

Organización del trabajo y trabajadores en la Compañía Francesa de Ferrocarriles en la ciudad de Santa Fe, 1900-1915

Andrea Sol Franco

páginas / año 16 – n° 40 Enero-Abril / ISSN 1851-992X/ 2024

<http://revistapaginas.unr.edu.ar/index.php/RevPaginas>

DOI: 10.35305/rp.v16i40.849

páginas

Revista digital de la Escuela de Historia
Universidad Nacional de Rosario

Organización del trabajo y trabajadores en la Compañía Francesa de Ferrocarriles en la ciudad de Santa Fe, 1900-1915

Work organization and workers in the French Railway Company in the city of Santa Fe, 1900-1915

Andrea Sol Franco

Universidad Nacional del Litoral,

Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales del Litoral,

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (Argentina)

andrefranco06@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-20237158>

Resumen

El impacto del ferrocarril, como parte de un sistema de transporte más amplio, en la configuración de un mercado interno también tuvo su correlato en el mundo del trabajo. El presente trabajo se propone examinar la organización de la Compañía Francesa de Ferrocarriles de la ciudad de Santa Fe, principios del siglo XX (1900-1915). A través del análisis de diversos documentos como estatutos, anuarios estadísticos, *etat du personnel en service* y otros documentos, mediante una metodología de investigación mixta, el trabajo pretende relacionar las formas de organización del trabajo de la compañía, con algunas características de las disposiciones estructurales de los trabajadores. Esta caracterización, de tipo exploratorio, intenta recomponer algunas características de las formas de organización del trabajo de una de las empresas que mayor cantidad de mano de obra empleó en el período bajo estudio.

Palabras claves: Ferrocarril; trabajo; organización; disposiciones; Santa Fe.

Abstract

The impact of the railway, as part of a broader transport system, in the configuration of an internal market also had its correlate in the world of work. The present work intends to examine the organization of the French Railway Company of the city of Santa Fe, at the beginning of the 20th century (1900-1915). Through the analysis of various documents such as statutes, statistical yearbooks, *etat du personnel en service* and other documents, through a

Esta obra está sujeta a la Licencia Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional de Creative Commons. <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>



mixed research methodology, the work aims to relate the forms of organization of the company's work, with some characteristics of the structural provisions. from the workers. This characterization, of an exploratory nature, tries to recompose some characteristics of the forms of work organization of one of the companies that employed the greatest amount of labor in the period under study.

Keywords: Railway; work; organization; dispositions; Santa Fe

Introducción

El presente trabajo tiene como objetivo relacionar algunas de las disposiciones establecidas por el proceso de acumulación de capital de la Compañía Francesa de Ferrocarriles en la ciudad de Santa Fe a principios del Siglo XX (1900-1915), con las formas de organización del trabajo que la misma adoptó durante dicho período. Durante el mismo, el sistema de locomoción de la ciudad estaba compuesto por el ferrocarril, el puerto, el tranway y los carros, teniendo el primero una importancia fundamental tanto en el desarrollo urbanístico, como en el transporte de mercancías y pasajeros en general, y en la configuración de un mercado de trabajo en particular. En 1889, el ferrocarril que era propiedad de la provincia de Santa Fe, pasó efectivamente a capitales franceses. En este sentido, se propone como hipótesis que las formas de organización del trabajo estuvieron condicionadas tanto por el origen del capital de la Compañía, como por el diseño de la infraestructura ferroviaria, el recorrido de las líneas, la traza urbana, la disposición de la mano de obra según su origen étno-nacional, los tipos de oficio y por el ingreso y permanencia, matizando aquellos planteos que hacen énfasis en la dimensión economicista del proceso de acumulación de capital.

La bibliografía sobre el período o el sector de trabajadores reseña, en general, como principales características, ser uno de los sectores de actividad que más mano de obra concentró por estar asociado no sólo a la transformación de la estructura productiva, sino también al desarrollo del proceso de urbanización (Falcón, 1984). Se destacó que los ámbitos de trabajo ferroviarios eran un universo mayoritariamente masculino (Badaloni, 2007; D'Uva, 2019). La importante presencia de trabajadores extranjeros que había sido señalada en algunas fuentes (Bialet Massé, 2010), se documentó luego en secciones ejecutivas como los talleres (Badaloni, 2007 y 2016) y en Vías y Obras (D'Uva, 2020). También se observó que es una fuerza laboral heterogénea dada la gran diversidad de tareas, de condiciones en las que se desarrollaban las mismas, de regímenes laborales y salariales y, por tanto, de jerarquías diferenciadas de trabajadores (Falcón, 2005; Badaloni, 2007 y 2016; D'Uva 2019 y 2020).

Organización del trabajo y trabajadores en la Compañía Francesa de Ferrocarriles en la ciudad de Santa Fe, 1900-1915

Respecto a la posición de estos trabajadores en la estructura productiva y otras fuerzas laborales, es interesante notar que asumía la importancia material de su trabajo (Chiti y Agnelli, 1937) y explotaba dicha fuerza adicional en la conciencia del impacto que ocasionaba una huelga en la dinámica de la economía agroexportadora (Falcón, Macor y Monserrat, 1991). Sin embargo, respecto a la inserción de los trabajadores en las culturas políticas del momento se señaló que su presencia y participación política no respondían exclusivamente a la afiliación a alguna de ellas (Andreassí, 1991) ya que su participación podía abarcar un espectro amplio de organizaciones como sociedades de socorros mutuos, cooperativas de consumo y, también, sociedades gremiales o sindicales (Duarte y Franco; 2019).

En particular, para el caso de Santa Fe y los trabajadores del Ferrocarril Francés, se menciona el ramal de la compañía en Colastiné, se reconoce la presencia de personal calificado, también un alto porcentaje de agentes de origen francés y la alta diversidad salarial interna (Macor y Piazzesi, 2001). Sin embargo, la organización espacial de los edificios de la Compañía, así como el recorrido de sus líneas no fueron tenidos en cuenta como características de la organización del trabajo; como tampoco se especificaron aspectos como la organización interna de la misma, ni la relación entre calificación y origen, ni otras nacionalidades existentes al interior de la Compañía, las redes étnicas o familiares al interior de la misma, entre otros. Es decir, se produce una operación de unificación de los trabajadores del ferrocarril, asociada al sector de maquinistas y foguistas.

En este sentido, nos parece importante retomar el enfoque totalizante de la historia social a partir del cual sistematizar las múltiples estructuras causales del proceso de formación de clase, más allá del modo de producción en sentido estricto enfatizando, en este caso particular, en los modos de organización del trabajo, a partir de la articulación de tres categorías: disposición estructural, acumulación de capital y condición trabajadora.

El concepto de acumulación de capital se entiende a partir de la propuesta de Sewell (2011), como una configuración dinámica de relaciones tanto culturales como materiales donde la composición de la clase sería más bien el contexto y el resultado de la acumulación. La categoría de disposición tomada de Bourdieu (1997), es entendida como unidad de análisis de dichas estructuras causales puntualizando, en este caso, en la infraestructura ferroviaria, en el trazado de las líneas, en la organización del trabajo, en el origen étnico y en las redes como condiciones de una posible situación de clase (objeto este último que no será abordado en este trabajo). El concepto de condición trabajadora (que no presupone la dimensión de la lucha de la clase a la de la identidad y organización de la misma), desarrollado por Simone Weil (2010) como condición obrera, permite pensar dichas disposiciones de esa manera ya que el obrero queda reducido

Andrea Sol Franco

“a un ser que no puede perseguir ningún bien más allá del de existir, y que por las condiciones mismas en las que se ejecuta su trabajo, cada día de su vida, en cada uno de los instantes que componen esos días, está necesariamente en la misma situación, el último día de un período de un mes, de un año, de veinte años de esfuerzos, que el primer día” (Weil, 2010: 34).

El recorte temporal se vincula a las características de la fuente principal en torno a la cual se estructura este trabajo: *etat du personnel en service* del Ferrocarril Francés. El mismo relevaba a todas las personas que prestaban servicio en la compañía desde 1900 hasta el año 1915. La fuente es una suma de planillas del personal de las distintas secciones de la Compañía, firmada por el jefe de las mismas. En cada planilla figuran los siguientes datos: nombre y apellido del trabajador, empleo, sección en la que se desempeñaba, edad, estado civil, cantidad de hijos, fecha de ingreso a la Compañía, remuneración y observaciones (en ese orden consecutivo). La misma está datada en 1915, es decir, año en que se realizó el relevamiento del personal de la compañía, pero cuenta con datos desde el inicio de la concesión de los ferrocarriles a la empresa francesa, por lo cual puede ofrecernos un pantallazo del período en estudio. La fuente está escrita en francés a excepción de los nombres de los trabajadores que, aparentemente, serían nativos.

El trabajo se complementa con diversos documentos relevados en la Alianza Francesa de la ciudad de Santa Fe como cartas, planilla de personal relevado para la guerra, placas de homenaje, Actas de asambleas generales de la Escuela Francesa y de la Alianza Francesa, etc.; como también con estatutos de diversas sociedades, planos de la ciudad, censo y anuarios estadísticos municipales, entre otras. Esta multiplicidad de fuentes (por soporte, origen, y tipo de información contenida) requiere de un abordaje metodológico mixto (Hernández Sampieri et al; 2003: 21) ya que el objetivo de la investigación se vincula más bien a los de una investigación cualitativa como contextualizar un entorno, caracterizar modos de organizar el trabajo, los trabajadores de la compañía, etc., en relación con variables como la etnia, el oficio, la edad y el género que, requerirán de técnicas de procesamiento tanto cuali como cuantitativas.

Características socio espaciales de la ciudad y patrones de asentamiento

Hacia fines del siglo XIX y principios del XX el modelo de ocupación socioespacial del área urbana de la ciudad de Santa Fe era fragmentado, esto es, la misma estaba compuesta por el núcleo urbano o “centro urbano” y por un área periférica que comenzó a extenderse y urbanizarse hacia el este sobre el valle de inundación del río Paraná, puntualmente sobre el área que se conoce como Colastiné, ubicada a 13 kilómetros de dicho centro (Rausch, 2012: 100). Desde 1886 funcionaban en esta área el puerto de ultramar y el Ferrocarril Santa Fe, sistema de transporte que concretó

Organización del trabajo y trabajadores en la Compañía Francesa de Ferrocarriles en la ciudad de Santa Fe, 1900-1915

definitivamente una territorialidad de explotación (Rausch, 2011: 9). Es decir, la conexión que la ciudad tenía con la periferia hasta 1912 era casi exclusivamente de producción y explotación extractiva ya que, a través de ella, la producción cerealera del centro-oeste de la provincia de Santa Fe y los productos de las explotaciones forestales del norte, tenían salida marítima.

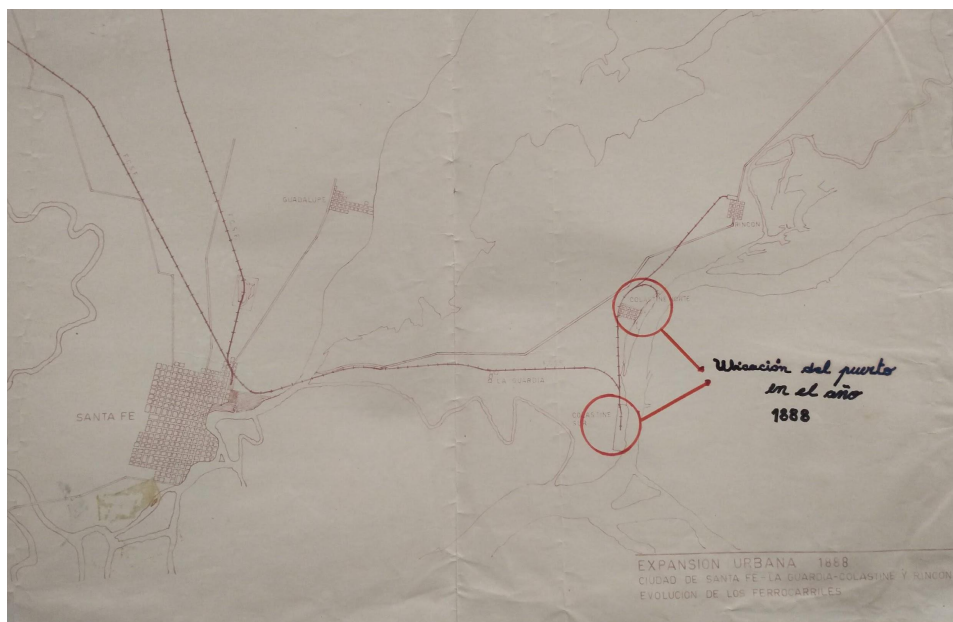


Imagen 1: Plano de la ciudad de Santa Fe (área central y periférica) en el año 1888. Extraído del Museo de la Ciudad de Santa Fe.

Hacia 1911 esta dinámica inició un proceso de declive como resultado de la intención de centralización y posterior traslado de las actividades portuarias al núcleo de la ciudad, y del cese de la concesión del muelle que la Compañía Francesa de Ferrocarriles tenía en el puerto de Colastiné en 1912. A partir de esta fecha, el área recientemente urbanizada dejó de ser considerada como un espacio habitacional por los trabajadores (Silber, 1982: 7), como así también perdió espacio en los debates de las políticas públicas de la ciudad, y en la representación cartográfica oficial como en los registros censales.

Durante este período, la ciudad de Santa Fe experimentó un rápido crecimiento demográfico. Entre 1887 y 1914 pasó de 14.206 habitantes a 64.222 respectivamente¹. Este aumento de la población estuvo asociado no sólo al crecimiento natural de la misma, sino también a los movimientos migratorios ya sea

¹ Para la descripción de la ciudad fueron utilizados los anuarios estadísticos municipales de los años 1907, 1908/09, 1911, 1913 y 1914 y el censo municipal de 1907. Véase referencias sobre fuentes consultadas al final del texto.

Andrea Sol Franco

provenientes de otras provincias como de otros países. Respecto de este último tipo de inmigración, entre los años 1902 y 1914 ingresaron a la ciudad un total de 13990 inmigrantes procedentes mayoritariamente de Italia y España, pero también de Rusia, Siria, Francia, Austria y Alemania. La inmigración francesa a lo largo de estos años ocupó el 6to o 7mo lugar dentro las nacionalidades registradas en los anuarios municipales y se autopercebían² poco numerosos hacia fines de siglo XIX, pero en constante aumento de residentes como resultado del arribo de la Compañía a Santa Fe. El patrón de asentamiento de esta masa de inmigrantes también cambió al calor del modelo de ocupación socioespacial: hacia 1914 se consolidó un orden moderno en torno al centro urbano con el puerto como eje de referencia pero que inició un proceso de expansión longitudinal hacia el norte (Rausch, 2012; 110), desplazando el antiguo centro gravitacional del intercambio localizado en el sur de la misma. En el norte, se instalaron comercios, fondas, casas para alojamientos, hoteles, bares, teatros, escuelas, etc., en lo que se denominó el barrio del puerto (Valentinuzzi de Pussetto, 1996: 42). También acogió a la población inmigrante, ya sea como mano de obra o residente, afirmando su carácter cosmopolita, especialmente del área circundante a la estación central del ferrocarril.

Los barrios de la zona este del núcleo urbano estaban integrados a las actividades de servicios de carga, comercialización e industrias. El barrio Candiotti Sur estaba habitado en su mayoría por italianos, franceses y españoles que trabajaban en el Ferrocarril Santa Fe (en adelante FCSF), particularmente maquinistas (Dalla Fontana; 2003: 38-39); mientras que El Chilcal, un asentamiento generado por la convergencia de la construcción del puerto, la Cervecería Santa Fe y el FCSF, lo habitaron peones, jornaleros, estibadores, cargadores, troperos, carreros, marineros y pescadores fundamentalmente de origen criollo (Dalla Fontana; 2003: 69). Finalmente, en el área circundante al predio Santa Fe cambios (nordeste de la planta urbana) comenzaron a formarse vecindarios con trabajadores del ferrocarril (Saus; 2012).

La inserción de la población tanto en la estructura productiva como en el mercado de trabajo estuvo asociada al desarrollo del consumo local (no como determinante o exclusiva pero sí como parte de un patrón geográfico de especialización productiva que vinculaba la demanda externa de productos agropecuarios y la demanda interna de bienes de consumo (Kofman, Lanciotti, Pérez Barreda; 2010: 11)). Los sectores más dinámicos de la estructura productiva fueron los vinculados al comercio, la construcción y el transporte hasta mediados de la década de 1910, no sólo por el aumento de capital, sino también por los ingresos para la municipalidad y como fuentes de mano de obra: de 1907 a 1914 algunos rubros hacen un salto cuantitativo muy importante como resultado, entre otras cosas, del crecimiento de la población y el

² Duhamel, G., 50 años de la Alianza Francesa de Santa Fe, 1947.

Organización del trabajo y trabajadores en la Compañía Francesa de Ferrocarriles en la ciudad de Santa Fe, 1900-1915

consumo. Tales fueron los casos de los rubros de la carne, las frutas y verduras, los lácteos, el expendio de leche y el pan (Duarte y Franco; 2019).

La Compañía Francesa de Ferrocarriles (FCSF)

Respecto al sistema de transporte, el mismo se componía por vía fluvial, por el complejo portuario de la ciudad (inaugurado el 15 de octubre de 1886 en Colastiné y su posterior traslado al núcleo de la ciudad en 1911) y, por vía terrestre, por el tranvía, el sistema de carros y el ferrocarril. Nuevamente, su impacto en la estructura productiva puede observarse en una doble dimensión: del servicio, es decir, como medio de transporte, y como fuente de puestos de trabajo. Para el período que nos ocupa, el impacto de los distintos medios no es uniforme.

A inicios de siglo XX el ferrocarril compitió con el carro, siendo aquel muy oscilante en el movimiento de pasajeros. Estas oscilaciones coinciden con las observaciones realizadas por Bialest-Massé respecto al servicio de transporte ferroviario de carga para el mismo período donde el tren compitió en desventaja con el servicio de los carros debido a las tarifas usurarias y la falta de organismos de regulación. Para este autor el carro brindaba un servicio mejor, más barato y rápido (Bialest Massé, 2010: 244). Los anuarios estadísticos de la ciudad reflejan esta situación en la multiplicación de patentes para carros autorizadas por la municipalidad: de 713 en 1902³ a 1196 en 1913⁴. Sin embargo, pese a los costos y las características del servicio ferroviario, especialmente la posición de monopolio del Ferrocarril Francés (Silber, 1982: 9), fue central el papel del mismo en la integración del mercado regional y en la construcción del hinterland de la ciudad capital (Macor y Piasezzi, 2001: 76). Para Bialest Massé, el ferrocarril hizo efectivo el valor de la producción porque la traslada a los mercados, esto es, configuró los territorios en espacios productivos (Rausch; 2011).

El 1 de enero de 1889 la Compañía Francesa se hizo cargo de los Ferrocarriles de la Provincia de Santa Fe. Esta Compañía se creó bajo una concesión provincial garantida (Regalsky; 2007: 349) y estaba integrada por la asociación de la metalúrgica Fives Lille, la Banque de París et des Pays Bas (Muller y Collado, 2001: 24) y por Union Parisienne (Regalsky; 1989: 435), lo que les permitía cubrir las necesidades de financiación y material ferroviario al interior del mismo grupo (Regalsky; 1989: 434). Para 1910 la administración de la misma estaba conformada por un Consejo de Administración con domicilio social en París, un Director representante de dicho Consejo, residente en Santa Fe y un Comité Local que se reunía en Buenos Aires

³ Anuario estadístico de la ciudad de Santa Fe. Volumen IV, Año 1907, Santa Fe, Establecimiento tipográfico La Argentina, 1908, disponible en el M.C.S.F.

⁴ Anuario estadístico de la ciudad de Santa Fe. Volumen X, Año 1914, Santa Fe, Establecimiento tipográfico La Argentina, 1915, disponible en el M.C.S.F.

Andrea Sol Franco

(Regalsky; 2007: 374). Estos capitales organizaron las únicas compañías extranjeras de origen no británico que operaron en el país (Regalsky y Gallo, 1991: 13).

Para inicios de siglo, la Compañía abastecía 1331 kms

“que se podían dividir en dos partes distintas; 1°) una serie de líneas (800 kms) que ponían en comunicación las colonias agrícolas de la provincia con el puerto de Santa Fe (Colastiné) y el de Rosario; 2°) 500 kms de vías que penetraban hacia el norte, hasta los confines del Chaco, atravesando los ricos bosques de donde se explotaba el quebracho colorado” (Muller y Collado, 2001: 13).

Para 1907, ese número se incrementó a 1752 Kms (Regalsky; 2007: 371). A la luz de los datos proporcionados por Regalsky (2007) fue el segundo ramal el que aportó los más altos rendimientos a la Compañía durante el período en estudio.

Tabla 1: Resultados de la explotación del Ferrocarril Santa Fe entre 1900-1920

	1890-92	1893-5	1900	1912	1920
1. Longitud	943	1307	1311	1880	2006
2.1 Carga total	341.3	460.5	826.2	1938.5	2574.4
2.2 Tráfico total			633.6	1380.6	1656.2
3.Composición					
3.1 Cereales		43.7	33.1	30.1	27.3
3.2 Ganado			0.2	7.6	6.4
3.3 Forestal		32.6	48.8	42.9	44.3
3.4 Agroindustrial		3.2	0.5	3.5	3.8
3.5 Varios			17.3	14.6	16.5
4. Resultados					
4.1 Producto	746.6	960.1	2154.8	5972	9678.3
4.2 Prod. Km.	0.79	0.73	1644	3177	4971
4.3 Gastos	624.2	824.7	127.6	3919.5	7111.1
4.4 Coeficiente	83.6	85.9	0.59	0.66	0.73
4.5 Prod. Neto	122.4	135.4	878.1	2025.5	3608.1

Referencias:

1.Longitud en vías

2.1 Carga total incluida la del tráfico común, en tránsito, etc.

2.2 Tráfico local: carga despachada por las estaciones de la red, exclusivamente (en miles de toneladas).

3. Composición del tráfico de carga (en %).

Organización del trabajo y trabajadores en la Compañía Francesa de Ferrocarriles en la ciudad de Santa Fe, 1900-1915

4. Resultados de la explotación en miles de pesos oro.

4.2 Producto Kilométrico (en miles de pesos oro por Km.).

4.4 Coeficientes de gastos de explotación (en % de producto).

Extraído de Regalsky, A. (2007). Fuente: *Estadística de los ferrocarriles en explotación, Buenos Aires (1892-1928)*.

En cuanto a los trabajadores, en 1910 la Compañía contaba en toda la extensión de sus ramales con 4574 empleados y en 1915 entre Santa Fe y Colastiné, con 951 empleados⁵ (solo nos restringiremos al análisis de los trabajadores de la ciudad de Santa Fe y su área periférica, Colastiné). De dicho total se definió una muestra de 441 trabajadores, de los cuales se pudo constatar la nacionalidad de origen de 200 de ellos, a través de los datos proporcionados por el Family Search⁶ y por los padrones con información nominativa del censo provincial de 1887 (el resto de los trabajadores de la muestra o bien no se hallaron datos o bien no se pudo chequear efectivamente a través de las actas de bautismo, matrimonio o defunción que se tratara de esa persona, aun siguiendo la trayectoria de la misma). La muestra se construyó en base al orden alfabético de los apellidos de los trabajadores y se seleccionó los que más se repetían (para analizar posibles redes familiares), los de posible procedencia extranjera y los que ocupaban cargos jerárquicos.

Tanto los miembros del comité local como los representantes del comité residente en Santa Fe eran extranjeros. Para el primer caso podemos mencionar al belga De Bruyn en representación de Paribás (Regalsky; 2007: 374) y para el segundo los franceses Comble en 1910, Leix hasta 1914⁷ y Terraillon en 1916⁸ que volvió a Francia en ese año por pedido del Consulado de Francia para participar de la guerra⁹. Por otro lado, los jefes de los principales departamentos también eran en su mayoría franceses¹⁰: Lapersonne (contador general), Morisot (servicio comercial), Samatán (construcción), Giraudon (contencioso), Tissot (vía y obras), Lautier (material y tracción) y Vernet (abastecimiento). Y, algunos de ellos, profesionales: Samatán, Tissot y Lautier eran ingenieros y Lapersonne contador. Estos miembros de la Compañía podían ser considerados la superioridad (Badaloni; 2022: 45) de la misma, caracterizada por ser extranjera y en gran parte profesional. En el libro de los 50 años de la Alianza Francesa, Leon Drogue manifestó que “los numerosos franceses de Santa Fe ejercían

⁵ *Etat du personnel en service* de la compañía francesa de ferrocarriles de la provincia de Santa Fe, 1915, disponible en Museo Ferroviario de la Ciudad de Santa Fe.

⁶ “Argentina, Santa Fe, registros parroquiales, 1634-1975,” database with images, *FamilySearch* (<https://familysearch.org/ark:/61903/1:1:V6PJ-TBM> : 9 April 2020).

⁷ Listado del personal con pedido de relevamiento para la guerra. Alianza Francesa de Santa Fe.

⁸ Carta enviada al Jefe de vías y obras por el director de la compañía con el personal que permanecía en la sección tras el pedido de relevamiento. 1916. Alianza Francesa de Santa Fe.

⁹ Listado del personal con pedido de relevamiento para la guerra. Alianza Francesa de Santa Fe.

¹⁰ *Etat du personnel en service* de la compañía francesa de ferrocarriles de la provincia de Santa Fe, 1915, disponible en Museo Ferroviario de la Ciudad de Santa Fe.

en su patria de adopción todos los hermosos trabajos de su tierra natal” (Duhamel; 1947). Esto podría corresponderse también con la observación de Biale Massé sobre el carácter foráneo del personal de las primeras empresas ferroviarias que se establecieron en el país, valiéndose primero del personal de su país de origen (Biale Massé, 2010: 338).

Modelo organizativo y disposiciones estructurales

Para avanzar en las posibles relaciones entre las características de la Compañía y las de los trabajadores, utilizaremos algunas de los aspectos del sistema técnico que Caron (2003) introduce para analizar la evolución del modelo organizativo del trabajo en Francia entre 1880 y 1936. A saber, la organización del espacio y la producción intensiva y organización del trabajo que, a su vez, supone la búsqueda de regularidad en los suministros, la especialización de los trabajadores y el desarrollo de métodos de control de trabajo. Si bien el autor incluye otros aspectos, aquí sólo tomaremos estos dos dada la disponibilidad de fuentes para abordar el estudio de la compañía¹¹.

Respecto a la organización del espacio, la disposición de la infraestructura ferroviaria estaba descentralizada. Esto es, por un lado, contaba con un área central donde se emplazaba el edificio de la estación (ubicada en calles Belgrano y Humberto Primo -actual Hipólito Yrigoyen-), vinculada al sistema urbano de manera directa para garantizar accesibilidad y uso público (Saus, 2015: 97). En su interior funcionaban las oficinas del jefe de estación, de las boleterías, del servicio de encomienda, de telégrafo, de despacho de equipajes, etc. (Andreis, 2003: 21). En sus adyacencias se ubicaban los edificios administrativos, por calle San Luis entre Hipólito Yrigoyen y Crespo que reunían a todos los empleados administrativos y técnicos del ferrocarril Santa Fe: en el edificio de la intersección de San Luis e Hipólito Yrigoyen se ocupaban de la liquidación de sueldos y en el de calle Crespo funcionaba la antigua administración del Ferrocarril Santa Fe donde residía exclusivamente la *superioridad*.

Los talleres adyacentes a dicha estación, estaban ubicados entre calle Junín, callejón Caseros, paralelo a Marcial Candiotti, avenida Alem y Belgrano y se dividían en dos sectores:

“Hacia el norte los galpones en los cuales se reparaban los coches y vagones del Ferrocarril Santa Fe. El otro sector y de mayor extensión era para la reparación de locomotoras que se extendía desde Hipólito Irigoyen hasta avenida Alem en línea

¹¹ Es importante aclarar que el mayor caudal de información sobre la compañía se encuentra disponible en el Museo Regional Ferroviario, entidad que se formaliza en 1995 y que fue creada por ex trabajadores ferroviarios para rescatar todo el material posible en la década del 90. Dado el estado del edificio en el que funciona (ex casa Hume) y su situación jurídica, el acceso a la documentación ha estado restringido en los últimos años.

Organización del trabajo y trabajadores en la Compañía Francesa de Ferrocarriles en la ciudad de Santa Fe, 1900-1915

recta. Poseía en general trece secciones restantes, siendo las más importantes, carpintería, alzado de coches y herrería” (Andreis, 2003: 27 y 28).

Respecto de los talleres, Biale Massé (2010) indicaba su “falta de unidad, están mal concebidos y los cuerpos de edificio están muy separados”.

Por otro lado, el área periférica estaba compuesta por la playa de maniobras denominada Santa Fe Cambios, emplazada desde Salvador del Carril a Juan del Campillo (norte a sur) y de Las Heras a Aristóbulo del Valle (este a oeste) en el año 1905. Era un predio de más de 40 hectáreas donde se realizaban diversas operaciones. En la playa central éstas iban desde desmembrar un tren con cargas de diversos destinos y formar otros clasificándolos por zonas, o efectuar relevo de personal de guardatrenes y maquinistas, o alistar y enganchar locomotoras en la formación de nuevos trenes. El complejo se complementaba con una usina, caballerizas, una herrería, un aserradero y carpintería, una bodega, un taller de báscula, un galpón destinado a la reparación de material rodante y un laboratorio de análisis químico. Esta área se complementó con los muelles de cargas que se encontraban emplazados en Colastiné Sur habilitados desde 1886 para todo tipo de carga, pero que, a partir de 1900 fueron utilizados para cereales porque se habilita el de Colastiné Norte exclusivamente para cargas forestales (Andreis; 2003).

La creación de este último complejo fue el resultado, por un lado, de las peticiones de los vecinos por los problemas urbanísticos causados por la estación central del FCSF (Saus; 2015: 100). Por el otro, por el crecimiento de la Compañía en longitud y cantidad y variedad de tráfico (ver cuadro comparativo) evidenciando, como señala Badaloni (2022) para los talleres de Rosario, que el taller primitivo había quedado limitado tanto urbanística como funcionalmente.

Sin embargo, estas características de la organización de la infraestructura ferroviaria se complementaron con el modelo departamental (Badaloni; 2007: 510) de la Compañía, en este caso, de tipo centralizado y jerarquizado. La misma contaba con 8 departamentos: Dirección, Contabilidad General, Construcción, Abastecimiento, Comercial, Explotación, Material y Tracción y Vías y Obras. Para 1915, cada uno de ellos estaba a cargo de un jefe, de un subjefe y jefes específicos para las secciones en las que se organizaba el departamento.

Por otro lado, podríamos preguntarnos si las características del grupo que constituyó la compañía (capital financiero e industrial de tipo metalúrgico bajo el régimen de garantías), además de resguardar las inversiones de cada una de las empresas a través de los “beneficios indirectos” (Regalsky; 1989: 434), no buscaban mantener regularidad en el abastecimiento de los suministros (Caron; 2003: 4) que demandaron la construcción de las nuevas líneas y el mantenimiento y reparación del material ya existente.

Andrea Sol Franco

Respecto a los trabajadores desde 1885 a 1915 que es el período que abarca la fuente trabajada, los años con mayores ingresos a la Compañía fueron 1911 (107), 1912 (122) y 1913 (112) que coincide con lo que Regasky, Gallo y Priamo (1991) señalan como la segunda etapa de la misma entre 1900 y 1914 caracterizada por la tendencia ascendente de pasajeros, el aumento de la carga cerealera y del tráfico de maderas y la expansión de los ramales. De la muestra de 200 trabajadores cuya procedencia fue constatada, 173 no pertenecían a la superioridad antes descripta. De ellos, 67 trabajadores eran argentinos, 28 franceses, 50 italianos, 20 españoles, 5 suizos, 1 holandés, 1 polaco, 1 belga lo que confirma su carácter multiétnico (Badaloni; 2022).

Los trabajadores franceses son minoría al interior de la compañía respecto a los trabajadores argentinos o al conjunto del resto de las nacionalidades, conservando la tendencia de los datos de inmigración francesa para la ciudad y la idea según la cual era personal arribado a la misma mayoritariamente para el trabajo en la Compañía. Los datos disponibles arrojan las siguientes cifras: en 1907 ingresan 6 franceses, 5 en 1908, 26 en 1909, 4 en 1911, 12 en 1913 y 15 en 1914¹². Como podemos ver, es una inmigración poco numerosa.

Por otro lado, se revierte la tendencia de la ciudad respecto a los datos de la inmigración italiana y española: en la compañía los primeros son mayoría cuando en la ciudad eran la segunda nacionalidad por detrás de los españoles (a excepción del año 1907 donde la inmigración italiana llevó la delantera¹³). En tercer lugar, los trabajadores argentinos eran mayoría. Si bien podríamos considerar la respuesta del subadministrador de la Compañía a Biale Massé respecto a los beneficios de contratar operarios “criollos” en detrimento de extranjeros como motivo del importante número de trabajadores argentinos (Biale Massé, 2010: 367), también hay que tener en cuenta que un importante número de ellos es hijo de inmigrantes, lo que podría indicar un creciente proceso de “argentinización de la mano de obra” (Badaloni; 2022: 70).

Es interesante observar cómo esta dimensión étnica operó en la contratación de los trabajadores por parte de la Compañía. Los argentinos trabajaban mayoritariamente en el servicio de la explotación (33) y en material y tracción (25), desempeñándose en su mayoría en tareas sin calificación o sin oficio (31 eran o empleados, o serenos o vigilantes). El resto, variaba entre tareas con calificación como maquinistas, calculador, guardahilos, mecánico, etc. y de mediana calificación o semi oficio como señalero y conductor. Dos de ellos eran jefe y subjefe respectivamente. En el caso de los italianos y los españoles si bien compartían con los primeros las secciones de

¹² Datos obtenidos de los Anuarios estadísticos municipales. Ver en referencias bibliográficas.

¹³ Censo municipal de la Ciudad de Santa Fe de 1907. Disponible en Biblioteca Argentina Juan Álvarez, Rosario.

Organización del trabajo y trabajadores en la Compañía Francesa de Ferrocarriles en la ciudad de Santa Fe, 1900-1915

trabajo, se distinguían por realizar casi en su totalidad algún oficio, independientemente de su calificación. En ambos grupos era notable la cantidad de maquinistas. La excepción fueron 4 trabajadores italianos que eran empleados, pero de la sección de contabilidad. En el complejo Santa Fe Cambios también predominaron los italianos. De los 72 trabajadores registrados en la nómina, se encontraron 22, de los cuales 10 eran italianos, 8 argentinos y 4 españoles.

Los franceses por su parte, constituían mayoritariamente parte de la superioridad (21 eran jefes o subjefes) y estaban dedicados a tareas de concepción, gestión y control del trabajo concentrados en los edificios contiguos a la estación central, dedicados a la administración y contabilidad. La situación de los suizos en la compañía era similar a la de los franceses. Es interesante observar cierta afinidad etno-nacional entre suizos, belgas y franceses, puesta de manifiesto no sólo en la condición de los trabajadores, sino también en los estatutos de la Unión Francesa¹⁴ donde una de las condiciones para el ingreso a la misma era ser francés, belga o suizo.

En este sentido, podemos apreciar un proceso similar al que observa Badaloni para los trabajadores del Central Argentino donde la dimensión étnica se convirtió en un sesgo para contratar trabajadores para determinados puestos (Badaloni; 2022: 69) como los italianos para oficios calificados como carpinteros, maquinistas, guardahilos, etc. Pero también podríamos pensarla como una estrategia de diferenciación de los trabajadores al interior de una misma sección, como señalaba Falcón (2005) para Rosario. O como un mecanismo característico de la división del trabajo regida por las cualificaciones profesionales tradicionales (Caron; 2003: 6). Esto es, las comunidades étnicas tenían un peso muy importante en el ingreso a la Compañía ya que un importante número de trabajadores de la misma o bien eran hijos de inmigrantes cuyos padres no trabajan allí, pero sí sus padrinos (que no siempre eran familiares), tíos o hermanos que también eran inmigrantes; o bien eran hijos de trabajadores que ya se encontraban trabajando en la misma. Es interesante observar en las actas de bautismo o de matrimonio de los trabajadores cómo el rol del padrinazgo se desarrolló de manera endogámica y preguntarse si uno de los objetivos podría haber sido mantener la tradición de oficio.

Respecto a la remuneración como mecanismo de control de las tareas (Caron; 2003) no podemos constatar que haya sido concebida de esta manera en la Compañía ya que, si bien lo que predomina es la remuneración mensual en moneda pesos nacional (m\$n) –los casos en que se remunera por día o por año se aclara al lado- observamos que para iguales ocupaciones dentro de un mismo departamento o sección hay diferentes remuneraciones que podrían deberse o a los tipos y cantidad de tareas desarrolladas o a la antigüedad del personal.

¹⁴ Estatutos Sociedad de Socorros Mutuos “Unión Francesa”, Santa Fe, Alianza Francesa de Santa Fe, 1952.

Andrea Sol Franco

Respecto de este último punto, podemos observar que un grupo de 63 trabajadores (incluyendo la superioridad) trabajaron por más de 10 años en la Compañía, alcanzando 14 de ellos una antigüedad de más de 20 años (desde que los ferrocarriles aún eran provinciales), siendo franceses e italianos los más destacados. Lo que la fuente no permite constatar es si su antigüedad se corresponde con una carrera en la Compañía o si están desde su ingreso en el mismo puesto. Del grupo de 0 a 15 años, el más abultado era el que apenas alcanzaban los cinco años de antigüedad (84 trabajadores), siendo la mayoría de ellos argentinos. Sin embargo, es interesante destacar el número de italianos en todos los agrupamientos de años.

Origen	Permanencia en la compañía en años.					total
	0-5	6 a 10	11 a 15	16 a 20	más de 20	
Argentinos	44	16	2	5	2	69
Espanoles	11	3	3	4		21
Italianos	12	17	10	7	5	51
Franceses	15	14	9	4	5	47
Suizos	2	2	3	1	2	10
Holandes		1				1
Polaco			1			1
	84	53	28	21	14	200

Cuadro de elaboración propia en base al *Etat du personnel en service*.

Esta organización interna de la Compañía estuvo atravesada, a su vez, por su carácter masculino (Badaloni; 2007 y D' Uva; 2019), esto es, la compañía en su totalidad estaba compuesta por trabajadores varones. Esto queda puesto de manifiesto no sólo en la nómina del personal donde solo hay registro de varones, sino también en el listado de las ocupaciones del censo provincial de 1887 donde aquellas que estaban asociadas al ferrocarril como telegrafistas, maquinistas, mecánicos, herreros, hojalateros, ingenieros, carpinteros, contadores, carretero, etc., no tenían debajo la subcategoría Varón/Mujer como si la tenían otras ocupaciones, indicando o bien que se trata de ocupaciones exclusivamente masculinas o bien que no se registraron mujeres realizando las mismas, o bien que era la imagen que se intentaba transmitir de este trabajo¹⁵: un ideal de trabajador ferroviario cuyos atributos fundamentales eran valentía, coraje y responsabilidad (D'Uva, 2019: 17), asociados exclusivamente a los hombres, quienes daban la vida por su trabajo. Si bien la historiografía de los últimos años ha indagado en los modos en que las mujeres fueron parte del mundo ferroviario

¹⁵ Es interesante en este sentido la idea de Hernán Otero de los censos como objetos discursivos surgidos de relaciones de fuerza y de representaciones científicas o ideológicas.

Organización del trabajo y trabajadores en la Compañía Francesa de Ferrocarriles en la ciudad de Santa Fe, 1900-1915

como esposas, hijas o hermanas que contribuyeron a la reproducción social del hogar y el oficio del ferroviario (D'Uva; 2019, Badaloni; 2022), el acervo documental disponible hasta el momento sobre la Compañía no nos permite indagar en tal dimensión.

Reflexiones

A lo largo del trabajo intentamos relacionar las características de la Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe con los modos de organización del trabajo y algunas de las disposiciones estructurales de la mano de obra a principios del Siglo XX. Para ello, analizamos la disposición de la infraestructura ferroviaria y la organización interna de la compañía, haciendo hincapié en las secciones existentes, en la distribución de los trabajadores de acuerdo al componente etno-nacional, sus ocupaciones, los tipos de remuneraciones y algunas características del ingreso de los trabajadores a la Compañía como las redes familiares y la permanencia en la misma.

Al respecto y a modo de síntesis podemos hacer las siguientes reflexiones:

-la relevancia que tiene el elemento etno-nacional no sólo en términos porcentuales dentro de la fuerza de trabajo, sino también en la distribución funcional de la misma. Si analizamos la muestra trabajada de manera desagregada, es decir nacionalidad por nacionalidad, se desprende que los trabajadores argentinos eran mayoría en la Compañía. Sin embargo, si tomamos el número de extranjeros sin desagregarlos por nacionalidad, éstos eran mayoría respecto de los argentinos. Esto último, se corresponde con la realidad de otras compañías ferroviarias. Sin embargo, podemos destacar que el predominio extranjero no se reduce sólo a tareas realizadas especialmente en los talleres, sino que también hay un porcentaje muy elevado en tareas administrativas como resultado tanto de la composición como del origen del capital.

-los procesos de producción y la planificación urbana supusieron un reordenamiento de los espacios de trabajo. Esto es, el carácter fragmentado de la ciudad con un área central de tipo comercial burocrática hasta pasada la primera década del siglo XX y un área periférica consolidada como una territorialidad de explotación por la presencia del puerto de ultramar también tuvo su correlato en los procesos de organización de la Compañía. Inicialmente la construcción de un complejo de trabajo en el Km 2 de la ciudad -Santa Fe Cambios- para ampliar la capacidad operativa. Luego, el traslado de dicho puerto desde Colastiné al núcleo urbano de la ciudad, no sólo representó para ésta el inicio de un período de decadencia, sino también una dispersión de la mano de obra.

Andrea Sol Franco

-la importancia de las redes o de la articulación familiar al interior de la Compañía. Esto es, la sucesión de las generaciones (Weber, 1992: 242), puesta de manifiesto en la presencia de padres e hijos, o de hermanos, o de padrinos de nacimiento/casamiento e ahijados al interior de la compañía; y en los años de permanencia en una misma sección, podría interpretarse como un aspecto que definió la división del trabajo.

Bibliografía

AAVV, (2005). *Alliance Francaise Santa Fe Argentina. 105 ans d' amitié. 1900-2005*. Santa Fe: Alianza Francesa.

AAVV, Vías Argentinas (2010). *Ensayos sobre el ferrocarril*. Milena Caserola.

Andreassí, A. (1991). Inmigración y huelga. Argentina, 1900-1920, *Ayer*, 4, Madrid.

Andreis, A. (2003). *El ferrocarril. Lo que el tiempo no borró*. Santa Fe: Ediciones UNL.

Badaloni, L. (2007). Prácticas paternalistas. Sus alcances y límites en el disciplinamiento y control de la mano de obra: el caso del Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo xx en Rosario y alrededores, *Anuario IEHS*, 22.

Badaloni, L. (2016). Ingenieros británicos, ferroviarios comunistas y organización del trabajo en los talleres del Ferrocarril Central Argentino en las primeras décadas del siglo xx, *Historia Industrial*, 63 (15).

Badaloni, L. (2022). *Ferrovianos del Central Argentino. La conformación de un colectivo de trabajadores (1902-1933)*. Buenos Aires: Imago Mundi.

Bourdieu, P. (1997). *Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción*. Barcelona: Editorial Anagrama.

Caron, F. (2003). À propos de la rationalisation du travail dans les ateliers des compagnies de chemins de fer en France, 1880-1936, *Revue d'histoire des chemins de fer*, 28-29.

Dalla Fontana, M. (2003). *Memorias del Barrio Candiotti Sur*. Santa Fe: edición de autor.

Organización del trabajo y trabajadores en la Compañía Francesa de Ferrocarriles en la ciudad de Santa Fe, 1900-1915

Duarte, M. y Franco, A. (2019). Una clasificación sobre las asociaciones y centrales de trabajadores de la ciudad de Santa Fe entre los años 1896/1928, *Historia Regional. Sección Historia. ISP N° 3*, Villa Constitución, 13 (41).

D'Uva, F. (2019). Masculinidades obreras en los ferrocarriles: fuerza física, riesgos y responsabilidad profesional en la Argentina de principios del siglo XX, *Estudios del ISHiR*, 25.

D'Uva, F. (2019). Ayuda mutua, solidaridad gremial y género entre los trabajadores ferroviarios. Argentina, 1912-1917, *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*, 51.

D'Uva (2020). Los trabajadores de Vía y Obras en los ferrocarriles de la Argentina a comienzos del siglo XX. Condiciones laborales, experiencias y vida cotidiana en el campamento, *Mundos do Trabalho*, Florianópolis, 12.

Falcon, R. (1984). *Los orígenes el movimiento obrero (1857-1899)*. Buenos Aires: CEAL.

Falcón, R.; Macor, D.; Monserrat, A. (1991). Obreros, artesanos, intelectuales y actividad político-sindical. Aproximación biográfica a un perfil de los primeros militantes del movimiento obrero argentino, *Estudios Sociales*, 1 (1).

Falcón, R. (2005), *La Barcelona argentina. Migrantes, obreros y militantes en Rosario, 1870-1912*. Rosario: Laborde.

Hernández Sampieri, R. et al (2003). El proceso de investigación y los enfoques cuantitativo y cualitativo: hacia un modelo integral, en Hernández Sampieri, L.; Fernández Collado, C. y Pilar Baptista, L. , *Metodología de la Investigación Social*. México: Mc Graw-Hill.

Kofman, M., Lanciotti, N., Perez Barreda, N. (2010). La industrialización en la provincia de santa fe: condiciones iniciales, factores de crecimiento y cambios estructurales, 1887-1946. Decimoquintas Jornadas "Investigaciones en la Facultad" de Ciencias Económicas y Estadística.

Lobato, M. (1989) *"El "taylorismo" en la gran industria exportadora argentina (1907/1945)*. Buenos Aires: CEAL.

Macor, D., Piazzesi, S. (2001). *Entre barcos y trenes: la formación de la clase obrera en una ciudad aldeana*. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral.

Andrea Sol Franco

Muller, L., Collado, A., (2001). *Reseña cronológica: el Ferrocarril Provincial de Santa Fe, 1882/1889. Compañía Francesa de Ferrocarriles, 1889/1948*. Santa Fe, Universidad Nacional del Litoral.

Otero, H. (2019). Las fuentes en la demografía histórica y la historia de la población en Salomón Tarquini, C.; Fernández, S., Lanzillotta, M. y Laguarda, P. (Eds.) *El hilo de Ariadna: propuestas metodológicas para la investigación histórica*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Prometeo Libros.

Palermo, S. (2006). Elite técnica y estado liberal: a creación de una administración moderna en los ferrocarriles del estado (1870-1910), *Estudios Sociales*, 30.

Piazzesi, S.; Tettamanti, M. (2014). Estado y relaciones laborales en la Santa Fe de entreguerras, *Revista papeles del centro de investigaciones*, 15 (4).

Rausch, G. (2011). Puerto Colastiné y ferrocarril Santa Fe: la construcción de una territorialidad de explotación, *Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad*, 11 (11).

Rausch, G. (2012). El abandono territorial y el vacío legal como estrategias para la urbanización. La expansión de la ciudad de Santa Fe (Argentina) en el siglo XX, *Arquisur 2*.

Regalsky, A.; Gallo, E.; Priamo, L. (1991). *Archivo Fotográfico del Ferrocarril de Santa Fe 1891-1948*. Buenos Aires: Fundación Antorchas.

Regalsky, A. (1989). Foreign Capital, Local Interests and Railway Development in Argentina: French Investments in Railways, 1900-1914, *Journal of Latin American Studies*, 21.

Regalsky, A., (2007). 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.

Saus, Ma. A. (2012). Decadencia de la infraestructura ferroviaria y efectos en la estructura urbana (Santa Fe, Argentina), *Geographos. Revista digital para estudiantes de geografía y ciencias sociales*.

Saus, Ma. A. (2012). La estación del Ferrocarril Santa Fe y la configuración de un espacio urbano diverso, *AREA agenda de reflexión en arquitectura, diseño y urbanismo*, 18.

Organización del trabajo y trabajadores en la Compañía Francesa de Ferrocarriles en la ciudad de Santa Fe, 1900-1915

Saus, Ma. A. (2015). Una fragua periférica. Urbanización y desarrollo barrial a partir de los Talleres "Santa Fe Cambios", *Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad*, 19 (19).

Sewell, W. H. (1991). Por una reformulación de lo social en *Ayer. Revista de historia contemporánea*. Madrid: Marcial Pons.

Sewell, W. H. (1992). Los artesanos, los obreros de las fábricas y la formación de la clase obrera francesa, 1789-1848, *Revista Historia social*, 12.

Sewell, W. H.;(2011). Líneas torcidas, *Historia Social*, 69.

Silber, D., (1982). Colastiné: el puerto olvidado; *I Congreso de Historia de los pueblos de la provincia de Santa Fe*, Tomo VI. Santa Fe:, Ministerio de Gobierno.

Valentinuzzi de Pussetto, L. (1996). *El barrio del puerto*. Santa Fe: Editorial Colmegna.

Weber, M. (1992). *Economía y Sociedad. Esbozo de sociología comprensiva*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

Weil, S. (2010). *La Condición obrera*. Buenos Aires: Cuenco de Plata.

Fuentes

"Argentina, Santa Fe, registros parroquiales, 1634-1975," database with images, *FamilySearch* (<https://familysearch.org/ark:/61903/1:1:V6PJ-TBM> : 9 April 2020).

Anuario estadístico de la ciudad de Santa Fe. Volumen IV, Año 1907, Santa Fe, Establecimiento tipográfico La Argentina, 1908, disponible en el M.C.S.F.

Anuario estadístico de la ciudad de Santa Fe. Volumen V, Año 1908, Santa Fe, Establecimiento tipográfico La Argentina, 1909, disponible en el M.C.S.F.

Anuario estadístico de la ciudad de Santa Fe. Volumen VI, Año 1909, Santa Fe, Establecimiento tipográfico La Argentina, 1910, disponible en el M.C.S.F.

Anuario estadístico de la ciudad de Santa Fe. Volumen X, Año 1914, Santa Fe, Establecimiento tipográfico de Salatín Hnos., 1915, disponible en el M.C.S.F.

Anuario estadístico de la ciudad de Santa Fe. Volumen X, Año 1928, Santa Fe, Establecimiento tipográfico de Salatín Hnos., 1930, disponible en el M.C.S.F.

Andrea Sol Franco

Bialet- Massé, J., *Informe sobre el estado de las clases obreras argentinas*. - 1a edición. La Plata: Ministerio de Trabajo de la Provincia de Buenos Aires, 2010.

Censo municipal de la Ciudad de Santa Fe de 1907. Disponible en Biblioteca Argentina Juan Álvarez, Rosario.

Chiti, J. B. y Agnelli, F. (1937); Cincuentenario de La Fraternidad, Buenos Aires: Kavaschino Hnos.

Duhamel, G., 50 años de la Alianza Francesa de Santa Fe, 1947.

Estatutos Sociedad de Socorros Mutuos "Unión Francesa", Santa Fe, Alianza Francesa de Santa Fe, 1952.

-Etat du personnel en service de la compañía francesa de ferrocarriles de la provincia de Santa Fe, 1915, disponible en Museo Ferroviario de la Ciudad de Santa Fe.

Ley N° 5291. Honorable Cámara de Diputados de la Nación. Texto sancionado: publicación en Boletín Oficial el 17-10-1907. Disponible en <https://www4.hcdn.gob.ar/dependencias/dip/wdebates/Ley.05291.Debate.Trabajo.d e.Menores.y.Mujeres.pdf>

Libro de socios Sociedad Suiza desde 1905, disponible en Asociación Suiza Helvética de Santa Fe.

Nómina de personal de la Compañía Francesa de Ferrocarriles movilizado para la Primera Guerra Mundial disponible en Alianza Francesa de Santa Fe.

Nota con nómina del personal con pedido de movilización que permanece en la Compañía, 1916, disponible en Alianza Francesa de Santa Fe.

Padrones con información nominativa del Censo de 1887 en Santa Fe disponibles en <https://www.santafe.gob.ar/censo1887/formbuscar.php>

Recibido: 06/07/2022
Evaluado: 15/09/2022
Versión Final: 17/11/2022