCCA*, 88, abril de 1918.
- ²⁵ *RFCCA*, 114, junio de 1920.
- ²⁶ *RFCCA*, 91, julio de 1918.
- ²⁷ Florindo Moretti (1900-1983) fue foguista de locomotora del FCCA, líder gremial ferroviario y dirigente y fundador del Partido Comunista en Casilda (Santa Fe).

- ²⁸ Eugene Debs fue fundador del Sindicato Ferroviario Americano (*American Railway Union*) y del Partido Socialista de Estados Unidos (1901).
- ²⁹ *EOF*, febrero de 1923
- ³⁰ Francisco de los Cobos Arteaga (2017: 2658) señala que en el siglo XIX e inicios del siglo XX, las mujeres trabajaban en las empresas ferroviarias españolas “sin formar parte de las plantillas de las empresas, como producto de una concesión a título de favor, en la mayoría de los casos, también por la presencia o ausencia de un hombre vinculado a la [actividad] ferroviaria”.
- ³¹ *RFCCCA*, 52, abril de 1915.
- ³² *RFCCA*, 76, abril de 1917.
- ³³ *RFCCA*, 76, abril de 1917.
- ³⁴ *RFCCCA*, 239, noviembre de 1930.
- ³⁵ *El Municipio*, Rosario, 23.02.1904.
- ³⁶ *EOF*, 13, 16.01.1921.
- ³⁷ *EOF*, 10, 1.03.1923.
- ³⁸ *El Riel*, 2, noviembre de 1927.
- ³⁹ FyF / AP-FCCA.
- ⁴⁰ FyF / AP-FCCA.
- ⁴¹ FyF / AP-FCCA.
- ⁴² FyF / AP-FCCA.
- ⁴³ FyF / AP-FCCA.
- ⁴⁴ FyF / AP-FCCA.
- ⁴⁵ *EOF*, 1.08.1926.
- ⁴⁶ *El Municipio*, Rosario, 2.03.1904.
- ⁴⁷ Anónimo, Sindicato La Fraternidad, 20.01.1912.

BIBLIOGRAFÍA

- AGOSTINI, L. (2014): “Oficio, memoria y lealtad. Elementos constitutivos de la identidad fraternal durante la huelga ferroviaria de 1961”, *Historia Regional*, Villa Constitución, 32, pp. 109-124.
- ANDÚJAR, A. (2015): “Comunidad obrera, género y políticas asistenciales: Comodoro Rivadavia (1922-1932)”, *Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda*, Buenos Aires, 7, pp. 59-78.

- ARRUZZA, C. y BHATTACHARYA, T. (2020): "Teoría de la Reproducción Social. Elementos fundamentales para un feminismo marxista", *Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda*, Buenos Aires, 16, pp. 37-69.
- AYUSO, M. L. (2017): *Red de escuelas técnicas de autogestión obrera. La Fraternidad entre la política y la pedagogía (1887-1927)*, Rosario, Prohistoria Ediciones.
- BADALONI, L. (2010): "Huelga Ferroviaria de 1917. Violencia, complot maximalista y mujeres incendiarias". En Bonaudo, M. (Dir.), *Instituciones, conflictos e identidades, De lo "nacional" a lo local, Tomo II, Imaginarios y prácticas de un orden burgués Rosario, 1850-1930*, Rosario, Prohistoria Ediciones, pp. 95-116.
- BADALONI, L. (2011): "La familia ferroviaria a principios del siglo XX: bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino". En DICÓSIMO, D. y SIMONASSI, S. (Comps.), *Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX. Indagaciones desde la Historia Social*, Rosario, Prohistoria Ediciones, pp. 143-157.
- BADALONI, L. (2018): "Revisitando, cien años después, las huelgas ferroviarias de 1917 en el Ferrocarril Central Argentino. Un análisis centrado en los lugares de trabajo". En SIMONASSI, S. y DICÓSIMO, D. (Comps.), *Trabajadores y sindicatos en Latinoamérica*, Buenos Aires, Imago Mundi, pp. 115-133.
- BADALONI, L. (2019): "Calificación laboral y prácticas paternalistas. El Ferrocarril Central Argentino en las primeras décadas del siglo XX en la Argentina". En VIDAL OLIVARES, J. y GÓMEZ, T. (Comps.), *Los ferrocarriles en América latina: historia y legado (siglos XIX-XX)*, Buenos Aires, EUDEBA, pp. 315-343.
- BADALONI, L. (2020): "La salud de los trabajadores como escenario de conflicto y negociación. La Sociedad de Socorros Mutuos del Ferrocarril Central Argentino en las primeras décadas del siglo XX", *Revista Estudios Marítimos y Sociales*, Mar del Plata, 17, pp. 175-202.
- BALLESTEROS, E. (2003): "La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857-1962". En SARASÚA, C. y GÁLVEZ, L. (Eds.), *¿Privilegios o eficiencia? Mujeres y hombres en los mercados de trabajo*, Alicante, Universidad de Alicante, pp. 335-354.
- BARRANCOS, D. (1989): "Organización Obrera y formación laboral a principios de siglo: los maquinistas ferroviarios y los trabajadores gráficos". En *Programa vinculación UTN – sindicatos. Programa organizado conjuntamente con la Fundación F. Ebert (FES) y la OIT*, Buenos Aires, Universidad Tecnológica Nacional.
- BLANCO, M. B. (2009): "La formación para el trabajo en Tucumán a comienzos del siglo XX", *Segundas Jornadas Nacionales de Historia Social*, Córdoba. Disponible en [http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.9721/ev.9721.pdf].
- BUNGE, A. (1918): *Ferrocarriles Argentinos. Contribución al estudio del Patrimonio Nacional*, Buenos Aires, Imprenta Mercatali.

- CARRIÓN, L. (1949): *El Ángel Infame*, Buenos Aires, edición del autor.
- CARUSO, L. (2016): *Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el Puerto de Buenos Aires, 1889-1921*, Buenos Aires, Imago Mundi.
- CONNELL, R. (1995): *Masculinities*, Berkeley-Los Ángeles, University California Press.
- CONTRERAS, G. (2011): "Las huelgas ferroviarias durante el primer gobierno peronista, Argentina 1950-1951". En MUÑOS RUBIO, M. (Ed.), *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 403-432.
- DE LOS COBOS ARTEAGA, F. (2017): "Los trabajos femeninos en los primeros tiempos del ferrocarril español. Nuevos análisis de la literatura y documentación localizada". En GONZÁLEZ MADRID, D., ORTIZ HERAS, M. y PÉREZ GARZÓN, J. (Eds.), *La Historia, lost in translation? XIII Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea, Albacete, septiembre de 2016*, Cuenca, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, pp. 2657-2668.
- D'UVA, F. (2020): "Las políticas de beneficios de las empresas ferroviarias desde la perspectiva de los trabajadores. Argentina, primeras dos décadas del siglo XX", *Notas Históricas y Geográficas*, Valparaíso, 24, pp. 132-167.
- D'UVA, F. (2021): "Los trabajos de mujeres y menores en los ferrocarriles de la Argentina a comienzos del siglo XX", *Trashumante*, Medellín, 18, pp. 146-167.
- D'UVA, F. y Palermo, S. (2015): "Vida sindical y sociabilidades masculinas: los trabajadores ferroviarios en la Argentina de principios del siglo XX", *Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda*, Buenos Aires, 7, pp. 37-58.
- FERNÁNDEZ PRIOTTI, C. (2017): *Historia del Ferrocarril Central Argentino (1854-1901)*, Rosario, edición del autor.
- FULLER, N. (1997): "Fronteras y retos: varones de clase media del Perú". En VALDÉS, T. y OLAVARRÍA, J. (Eds.), *Masculinidad/es. Poder y crisis*, Santiago, Isis Internacional, pp. 139-153.
- GODOY, S. (2020): "El conflicto de las camareras del ferrocarril Mitre: tensiones en el mundo del trabajo ferroviario en contextos de reestructuración y modernización (Argentina, 1962-1964)", *Notas Históricas y Geográficas*, Valparaíso, 24, pp. 168-202.
- GOLDBERG, H. (1979): "Railroad Unionization in Argentina, 1912-1929. The limitations of working class Alliance". Tesis Doctoral inédita, Yale Univerity, New Haven.
- GOODWIN, P. (1974): *Los ferrocarriles británicos y la U.C.R. 1916-1930*, Buenos Aires, La Bastilla.

- GORDILLO, M. (1988): *El movimiento obrero ferroviario desde el interior del país (1916-1922)*, Buenos Aires, CEAL.
- HOROWITZ, J. (1985): "Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una élite obrera", *Desarrollo Económico*, Buenos Aires, 25, 99, pp. 421-446.
- JOHANSEN, P. (1995): "Where's the Meaning and the Hope? Trends in Employee Publication", *The journal of the popular culture*, 29, 3, pp. 129-138.
- LEWIS, C. (2007): "Crisis, tecnología y eficiencia. Los Ferrocarriles de capital británico durante los años de transición. 1912-1933". En LÓPEZ, M. y WADDELL, J. (Comps.), *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 100 años de políticas ferroviarias*, Buenos Aires, Lumiere, pp. 485-518.
- LOBATO, M. (2007): *Historia de las trabajadoras en la Argentina (1869-1960)*, Buenos Aires, Edhasa.
- LÓPEZ, M. (2020): *Trenes ingleses en Argentina*, Buenos Aires, Editorial Lenguaje Claro.
- LÓPEZ, M. y WADDELL, J. (2007): *Nueva Historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de políticas ferroviarias*, Buenos Aires, Lumiere.
- LOZZA, A. (1985): *Tiempos de huelgas. Los apasionados relatos del campesino y ferroviario Florindo Moretti sobre aquellas épocas de fundaciones, luchas y serenatas*, Buenos Aires, Editorial Anteo.
- MARCILESE, J. (2013): "Los trabajadores ferroviarios en Bahía Blanca durante el primer peronismo (1945-1955)", *Mundo do Trabalho*, 5, 9, pp. 259-282.
- MARICHAL, C. (1988): "Políticas de desarrollo económico y deuda externa en Argentina, 1868-1880", *Siglo XIX*, Monterrey, 5, pp. 89-125.
- MENGASCINI, H. (2011): *Huelgas y conflictos ferroviarios. Los trabajadores de Tandil en la segunda mitad del siglo XX*, Rosario, Prohistoria Ediciones.
- MENOTTI, P. y OLIVA, A. (2015): "El poder de la turba. La lucha de los ferroviarios del Central Argentino y las contiendas del poder gremial en el seno del movimiento obrero (1917-1918)", *Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda*, Buenos Aires, 6, pp. 117-137.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1916): *Dirección General de Ferrocarriles. Estadística de los Ferrocarriles en Explotación 1913*, Buenos Aires, Talleres Gráficos del MOP.
- PALERMO, H. (2017): *La producción de la masculinidad en el trabajo petrolero*, Buenos Aires, Biblos.
- PALERMO, S. (2009): "Masculinidade, conflitos e solidariedades no mundo do trabalho

- ferroviário na argentina (1912-1917)", *Mundos do Trabalho*, 1, 2, pp. 94-123.
- PALERMO, S. (2011): "De las organizaciones sindicales a las familias trabajadoras: nuevas miradas sobre los protagonistas de la gran huelga ferroviaria de 1917 en Argentina". En MUÑOZ RUBIO, M. (Ed.), *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles españoles, pp. 219-238.
- PALERMO, S. (2015): "La racionalización del trabajo en la Argentina de principios del siglo XX: el caso de los Ferrocarriles del Estado", *H-Industria@*, Buenos Aires, 16, 9, pp. 35-66.
- PALERMO, S. (2019): "Empresas ferroviarias, viviendas para trabajadores y cuestión social en la Argentina moderna (1890-1920)", *H-Industria@*, Buenos Aires, 25, 13, pp. 5-28.
- QUEIROLO, G. (2018): *Mujeres en las oficinas. Trabajo, Género y clase en el sector administrativo (Buenos Aires, 1910-1950)*, Buenos Aires, Editorial Biblos.
- REPÚBLICA ARGENTINA (1916): *Tercer Censo Nacional levantado el 1° de junio de 1914*, Buenos Aires, Talleres Gráficos de L. J. Rosso y Cía.
- REGALSKY, A. (2007a): "Las compañías francesas de ferrocarriles en Argentina. 1887-1930". En LÓPEZ, M. y WADDELL, J. (Comps.), *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de políticas ferroviarias*, Buenos Aires, Lumiere, pp. 341-394.
- REGALSKY, A. (2007b): "Políticas públicas, capital extranjero y estructura de mercado: el desarrollo de los ferrocarriles en la Argentina antes de 1914", *Revista de Instituciones, Ideas y Mercados*, Buenos Aires, 46, pp. 171-203.
- REGALSKY, A. (2008): "Entre el Estado y el Mercado. Competencia y regulación ferroviaria en la Argentina a comienzos del siglo XX", *Revista de Historia Industrial*, Barcelona, 38, pp. 51-88.
- SALERNO, E. (2002): *Los comienzos del Estado empresario: La Administración General de los Ferrocarriles del Estado (1910-1928)*, Buenos Aires, CEED.
- SCHEINKMAN, L. (2019): "De la historia política a los estudios de género: la historiografía sobre el mundo del trabajo de la primera mitad del siglo XX en Buenos Aires", *Trabajo y Sociedad*, Santiago del Estero, 32, 281-305.
- SCOTT, J. (2008): *Género e Historia*, México, Fondo de Cultura Económica.
- SURIANO, J. (1999): "Estado y conflicto social: el caso de la huelga de los maquinistas ferroviarios de 1912". En LUCITA, E. (Comp.), *La Patria en el riel*, Buenos Aires, Ediciones del Pensamiento Nacional.
- THOMPSON, R. (1978): "Organised labour in Argentina. The railway unions to 1922". Tesis Doctoral inédita, St. Antony's College, Oxford.

- WADDELL, E. (2007): "Los ferrocarriles británicos en la segunda mitad de la década de 1930 y la explotación de sus líneas". En SCHVARZER, J., REGALSKY, A. y GÓMEZ, T. (Comps.), *Estudios sobre la Historia de los Ferrocarriles (1857-1940)*, Buenos Aires, Cespa, pp. 189-222.
- WRIGHT, W. (1974): *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina. Su influencia en el nacionalismo económico (1854-1948)*, Buenos Aires, Emecé.
- ZALDUENDO, E. (1975): *Libras y rieles. Las inversiones británicas para el desarrollo de los ferrocarriles en Argentina, Brasil, Canadá e India durante el siglo XIX*, Buenos Aires, Editorial El Coloquio.