

Entre las empresas y los trabajadores. Las sociedades ferroviarias “amarillas” en la Argentina, 1912-1922

BETWEEN THE COMPANIES AND THE WORKERS. THE “YELLOW” RAILWAY ASSOCIATIONS IN ARGENTINA, 1912-1922

*Florencia D’Uva **

Resumen

El presente artículo se propone reconstruir y examinar el desarrollo de asociaciones “amarillas” en los ferrocarriles, entendidas como parte de las estrategias que las compañías implementaron para controlar a su personal y disputar la representación obrera a los sindicatos. Busca analizar las motivaciones y fines que estas persiguieron, la recepción e inserción que tuvieron entre los trabajadores, así como las disputas que los obreros ferroviarios y sus gremios entablaron al respecto..

Palabras clave: Ferrocarriles; Sindicatos; Trabajadores; Empresas.

Abstract

This article aims to reconstruct and examine the development of “yellow” associations in the railways, as part of the strategies that the companies implemented to control their staff and dispute the workers’ representation to the unions. It seeks to analyse the motivations and purposes that they pursued, the reception and insertion that they had among the workforce, as well as the disputes that the railway workers and their unions..

Keywords: Railways; Unions; Workers; Companies.

* Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), Instituto Interdisciplinario de Estudios de Género (IEGE, Universidad de Buenos Aires-CONICET), Facultad de Filosofía y Letras (UBA), Puán 480, Oficina 417, Ciudad Autónoma de Buenos Aires (1406), Argentina. Dirección electrónica: [florenciaduva87@gmail.com].

Hacia mediados de 1912 el gremio de maquinistas y foguistas La Fraternidad transitaba momentos complicados. Tras el paro general decretado a comienzos de ese año, el cual se había extendido por 52 días sin lograr satisfacer las demandas obreras, los ánimos estaban desgastados entre quienes integraban el sindicato. Gran parte de los huelguistas que habían sido despedidos durante el conflicto aún esperaba la readmisión, el fondo social del gremio se había agotado, habían surgido discrepancias en el interior de la organización, así como entre ésta y el resto de los trabajadores de ferrocarriles que no formaba parte del personal de conducción. Sumado a esto, e impulsadas por la coyuntura, desde las empresas se intentaba avanzar contra la sindicalización obrera de una manera novedosa:

Después de la huelga han aparecido algunas organizaciones amarillas fomentadas por las empresas. Estas como es natural se han apresurado a poner a disposición de estas entidades que pretenden pasar por obreras, la ayuda pecuniaria patronal [...] Las empresas que tan avaras se muestran para conceder un aumento al personal que las enriquece, derrocha sin embargo el dinero en la creación de esas organizaciones fácilmente amoldables a la ruta que les indiquen los empresarios.¹

Así explicaba el periódico de La Fraternidad el surgimiento de nuevos agrupamientos a los que no dudaba en calificar de “amarillos”, tal como se denominaba en la jerga sindical a las sociedades creadas, influidas o controladas por los empleadores.

A pesar de que este tipo de sociedades no fueron una excepción y algunas, inclusive, alcanzaron un desarrollo considerable, la historiografía sobre los trabajadores y sus organizaciones gremiales generalmente no ha prestado demasiada atención a las asociaciones de filiación patronal. Por el contrario, la mayor parte de los estudios se ha centrado en las organizaciones impulsadas por los propios asalariados intentando reconstruir sus estructuras internas y orientaciones políticas e ideológicas, sus vínculos con gobiernos, patrones, partidos políticos y corrientes de izquierda, así como sus estrategias de movilización y acción colectiva. Entre las pocas excepciones a esta tendencia se encuentran aquellas investigaciones que, en años recientes, y como parte de una renovación historiográfica, exploraron algunas organizaciones para-empresariales de inserción obrera que funcionaron en ciertos sectores laborales. En esta línea se encuadran los estudios de Laura Caruso (2016, 2021) sobre la sociedad austrohúngara de socorros mutuos fundada en 1878 como parte del repertorio empleado por la compañía naviera Mihanovich para neutralizar y aplacar la identidad y organización sindical entre los trabajadores marítimos al proponer otro espacio de pertenencia y sociabilidad. También, en su pesquisa sobre el mundo del trabajo en la industria del dulce, Ludmila Scheinkman

(2018) analizó las escuelas de fábrica que durante la década de 1920, con el apoyo y cooperación de patrones y gerentes, la Liga Patriótica implementó para las obreras del sector con el fin de disciplinarlas, incidir en su tiempo libre e inculcarles valores morales nacionalistas y católicos.

Por otra parte, entre los estudios sobre las estrategias patronales de disciplinamiento y gestión de la mano de obra, la organización de asociaciones alineadas con las empresas tampoco ha sido suficientemente abordada (Ceva, 2010; Neiburg, 1988; Simonassi, 2007). Esto puede obedecer a su carácter híbrido y su identidad opaca, muchas veces difícil de descubrir y especificar. En el caso de los ferrocarriles, diversos estudios han relevado los distintos mecanismos y estrategias que las autoridades de las compañías pusieron en marcha para satisfacer, controlar y disciplinar al personal, ya sea por medio del otorgamiento de beneficios y premios extra salariales o a través de la aplicación de castigos y sanciones de diversa índole (Badaloni, 2007, 2011; D’Uva, 2020; Palermo, 2021). Sin embargo, otras medidas implementadas en el mismo sentido, tales como la organización de sociedades afines a las empresas, no han sido prácticamente analizadas. Por este motivo, el presente artículo se propone reconstruir y examinar el desarrollo de asociaciones “amarillas” en los ferrocarriles, entendidas como parte de las acciones y estrategias que las compañías implementaron para generar lealtad y armonizar los vínculos con el personal, desalentar su organización autónoma y disputar la representación obrera a los sindicatos. Busca analizar las motivaciones, fines y estrategias que estas sociedades persiguieron, la recepción e inserción que tuvieron entre los trabajadores, así como las disputas que los obreros ferroviarios y sus gremios entablaron al respecto. Al hacerlo, espera aportar al estudio de las formas de inserción sindical en las filas obreras, comprender las estrategias y desafíos que enfrentaron los gremios para atraer nuevos asociados y consolidar su organización, así como indagar el tenor de sus contiendas cotidianas con las autoridades de las empresas.

El lapso temporal escogido para esta investigación abarca desde el surgimiento de la primera organización patronal en 1912 hasta los primeros años de la década de 1920, fecha en que, luego del florecimiento y desarrollo vivido por estas agrupaciones, comenzó a declinar su actividad. Para lograr sus objetivos, el estudio se basa en un corpus documental compuesto por periódicos de las sociedades patronales, prensa y documentación interna de los gremios ferroviarios, publicaciones partidarias, diarios y revistas comerciales. La primera parte del escrito examina la coyuntura en la que se crearon las primeras sociedades patronales ferroviarias y se detiene en la reacción que estas suscitaron en las filas sindicales. A continuación, manteniendo la perspectiva relacional, el análisis se centra en la Asociación Ferroviaria Nacional, agrupación con vínculos patronales que logró un rápido crecimiento llegando a aglutinar a un gran número de trabajadores del riel. En su desarrollo

fueron clave las prestaciones ofrecidas a sus socios así como las actividades educativas y culturales que componían su propuesta de sociabilidad, las cuales se analizan en el último apartado.

EL SURGIMIENTO DE LAS ORGANIZACIONES PATRONALES

Al comenzar 1912 gran parte de los 120.000 trabajadores que integraban la mano de obra ferroviaria se encontraban organizados, nucleados en sindicatos nacionales como La Fraternidad, que contaba con 25 años de vida, o la recientemente creada Federación Obrera Ferrocarrilera que recuperaba algunas experiencias de agremiación previas. A través de estas organizaciones –la primera centralista y liderada por dirigentes vinculados con el socialismo, la segunda con una estructura descentralizada y una conducción ideológicamente más diversa, aunque predominantemente sindicalista– los ferroviarios buscaron mejorar sus condiciones de vida y trabajo, impulsando diversos reclamos y demandas ante las autoridades de las empresas y de gobierno. Además de solicitar aumentos de salarios, exigir reglamentos y escalafones de trabajo o denunciar los abusos de jefes y superiores, los obreros sindicalizados buscaron fortalecer y estrechar los vínculos entre sí, para lo cual organizaron giras de propaganda, editaron publicaciones periódicas y desarrollaron propuestas culturales y educativas entre otras actividades que contribuyeron a engrandecer y fortalecer las sociedades gremiales y a constituir las en espacios de encuentro, pertenencia e identificación.

Frente a la organización obrera, y con el objetivo de imponer ciertas condiciones y relaciones laborales, así como para disciplinar al personal, las empresas recurrieron a distintas estrategias. Además de poner en marcha programas de beneficios sociales, premios y bonos que buscaban generar lealtad entre los obreros, desplegaron otros mecanismos que tenían como fin controlar a los trabajadores, incidir en sus acciones y decisiones, así como amedrentar a aquellos que no cumplieran con lo esperado o que desafiaban los preceptos empresariales. Una manera sutil de atentar contra la asociación obrera fue la persuasión, generalmente con jefes intentando convencer al personal para alejarlo de las filas sociales ya sea mediante promesas o inclusive hablando con sus esposas para que estas intentaran que sus compañeros desertaran de la acción gremial.² Cuando no lograban imponerse por estos medios se abrían paso los expedientes, traslados, rebajas y despidos que las compañías implementaron para aleccionar y perseguir al personal agremiado.

Según denunciaron los trabajadores en distintas oportunidades, uno de los recursos predilectos de la superioridad para atentar contra la organización obrera fueron los traslados, por medio de los cuales se transfería a secciones lejanas a quienes ocupaban cargos sociales o se destacaban por su actividad

gremial.³ A fines de 1907, una nota en *La Fraternidad*, publicación periódica del gremio homónimo, llamó la atención sobre esta práctica, entendida como un medio de las compañías para quebrantar la unión del gremio y el vínculo de compañerismo y alejar a los elementos más activos de las filas de la organización. Sin embargo, afirmaba, lo único que se lograba con los traslados era contagiar de entusiasmo a las secciones lejanas, comunicar ideas, intercambiar opiniones y estrechar aún más los vínculos de solidaridad entre los compañeros.⁴ Más allá de esta manera de interpretar los traslados, lo cierto es que estos podían traer complicaciones para los trabajadores que estaban radicados definitivamente en una localidad y sobre todo para aquellos que tenían esposa e hijos en edad escolar.⁵ Así lo expresó el periódico de la Federación Obrera Ferrocarrilera en 1917, al afirmar que si bien eran numerosos los casos en que los “desterrados” lograban plegar a sus compañeros a la causa de la organización, no siempre esto sucedía ya que algunos trabajadores que contaban con familia numerosa –y a quienes los traslados ocasionaban numerosas molestias y disgustos en sus hogares– terminaban por rendirse y acatar las imposiciones empresariales.⁶

En ciertos casos la persecución a la organización implicó extorsiones y amenazas de los jefes a los obreros para que no se afiliaran o renunciaran al gremio. Esto fue lo que sucedió a mediados de 1913 entre los maquinistas y foguistas de la sección Riachuelo del ferrocarril de capitales franceses, Compañía General, quienes se encontraban organizando una conferencia de propaganda. Con la intención de hacer fracasar la asamblea, los jefes convocaron al personal considerado más “débil y timorato” para informar que todo aquel que concurriera a la reunión sería inmediatamente exonerado de la empresa.⁷ Unos meses más tarde un episodio similar tuvo lugar en el pueblo de Las Flores, provincia de Buenos Aires, cuando para contrarrestar la fuerte organización ferroviaria que comenzaba a tener lugar en este paraje, la superioridad decidió emprender una investigación para saber quiénes eran los que estaban al frente de la incipiente Federación. Además, se les dio a los trabajadores un plazo de ocho días para abandonar el sindicato y se les exigió que firmaran un documento como comprobante de su renuncia al gremio bajo amenaza de destituirlos.⁸ Si bien las intimidaciones no siempre se concretaban, algunos trabajadores sindicalizados llegaron a ser despedidos, lo que desencadenó reclamos, conflictos e inclusive huelgas parciales en varias líneas. Tal fue lo que ocurrió a fines de 1912 luego de que las autoridades del Ferrocarril Sud destituyeran a un obrero que había decidido afiliarse a la Federación, motivo por el cual sus compañeros se declararon en paro.⁹

Con el fin de atentar contra las organizaciones obreras que atraían cada vez más ferroviarios, algunas compañías hacían firmar a los aspirantes, como condición para admitirlos al servicio, un compromiso de no formar parte de ninguna sociedad de resistencia y de mantenerse fieles a las empresas en

caso de huelga.¹⁰ En reacción a medidas como esta, durante 1912 un grupo de diputados socialistas decidió presentar un proyecto de ley en el que se prohibía la imposición de salir de una organización gremial o no entrar en ella como condición para obtener o conservar un empleo.¹¹ Sin embargo, el proyecto quedó trunco y luego de la huelga de conductores de 1912 se recrudeció la persecución gremial e inclusive a principios de 1913 trabajadores de distintas líneas fueron despedidos luego de adherir a la Federación Obrera Ferrocarrilera.

Además de los mecanismos comentados hasta aquí, las empresas compitieron con las organizaciones gremiales ferroviarias mediante la creación de sociedades patronales, también denominadas “amarillas” en la jerga sindical. Reforma Ferroviaria fue la primera en formarse, tras la fallida huelga de maquinistas y foguistas de enero de 1912 y como parte de la embestida empresarial puesta en marcha tras el fracaso de la medida de lucha obrera.¹² Según reconocería la propia entidad unos años más tarde, su fundación estuvo directamente relacionada con la huelga ya que la iniciativa partió de un grupo de trabajadores que, considerando intransigente la actitud de la dirigencia de La Fraternidad, creyó oportuno volver al trabajo. Por eso, decidieron constituir una sociedad para agrupar a los maquinistas, foguistas, ajustadores y señaleros de todo el país con el objetivo de mejorar sus condiciones de vida y trabajo.¹³ Por su parte, La Fraternidad informó que el verdadero propósito de esta entidad era contrarrestar el desarrollo de los sindicatos obreros y sembrar la confusión entre los explotados.¹⁴ En un análisis retrospectivo realizado en este mismo sentido, Marcelino Buyán, militante del Partido Socialista y secretario general de La Confraternidad (organización fundada en 1920 y conformada por los gremios ferroviarios La Fraternidad y Sindicato de Tráfico y Talleres) explicaría que luego del fracaso de la huelga de 1912, creyendo muerto el espíritu combativo de los trabajadores de locomotoras, las empresas ferroviarias decidieron organizar de manera indirecta una agrupación para el personal, lo que profundizó aún más la confusión y desorientación reinante en el gremio.¹⁵

Como se ha visto al comienzo de este escrito, desde mediados de 1912 los ferroviarios organizados advirtieron sobre el surgimiento de sociedades “amarillas” en las que confluían jefes, superiores y algunos “traidores del movimiento”. En octubre de ese año, una nota publicada en el órgano de la Federación llamó la atención sobre el carácter patronal de la nueva organización y afirmó que, al establecer en su estatuto que sus socios no podrían pertenecer a otras sociedades del gremio de ferrocarrileros, lo que buscaba era dividir y aislar a los trabajadores y así frenar la obra de reorganización comenzada tras la huelga. Señaló, asimismo, que era paradójico que la entidad se diera el título de “Sociedad de Socorros Mutuos” y luego afirmara que en Argentina no faltaba bienestar, pues no se comprendía entonces cuál era su razón de ser.¹⁶ Por su

parte, una nota publicada en *La Fraternidad* remarcó que la publicación de la nueva sociedad era un caos de contradicciones que carecía de ideas y propósitos definidos más allá de alabar a las superioridades.¹⁷

Según informaron algunas circulares internas emitidas por la Comisión Directiva fraternal durante 1913, la mayor parte de los integrantes de la nueva organización eran limpia-máquinas con poco tiempo de servicio y por ende poco conocimiento de la situación gremial.¹⁸ Durante ese año, asimismo, en reiteradas oportunidades los maquinistas y foguistas agremiados denunciaron a Reforma Ferroviaria por reproducir información falsa y calumnias contra La Fraternidad y sus socios.¹⁹ Al comenzar 1914, en las secciones del Ferrocarril Sud, en donde había nacido la sociedad patronal, los superiores redoblaron la persecución a los trabajadores organizados, a quienes se amenazó con ser destituidos si no renunciaban al sindicato y lo mismo sucedió a fines de ese año en el Ferrocarril Santa Fe.²⁰ Incluso tuvieron lugar algunos episodios de violencia como el que ocurrió a mediados de 1914 en la localidad bonaerense de Maldonado cuando el maquinista Castiglioni fue herido en la cara con un cuchillo a manos del presidente de Reforma Ferroviaria por haber llegado unos minutos tarde a tomar servicio. Según denunció *El Obrero Ferroviario*, pasados unos días, mientras el agresor se presentó sin problemas a trabajar, Castiglioni, con más de veinte años de servicio y padre de familia, fue despedido luego de que la superioridad levantara un sumario falso.²¹

Al finalizar 1914 la entidad patronal redobla sus esfuerzos por captar al personal. Tal era así que en la compañía de capitales franceses Ferrocarril Santa Fe los trabajadores nucleados en La Fraternidad denunciaron ante las autoridades nacionales que la superioridad de la empresa se valía de medios ilícitos para perjudicar a quienes no formaban parte de su sociedad, presionándolos para abandonar el sindicato. De este modo, los que adherían a la organización de la empresa obtenían privilegios tales como un aumento en el bono cobrado por ahorro de combustible, un capote cada dos años y más días de licencia anual.²² Por hechos como estos, en los meses sucesivos hubo una serie de acusaciones cruzadas entre La Fraternidad y Reforma Ferroviaria, que seguía su campaña contra los sindicatos ferroviarios lanzando, a principios de 1915, una circular que fue publicada en varios diarios de la Capital del país. En ella, entre otras cuestiones, su presidente, Juan Abbott, criticaba el escalafón de sueldos y ascensos propiciado por el gremio de maquinistas y foguistas, los acusaba de ser una organización manejada por el Partido Socialista y les atribuía haber aceptado el controvertido artículo 11 del proyecto de ley de jubilaciones ferroviarias, el cual estipulaba que aquellos empleados y obreros que abandonaran voluntariamente el servicio serían separados, perdiendo todo derecho a la jubilación, pensión y retiro, así como los aportes que hubieran hecho. El presidente de La Fraternidad, José San Sebastián, desmintió

los cargos de Abbott a quien acusó de ser un maquinista que no trabajaba, rompe-huelgas, "amigote" de los jefes y privilegiado de los superiores.²³

La disputa no terminó allí, sino que, unos meses más tarde, derivó en una demanda del secretario gerente de Reforma Ferroviaria, José María Pérez, a San Sebastián por supuestas injurias graves contenidas en su respuesta pública a Abbott. La querrela fue desestimada por el juez en cuestión, quien ordenó a Pérez pagar los gastos del proceso judicial, lo que fue interpretado como un triunfo propio por La Fraternidad.²⁴ Sin embargo, las diferencias entre ambas organizaciones continuaron y se expresaban en sus respectivos periódicos en donde se publicaban acusaciones y provocaciones varias. Entre otras, la sociedad patronal acusó a los dirigentes del gremio de maquinistas y foguistas de querer quedarse con el dinero que se estaba recaudando entre los socios para adquirir una casa propia en donde funcionaría el local social central y La Fraternidad, por su parte, denunció los misérrimos aumentos de salarios que los patronales pretendían exigir frente a las empresas.²⁵

Hacia mediados de 1916 varias notas publicadas en el periódico fraternal dieron cuenta de la decadencia en la que se encontraba Reforma Ferroviaria a la par que comenzaron a advertir el surgimiento de una nueva sociedad patronal: la Asociación Ferroviaria Nacional.²⁶ A pesar del supuesto fracaso, la primera aseguraba contar con 3.200 afiliados y 76 secciones en todo el país y se jactaba de tener personería jurídica, subsidios para socios desocupados, enfermos o inhabilitados para el servicio, indemnizaciones para las familias en caso de fallecimiento, y el proyecto de establecer escuelas en las que personal técnico de las empresas impartiría conferencias teórico-prácticas para los trabajadores.²⁷ Sin embargo, desde su aparición en 1915, la segunda fue convirtiéndose en la nueva preocupación de los sindicatos ferrocarrileros mientras que Reforma Ferroviaria fue ocupando cada vez menos páginas en los periódicos de estos gremios que ya para 1919 la daban por extinguida.²⁸

EL AVANCE PATRONAL: LA ASOCIACIÓN FERROVIARIA NACIONAL

Una nueva asociación surgió hacia fines de 1915 bajo el nombre de Círculo Ferroviario y enseguida generó la reacción de los sindicatos del riel. La Federación Obrera Ferrocarrilera publicó una nota en la que aseguró que su constitución era obra de los superiores de las empresas y llamó a los ferroviarios a organizarse contra este intento de sembrar la confusión entre las filas obreras y usurpar la representación del gremio en la junta que, según lo dispuesto por la recientemente sancionada Ley 9.653, administraría la Caja de Jubilaciones y Pensiones Ferroviarias. De acuerdo a lo que afirmaba la novel sociedad, esta no perseguía ninguna finalidad política ni pretendía constituirse como entidad de resistencia, sino que buscaba sostener los intereses del gremio

e intervenir ante los poderes públicos para que la ley de jubilaciones fuera justa y equitativa. Esta declaración no conformó a los ferroviarios agremiados quienes, con el fin de desenmascarar a quienes se encontraban detrás de la nueva organización, se preguntaban en qué forma se pensaba lograr estos objetivos sin hacer política y sugerían la semejanza de la asociación con los Círculos de Obreros Católicos que funcionaban en la Capital Federal.²⁹

Al comenzar 1916, bajo el nombre de Asociación Ferroviaria Nacional, quedó formalmente constituida la nueva entidad que agrupó y fusionó en su seno a todos los círculos de ferroviarios creados en las diversas empresas, siendo aprobados sus estatutos en una asamblea realizada en el teatro Buenos Aires, la cual contó con más de 2.000 concurrentes.³⁰ Hacia mediados de ese año, según informó el diario radical *La Época*, la organización reunía a 12.000 afiliados, empleados y obreros de distintas categorías y compañías ferroviarias, que abonaban 50 centavos mensuales como cuota social.³¹ Entre los fines que afirmaba perseguir la Asociación se encontraba el de contribuir al mejoramiento moral y económico de sus asociados, fomentar entre estos hábitos de trabajo y ahorro, socorrer a los socios y sus familias en casos de necesidad, lograr la representación de los ferroviarios en la junta de la Caja de Jubilaciones y Pensiones, fundar un banco ferroviario nacional de ahorros y préstamos, constituir una cooperativa de consumos, adquirir una casa social, establecer casas de instrucción, un sanatorio para los asociados y casas de salud en las sierras.³² Un programa por demás ambicioso para una organización nueva cuya cuota social era de 50 centavos y que, en teoría, no contaba con más financiamiento del que aportaban los socios.

La nueva sociedad funcionaba bajo el sistema federativo, con comisiones por empresas y secciones que pretendían abarcar a todas las capitales de provincia y pueblos que fueran núcleos ferroviarios importantes. Para mediados del 1916 ya se encontraban constituidas las secciones de Rosario, Tucumán y Bahía Blanca y se estaban organizando las de Mendoza, Córdoba, Río Cuarto y Tandil.³³ Por entonces, frente al rápido crecimiento que había experimentado la nueva entidad, La Fraternidad y la Federación decidieron lanzar un manifiesto conjunto dirigido a los trabajadores en el que alertaron sobre el intento de las empresas ferroviarias por contrarrestar la obra de las organizaciones obreras mediante la creación de sociedades “amarillas”. Primero había sido Reforma Ferroviaria, afirmaban, pero como ese ensayo había fracasado,

Las empresas –que no escarmientan y firmes en sus deseos de estorbar la obra sindical– han aprovechado la sanción de la ley de jubilación, para renovar su intento de sembrar la confusión en el gremio, con la creación de una pseudo-asociación titulada primero “Círculo Ferroviario” y hoy “Asociación Ferroviaria Nacional”.³⁴

Aseguraban que el objeto de la Asociación era usurpar la representación del gremio en la Caja de Jubilaciones y advertían que, si esto se conseguía, pronto los trabajadores del riel tendrían una junta dispuesta a sancionar todos los abusos y atropellos de las empresas. “Por tal motivo entendemos que ningún ferroviario consciente, que ame su porvenir y el bienestar del gremio, debe secundar el propósito de las empresas”, sentenciaba el manifiesto.³⁵ En efecto, uno de los principales objetivos de la novel Asociación era intervenir en el tratamiento de la recientemente sancionada ley de jubilaciones ferroviarias ya que muchos de los altos jefes que la dirigían estaban cerca de la edad de retiro y querían obtener los mejores beneficios para sí.³⁶ Cabe destacar que, al igual que había sucedido con Reforma Ferroviaria, la nueva sociedad en ningún momento reconoció abiertamente su vínculo con las empresas y, por el contrario, siempre buscó presentarse como una organización independiente a pesar de las estrechas y explícitas conexiones establecidas con las compañías.³⁷

Unas semanas después de publicado el manifiesto, la dirigencia de La Fraternidad amplió los cargos contra la Asociación. Informó que al frente de esta sociedad figuraba Esteban Bartoloni, un “alto empleado” del Ferrocarril Oeste, quien en una reunión constitutiva había afirmado que la nueva organización no tenía el propósito de oponerse a las empresas.³⁸ Advirtió, asimismo, que varios maquinistas y foguistas agremiados habían ingresado por confusión en la nueva sociedad pero que, dándose cuenta de que esta era una continuación de los círculos ferroviarios, habían abandonado sus filas, aunque todavía quedaban algunos doblemente afiliados y a ellos especialmente se dirigía el gremio.³⁹ Además de continuar publicando información para develar el carácter patronal de la Asociación, en agosto de 1916 los dirigentes de La Fraternidad y la Federación Obrera Ferrocarrilera celebraron un acuerdo, denominado “Pacto de Solidaridad”, que significó un primer paso en la búsqueda por lograr la unidad gremial ferroviaria que se buscaba contraponer a la unidad de acción de las empresas.⁴⁰ Con el pacto se intentaba asegurar una acción solidaria y convergente tanto en la obra de organización como en los reclamos y luchas que pudieran entablarse ante las empresas y poderes públicos. También, se pretendía acelerar e intensificar la organización de todos los ferroviarios que todavía no formaran parte de los sindicatos ferrocarrileros, y de aquellos que hubieran ingresado voluntariamente a las filas de la sociedad patronal, lo que evidencia que existía una disputa abierta en torno a la representación obrera.⁴¹

El Pacto de Solidaridad se tradujo en acciones y prácticas concretas, como fue la realización de actividades conjuntas entre los socios de ambos gremios (celebrando aniversarios gremiales, primeros de mayo, conferencias de propaganda, inauguraciones de locales, bibliotecas y escuelas, entre otras) las que buscaban estrechar las relaciones entre los trabajadores, integrar a sus familiares a las organizaciones y atraer nuevos socios que estuvieran dispuestos

a sumarse a las filas sindicales. Si bien en años anteriores en distintas localidades habían tenido lugar actividades organizadas por ferroviarios de ambos gremios, con la firma del Pacto estas adquirieron un carácter sistemático. A partir del acuerdo, asimismo, los dirigentes de ambos gremios se comprometieron a evitar los roces que pudieran surgir entre sus miembros, a utilizar los periódicos gremiales como órganos de propaganda recíproca, y a prestarse apoyo moral y gestionar reclamos ante las empresas o poderes públicos siempre que una de las partes lo solicitara.⁴² Según recordaría años más tarde la memoria fraternal, la concertación del Pacto estuvo especialmente impulsada por la aparición de sociedades patronales ante las cuales se buscó aunar fuerzas, prácticas y procedimientos (Chitti y Agnelli, 1937: 388).

A pesar de estas acciones por parte de los sindicatos del riel, la Asociación continuaba su crecimiento y para fines de 1916, de acuerdo a la revista semanal *PBT*, ya reunía a 16.192 socios, contaba con personería jurídica reconocida por el Poder Ejecutivo y había comenzado a publicar *El Ferroviario*, periódico oficial de la entidad.⁴³ Por su parte, los ferroviarios agremiados persistían en su cruzada contra las sociedades “color azafrán”, denunciando que estas no buscaban mejorar los salarios ni las condiciones de trabajo sino distraer la atención obrera con partidos de fútbol, carreras de embolsados y otras “diversiones estúpidas” en lugar de los balnearios en las sierras, las cooperativas y los sanatorios que habían prometido y no podían dar.⁴⁴ Al respecto, en una nota publicada en *La Vanguardia* y respondiendo a las preguntas formuladas por el diario socialista, el presidente y el secretario general de la Asociación aseguraron que la sociedad era totalmente independiente y desvinculada de las empresas, lo que dio inicio a un intercambio con los dirigentes de la Federación. Según explicó el dirigente de este sindicato, Francisco Rosanova, en una carta que también fue publicada en el órgano socialista, existían sobradas evidencias que probaban el carácter patronal de la Asociación. Entre estas se encontraba el hecho de que sus reuniones fueran celebradas en oficinas cedidas por las empresas, que la correspondencia de la sociedad fuera distribuida en las valijas de las compañías y que en algunas líneas los jefes aconsejaran a los trabajadores afiliarse a la Asociación.⁴⁵

Al comenzar 1917 las controversias entre los sindicatos ferroviarios y la reciente sociedad se intensificaron cuando luego de una minuciosa investigación iniciada por los socialistas a raíz de la consulta de algunos de sus miembros acerca del carácter de la Asociación Ferroviaria Nacional, el Consejo Ejecutivo del Partido decidió aconsejar a sus socios abstenerse de formar parte de esta organización por considerarla patronal.⁴⁶ Lejos de guardar silencio, la Asociación hizo un descargo en el que acusó a La Fraternidad de ser una dependencia indirecta del Partido Socialista y a la Federación Obrera Ferrocarrilera de ser un anexo del gremio fraternal. Explicó que era cierto que altos empleados formaban parte de sus filas, pero afirmó que esto se debía a que, en su objeti-

vo de lograr una ley de jubilación, fueron los empleados con mayor cantidad de años de servicio quienes más se interesaron por la existencia de dicha ley. Reconoció, asimismo, que en muchos casos las empresas les habían facilitado algunos recursos para celebrar las primeras reuniones de la organización y señaló que hasta hacía no mucho La Fraternidad también había disfrutado de facilidades similares. Finalizó afirmando que existía un plan de los socialistas para restar socios a la Asociación y así lograr arrebatarles la representación en la Caja de Jubilaciones.⁴⁷ Según alegaba, se encontraban en la mira de las organizaciones porque en tan solo un año habían logrado reunir 17.000 socios, un número superior al que alcanzaban en conjunto las dos agrupaciones gremiales.

En marzo de 1917 La Fraternidad y la Federación volvieron a lanzar un manifiesto dirigido a los trabajadores del riel, en el que ratificaron las acusaciones hechas oportunamente contra la Asociación. Desmintieron ser dependencias del Partido Socialista y agregaron que los propagandistas más enérgicos de la sociedad patronal eran dirigentes de los Círculos de Obreros Católicos.⁴⁸ Por otra parte, durante ese mes La Fraternidad celebró su asamblea anual y allí, entre otros temas, los delegados abordaron la cuestión de las sociedades “amarillas”. Al respecto, resolvieron declarar incompatible la asociación doble y dar un ultimátum a los socios gremiales que también militaran en la Asociación Ferroviaria Nacional, concediéndoles un plazo de tres meses para que decidieran su pertenencia a alguna de las dos organizaciones.⁴⁹ A pesar de ello, transcurridas varias semanas, en las páginas del periódico gremial se mencionaba la presencia de indecisos e inclusive el surgimiento de una “camarilla disidente” en la sección San Martín del Central Argentino.⁵⁰ Aunque durante los meses siguientes distintas noticias difundidas por los sindicatos ferroviarios afirmaron que la Asociación estaba desapareciendo y desintegrándose, lo cierto es que, según información aparecida en otros medios, la sociedad parecía estar más activa que nunca y había logrado concretar varios de los objetivos de su programa. A continuación, se analizarán algunas de las prestaciones y ofertas de sociabilidad puestas en marcha por la entidad.

LAS PROPUESTAS DE SOCIABILIDAD PATRONAL EN LA BÚSQUEDA DE LA ADHESIÓN OBRERA

Al comenzar 1917 la Asociación Ferroviaria Nacional no solo había logrado reunir a un gran número de socios, sino que también había conseguido los recursos materiales necesarios para avanzar en el despliegue de una serie de actividades y propuestas culturales, educativas, de salud y esparcimiento que, se esperaba, atraerían a más trabajadores. Hacia fines de ese año, mientras que los dos sindicatos del riel transitaban una etapa de alejamiento y discrepancias

—producidas en gran parte a raíz de las diferencias surgidas unos meses antes, durante la huelga general, las cuales implicaron, inclusive, la anulación del Pacto de Solidaridad—, la sociedad patronal experimentaba un desarrollo notable. No solo había inaugurado un local social en la Capital Federal, sino que poco tiempo después decidió instalar ahí mismo un consultorio médico gratuito para los socios y sus familias, el cual incluía aparatos de última tecnología y hasta una sala de cirugía. Asimismo, se habían iniciado los trabajos para organizar clases de telegrafía y dactilografía para las cuales la superioridad del Ferrocarril Oeste había donado, entre otros materiales, un aparato Morse y una máquina de escribir.⁵¹

A mediados de 1918, al celebrarse la asamblea general anual de la Asociación, se discutieron diversos proyectos y se resolvió crear una cooperativa de consumos y un banco de ahorros y préstamos, estableciéndose algunos puntos básicos sobre su funcionamiento.⁵² Según declaraciones de la propia entidad, el propósito de estas instituciones sería proveer a los empleados de artículos de consumo al menor precio y mejor calidad posible y aliviar su situación económica con préstamos amortizables a largo plazo y bajo interés.⁵³ Mientras tanto, la sociedad ampliaba su radio de acción y antes de finalizar el año consiguió inaugurar un local social en la ciudad santafecina de Rosario, la cual albergaba a un gran número de trabajadores dado que allí convergían cinco líneas férreas. Al igual que el de Capital Federal, este local también contaba con consultorio médico y un espacio en el que se impartían cursos de idiomas, taquigrafía, dactilografía, dibujo y telegrafía a las que asistían un gran número de alumnos. Las distintas clases eran dictadas por profesores y asociados competentes y los alumnos eran hijos de obreros y empleados ferroviarios.⁵⁴ Un año más tarde los servicios médicos también se abrieron para mujeres, a quienes se les brindaba atención gratuita a cargo de una doctora, y las escuelas fueron ampliadas con cursos especiales para la enseñanza profesional femenina, reuniendo aproximadamente a doscientas jóvenes de entre 12 y 20 años, hijas y familiares de ferroviarios. Las clases se dictaban en el local social por la tarde mientras que por la noche tenían lugar los cursos para varones. Según informó un cronista de la revista semanal *Caras y Caretas*, la iniciativa estaba a tono con el momento social que se estaba viviendo, en el que ya no se podía prescindir del trabajo de las mujeres, quienes habían mostrado sus aptitudes en los países que habían combatido en la Gran Guerra y ahora necesitaban “ser educadas”, formarse en un oficio o profesión. En las escuelas de la Asociación se les enseñaba dactilografía, taquigrafía, bordados, fotografía, dibujo, pintura e idiomas, siendo la primera la clase más concurrida, lo que es comprensible dada la salida laboral existente al comenzar los años 20 para las mujeres que aprendieran el oficio, algunas de las cuales, inclusive, podían aspirar a entrar a trabajar en el ferrocarril.⁵⁵

Este programa educativo era coincidente con las propuestas que ciertos sectores del catolicismo social tuvieron para las mujeres desde 1920 en adelante, lo que nuevamente invita a pensar en los vínculos existentes entre la Asociación y organizaciones católicas como los Círculos de Obreros (Lida, 2015). Al igual que estos, asimismo, entre los objetivos de la entidad ferroviaria se encontraba el de poner en marcha actividades educativas y culturales destinadas a los trabajadores y sus familias, las cuales buscaban competir con la oferta de sociabilidad que ofrecían los sindicatos del riel y los partidos y agrupaciones de izquierda, así como con las diversas opciones para el ocio y la recreación que podían encontrarse en las grandes ciudades.⁵⁶

En su afán por ampliar los servicios ofrecidos, hacia agosto de 1920 el local central de la Asociación, ubicado en la Capital Federal, se trasladó a una casa más amplia y al poco tiempo, con la intención de aliviar las consecuencias de la carestía de vida, empezó a vender artículos de almacén –como alimentos, vestimenta y calzado– a precios reducidos para los asociados.⁵⁷ Continuando con la oferta educativa puesta en marcha varios años atrás, en ese mismo local se dictaban catorce cursos semanales para varones, y algunos para mujeres –las cuales habían conformado una comisión femenina–, que abarcaban contabilidad, inglés, francés, corte y confección, música, dactilografía, taquigrafía y telegrafía.⁵⁸ Un tiempo más tarde, luego de varias discusiones y con el objetivo de mantener los servicios prestados así como obtener la casa propia en donde instalar un consultorio médico más amplio, una botica, un salón para actos, un banco, una cooperativa, un depósito para mercaderías y un hogar para los ferroviarios del interior, se decidió subir la cuota social de 50 centavos a un peso y organizar una rifa para recaudar fondos en la que los premios eran cinco casas situadas en la Capital Federal.⁵⁹

Evidentemente, y más allá de lo que dijeran desde los gremios ferroviarios, la Asociación contaba con recursos y contactos importantes que le permitieron ir ampliando los servicios que ofrecía a sus socios. Por mencionar tan solo un caso ilustrativo de sus conexiones e influencias, a mediados de 1919, en la tapa del periódico oficial de la entidad, apareció la fotografía de Manuel Carlés, dirigente radical, católico y nacionalista, fundador de la Liga Patriótica Argentina y socio honorario de la Asociación, lo que para la Federación Ferroviaria constituía una prueba contundente de que esta no constituía una verdadera sociedad obrera.⁶⁰

Al finalizar 1920 la asociación se atribuía la sanción de la segunda ley de jubilaciones, la modificación mediante la cual se otorgaban pensiones a las viudas e hijos de ferroviarios fallecidos en servicio, y se enorgullecía de haber presentado y estar gestionando la ley de Hogar Ferroviario para otorgar préstamos hipotecarios a los obreros y empleados del ferrocarril.⁶¹ Durante el año siguiente inauguraría la bolsa de trabajo así como una asesoría gratuita para asistir a los ferroviarios en los trámites de jubilaciones y pensiones y constituiría comisiones de reclamos en distintas secciones con el fin de atender

las quejas o pedidos del personal asociado.⁶² De este modo, las prestaciones ofrecidas seguían creciendo y a fines de 1921, según informaba *El Ferrovionario*, el servicio médico que brindaba la Asociación para los socios, así como para sus esposas, viudas, hijos e hijas, se había ampliado considerablemente extendiendo su radio de acción a los suburbios de la Capital Federal y las localidades más importantes del interior del país.⁶³

A pesar de todo lo repasado hasta aquí, el éxito y crecimiento de la Asociación Ferroviaria Nacional no debe exagerarse ni tampoco tomarse como un proceso lineal, sino más bien como una experiencia con idas y vueltas. A decir verdad, pasados algunos años desde su fundación, no todos los puntos de su programa se habían cumplido. Al comenzar 1921 la sociedad atravesaba algunos problemas financieros, el banco ferroviario todavía era un proyecto, al igual que las casas de salud para obreros, la cooperativa de consumos seguía pendiente y en su lugar apenas se habían conseguido algunas rebajas en casas comerciales.⁶⁴ Estas últimas fueron especialmente criticadas por los ferroviarios agremiados que las veían como un “cuento” que entorpecía el desarrollo de la conciencia proletaria y aclaraban que “al obrero le gusta ir a comprar donde se le antoja y no adonde se le hace la rebajita” explicando que “si quiere beneficiarse de verdad con bonificaciones sobre sus compras, fundan cooperativas y de ellas hay ya muchas que trabajan y dan excelentes resultados”.⁶⁵

En suma, desde su fundación, la Asociación Ferroviaria Nacional se preocupó por crear y fomentar un espacio de organización y pertenencia alternativo al que representaban los sindicatos. En esta misión, fomentar instancias de encuentro y sociabilidad resultó clave para fortalecer y estrechar los vínculos no solo entre los propios trabajadores y sus familiares, sino también entre estos y el personal jerárquico y superior de las compañías. A partir de ello es posible pensar que se buscó forjar una identidad ferrocarrilera que trascendiera el colectivo obrero para incluir también a los jefes y directivos de las empresas. Por otra parte, las prestaciones ofrecidas en materia de salud y educación, las cuales sin dudas invitaron a un gran número de obreros a sumarse a las filas de la sociedad, buscaron competir con aquellas ofrecidas por los sindicatos, con quienes también se intentó disputaren materia de asistencia mutua y protección para los asociados, cruciales en un contexto en el que apenas comenzaban a esbozarse e implementarse algunas leyes que protegieran a los trabajadores frente a las adversidades de la vida laboral.

PALABRAS FINALES

A lo largo de este trabajo se analizaron los orígenes, prácticas y desarrollo de las sociedades ferroviarias de origen patronal que surgieron entre 1912 y 1915 como parte de los mecanismos ensayados por las autoridades de las

compañías para controlar al personal, aplacar los reclamos, y movilizaciones obreras y disputar a los gremios ferroviarios la representación y adhesión de los trabajadores. Examinar hasta qué punto lograron su propósito, sin embargo, no es una pregunta sencilla de responder.

Aunque durante algún tiempo las denominadas sociedades “amarillas” aglutinaron a una cantidad considerable de trabajadores, como fue el caso de la Asociación Ferroviaria Nacional que había desplegado un programa atractivo para los ferroviarios y sus familias, hacia mediados de la década de 1920 parecen haber desaparecido por completo del escenario ferroviario (Chitti y Agnelli, 1937: 393). Si bien todavía es necesario indagar los motivos y factores que contribuyeron a su declive, es posible que, entre otros elementos, el cambio que hacia 1920 comenzaron a experimentar las relaciones entre las empresas y los sindicatos –signadas por la firma de escalafones y convenios colectivos, así como por las redefiniciones y reestructuraciones que atravesaron las organizaciones gremiales, las cuales conllevaron su reconocimiento por parte de las compañías– haya cooperado en su decadencia y posterior desaparición.

Aun así, durante el tiempo que estuvieron activas consiguieron disputar el poder y la representación sindical de los trabajadores y contribuyeron a defender y consolidar los intereses de las compañías. De cualquier modo, no todos los que formaron parte de estas sociedades lo hicieron por los mismos motivos ni todos los asociados fueron manipulados, forzados o engañados por los patronos. En este sentido resulta interesante tomar distancia de las narrativas gremiales para reflexionar sobre qué es lo que estas organizaciones tenían para ofrecer y por qué pudieron ser atractivas para algunos obreros quienes, distantes de las propuestas de los principales sindicatos, encontraron en ellas un espacio de recreación, pertenencia e identidad afín a sus expectativas que a la vez podía ser importante para permanecer en el trabajo y hacer carrera laboral.

Finalmente, no hay que desatender que el Pacto de Solidaridad suscrito por las dirigencias de La Fraternidad y la Federación Obrera Ferrocarrilera en 1916, fue en gran parte motorizado por la existencia de las sociedades patronales. Si bien el acuerdo quedó sin efecto luego de las huelgas de 1917, fue un paso importante en la consecución de la unidad ferroviaria que finalmente se materializaría con la fundación de la Confraternidad en 1920. Buscando dividir a los ferroviarios agremiados, la organización de sociedades patronales, entre otros factores, posibilitó su unión a un nivel que no había podido lograrse hasta entonces.

NOTAS

¹ *La Fraternidad* (en adelante: LF), 1.08.1912, p. 7.

- ² *LF*, 15.09.1913, p. 5; 1 y 15.08.1917, p. 6.
- ³ *LF*, 1.12.1908, p. 1; *El Obrero Ferroviario* (en adelante: *EOF*), enero de 1917, p. 3.
- ⁴ *LF*, 1.11.1907, p. 3.
- ⁵ Por este motivo en reiteradas ocasiones los gremios se pronunciaron para que se establecieran prioridades, trasladando a obreros con menos años de servicio y solteros en vez de a aquellos que estaban casados y con familia. Explicaban, asimismo, que en algunos lugares no había ni las más mínimas comodidades, ni siquiera escuelas para que asistieran los hijos de los trabajadores (*LF*, 1.09.1910, p. 1; 1.04.1914, p. 4; 15.12.1915, p. 6; 1.12.1916, p. 11).
- ⁶ *EOF*, junio de 1917, p. 2.
- ⁷ *LF*, 1.06.1913, p. 3.
- ⁸ *EOF*, enero de 1914, p. 2.
- ⁹ *EOF*, noviembre de 1912, p. 3.
- ¹⁰ Chitti y Agnelli (1937: 79-81); *LF*, “Las sociedades obreras”, 15.08.1912, p. 5.
- ¹¹ *LF*, “Los proyectos de protección al obrero”, 15.08.1912, p. 4.
- ¹² Para más información sobre los orígenes, desarrollo y resultados de la huelga, ver: D’Uva (2018). Uno de los primeros intentos de agrupación patronal había sido la sociedad Unión Protectora del Trabajo Libre creada en 1905. Según informó el Departamento Nacional del Trabajo, esta sociedad había sido fundada por las empresas ferroviarias Sud, Oeste, Rosario, Pacífico, Santa Fe y Gran Oeste, el Centro de Navegación Transatlántica, importadores de carbón y Centro de Cereales, con el objetivo de mejorar las condiciones morales, materiales y sociales de los obreros portuarios de la ciudad de Buenos Aires (*Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, Nº 6, 1908). Siguiendo a diversos estudios, se trataba de un sindicato patronal que amparándose en la “libertad de trabajo” se encargó de reclutar y proveer de rompehuelgas durante diversos conflictos ocurridos en el puerto de la Capital Federal y algunas fábricas aledañas (Caruso, 2009; Rapalo, 2005a).
- ¹³ *La Época* (en adelante: *LE*), 28.06.1916, p. 4.
- ¹⁴ *LF*, 1.07.1916, p. 1.
- ¹⁵ *La Confraternidad*, diciembre de 1922, p. 1.
- ¹⁶ *EOF*, octubre de 1912, p. 3.
- ¹⁷ *LF*, 15.09.1912, p. 3.
- ¹⁸ *La Fraternidad*, Circular 9, 1913.
- ¹⁹ *LF*, 1.01.1913, p. 4; 15.04.1913, p. 6; 1.11.1913, p. 6.
- ²⁰ *EOF*, enero de 1914, p. 2; *LF*, 1.12.1914, p. 4.

- ²¹ *EOF*, julio de 1914, p. 3.
- ²² *LF*, 1.12.1914, p. 4.
- ²³ *LF*, 15.01.1915, pp. 2-3. Respecto a la relación entre La Fraternidad y el Partido Socialista, lo cierto es que ambas entidades mantenían un vínculo cercano que se expresaba, entre otras instancias, en el apoyo y promoción de diputados socialistas en el Congreso de leyes que mejoraran la situación del gremio ferroviario, en la presencia de destacados militantes socialistas en los festejos por el aniversario gremial que se celebraba todos los años y en la asesoría que abogados socialistas brindaban al sindicato y/o sus miembros. Si bien en sus estatutos el gremio se mantenía al margen de "cuestiones políticas", muchos de quienes ocupaban cargos directivos en su seno, entre ellos José San Sebastián, formaban parte de las filas del Partido Socialista (Gordillo, 1988: 6).
- ²⁴ *LF*, 15.11.1915, p. 3.
- ²⁵ *LF*, 15.12.1915, pp. 4, 6.
- ²⁶ *LF*, 1.07.1916, p. 1; 1.08.1916, p. 7.
- ²⁷ *LE*, 28.06.1916, p. 4.
- ²⁸ *LF*, 15.10.1918; 1.11.1918, p. 2; 20.06.1919, p. 2.
- ²⁹ *EOF*, octubre de 1915, p. 1. Este tipo de asociación había surgido en la ciudad de Buenos Aires a fines del siglo XIX por iniciativa del sacerdote alemán Federico Grote con el objetivo de intervenir entre los trabajadores y alejarlos de los movimientos de lucha y reivindicativos vinculados a las tendencias socialistas y anarquistas en auge por aquel entonces. Para atraer a los obreros, los Círculos desplegaron funciones mutualistas, estipulando asistencia y auxilios para aquellos miembros necesitados, e implementaron un programa de actividades que buscó competir directamente con las propuestas de sociabilidad, entretenimiento y oferta cultural de las izquierdas. A la vez, y más allá de su postura legalista y su oposición a cualquier medida de fuerza, promocionaron y apoyaron diversos proyectos de legislación social que buscaban mejorar la vida obrera. Entre ellos pueden mencionarse el respeto del descanso dominical, la protección de las mujeres y niños trabajadores, así como el derecho a indemnización en caso de enfermedades y accidentes de trabajo. De todos modos, y debido a sus vínculos con las elites y sectores patronales, recibieron variadas críticas y acusaciones de ser "amarillistas" y de estar atadas al paternalismo patronal (Asquini, 2016; Leonardi, 2020; Lida, 2016; Martín, 2020; Rapalo, 2005b).
- ³⁰ *LE*, 13.01.1916, p. 3; *PBT*, 22.01.1916; *Caras y Caretas (CyC)*, 22.01.1916.
- ³¹ *LE*, 7.06.1916, p. 4. Por ese entonces La Fraternidad contaba con alrededor de 9.000 socios y el valor de la cuota social mensual era de \$1,50 (Chitti y Agnelli, 1937: 61, 457). Por su parte, a fines de 1916, la Federación Obrera Ferrocarrilera reunía a 9.322 socios que cotizaban entre 50 centavos y \$1 mensual (*EOF*, marzo de 1916, p. 4; *EOF*, marzo de 1917, p. 2).

- ³² *LE*, 07.06.1916, p. 4.
- ³³ *Ídem*.
- ³⁴ *LF*, 1.07.1916, p. 1; *EOF*, agosto de 1916, p. 1.
- ³⁵ *Ídem*.
- ³⁶ *La Confraternidad*, diciembre de 1922, p. 1.
- ³⁷ *CyC*, 29.03.1919; *Revista del F.C. Central Argentino*, julio de 1919, p. 44.
- ³⁸ Con anterioridad a la conformación de la Asociación, en agosto de 1912, Esteban Bartoloni, junto con otros ferroviarios, había encabezado un petitorio solicitando la aprobación del proyecto de ley presentado por el diputado conservador Carlos Carlés para incorporar al personal ferrocarrilero de las empresas particulares a la Caja Nacional de Jubilaciones de los empleados del Estado creada en 1904. Asimismo, en septiembre de 1913, Bartoloni figuraba entre los integrantes de la “Junta Nacional de Delegados Ferroviarios Pro Jubilación” conformada para expresar su apoyo al proyecto de jubilaciones ferroviarias confeccionado por el diputado católico Arturo M. Bas y el diputado radical Vicente Gallo, y que estaba siendo tratado en el Senado (Portelli, en prensa). Con el tiempo, Arturo M. Bas se convertiría en asesor y socio honorario de la Asociación (*El Ferroviario*, *EF*, 15.04.1921, p. 9).
- ³⁹ *LF*, 15.07.1916, p. 1.
- ⁴⁰ *LF*, 15.08.1916, p. 1; *EOF*, agosto de 1916, p. 1.
- ⁴¹ *EOF*, septiembre de 1916, p. 2; noviembre de 1916, p. 1; *LF*, 1.11.1916, p. 1; 1.12.1916, pp. 1-2.
- ⁴² Documentos Históricos, La Fraternidad.
- ⁴³ *PBT*, 27.01.1917.
- ⁴⁴ *LF*, 15.12.1916, p. 3.
- ⁴⁵ *EOF*, noviembre de 1916, p. 2.
- ⁴⁶ *EOF*, marzo de 1917, p. 4; *LF*, 15.02.1917, p. 2; 1.03.1917, p. 3.
- ⁴⁷ *LE*, 19.02.1917, p. 6.
- ⁴⁸ *EOF*, abril de 1917, p. 2; *LF*, 15.04.1917, p. 9.
- ⁴⁹ *LF*, 15.04.1917, p. 2.
- ⁵⁰ *LF*, 1.06.1917, p. 3; 15.07.1917, p. 12.
- ⁵¹ *PBT*, 5.12.1917.
- ⁵² *LE*, 16.06.1918, p. 1; 19.06.1918, p. 2; 20.06.1918, p. 2.
- ⁵³ *LE*, 21.12.1918, p. 4.
- ⁵⁴ *LE*, 6.01.1919, p. 2; *CyC*, 29.03.1919.

- ⁵⁵ CyC, 21.02.1920. Respecto a las mujeres que se desempeñaron en los ferrocarriles como telegrafistas, ver D'Uva (2021).
- ⁵⁶ Para más información sobre las propuestas de sociabilidad obrera de los sindicatos ferroviarios, consultar: D'Uva y Palermo (2015).
- ⁵⁷ *EF*, 1.08.1920, p. 12. Pronto, otras secciones se sumaron a la iniciativa afirmando que la calidad de los artículos ofrecidos, así como su precio y exactitud en el peso, representaban una verdadera economía para los socios (*EF*, 15.12.1920, p. 4; 1.02.1921, p. 8).
- ⁵⁸ *EF*, 15.08.1920, p. 12; *CyC*, 4.09.1920.
- ⁵⁹ *EF*, 15.08.1920 p. 7; 15.10.1920; 15.11.1920, p. 5. Según una nota publicada en el periódico de la Federación Obrera Ferrocarrilera, algunos jefes de distintas empresas colaboraron directamente con la venta de las rifas, lo que según el gremio probaba, una vez más, el carácter patronal de la Asociación (*EOF*, 1.12.1920, p. 3).
- ⁶⁰ *EF*, 1.07.1919; *EOF*, 1.09.1919, p. 2. Fundada por Carlés en 1919, e integrada por radicales, conservadores, católicos, militares y empresarios, entre otros sectores de la clase dirigente, el objetivo de la Liga Patriótica era restaurar el orden social y frenar el avance e influencia de las ideas revolucionarias entre los trabajadores. Para más información, ver: McGee Deutsch (2003).
- ⁶¹ *EF*, 1.12.1920, p. 4.
- ⁶² *EF*, 15.01.1921, pp. 6, 8; 1.02.1921, p. 4.
- ⁶³ *EF*, 1.12.1921, p. 3.
- ⁶⁴ *EF*, 15.04.1921, p. 2. Respecto al objetivo de la Asociación de crear una cooperativa, una nota publicada en el periódico de La Fraternidad criticó la propuesta de que esta se constituyera con capitales de las empresas y que estas tuvieran injerencia en la junta administrativa, lo que según se afirmaba exponía el verdadero carácter de la sociedad (*LF*, 5.11.1920, p. 2).
- ⁶⁵ *LF*, 15.06.1917, p. 5; *EOF*, 16.10.1919, p. 2; 1.02.1920, p. 2.

FUENTES

- Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, Nº 6, “Condiciones de trabajo en el puerto de Buenos Aires”, pp. 347-399, Buenos Aires, 1908. Biblioteca Digital Bialek Massé, Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.
- Caras y Caretas*, Buenos Aires, 1916-1920. Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional de España.
- Circular 9, 1913, Circulares 1913-1915, La Fraternidad. Archivo La Fraternidad, Biblioteca Central “José Ambrini” de La Fraternidad, Sociedad del Personal Ferroviario de Locomotoras.

Documentos Históricos, La Fraternidad. Archivo La Fraternidad, Biblioteca Central "José Ambrini" de La Fraternidad, Sociedad del Personal Ferroviario de Locomotoras.

El Ferroviario, Buenos Aires, 1919-1921. Hemeroteca, Biblioteca Nacional Mariano Moreno.

El Obrero Ferroviario, Buenos Aires, 1912-1920. Archivo Unión Ferroviaria.

La Confraternidad, Buenos Aires, 1922. Hemeroteca, Biblioteca Nacional Mariano Moreno.

La Época, Buenos Aires, 1916-1919. Hemeroteca Diarios, Biblioteca del Congreso de la Nación.

La Fraternidad, Buenos Aires, 1907-1920. Archivo La Fraternidad, Biblioteca Central "José Ambrini" de La Fraternidad, Sociedad del Personal Ferroviario de Locomotoras.

PBT, Buenos Aires, 1916-1917. Hemeroteca, Biblioteca Nacional Mariano Moreno.

Revista del F.C. Central Argentino, Buenos Aires, julio de 1919. Archivo Museo Nacional Ferroviario.

BIBLIOGRAFÍA

ASQUINI, S. (2016): "Los Círculos de Obreros y la cuestión social en la ciudad de Buenos Aires. Una mirada a través de la polémica católico-socialista de 1895", *Itinerantes. Revista de Historia y Religión*, Tucumán, 6, pp. 15-42.

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*, Tandil, 22, pp. 507-524.

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, pp. 143-157.

CARUSO, L. (2009): "El Departamento Nacional del Trabajo y los trabajadores de abordaje: la acción estatal en el Puerto de Buenos Aires en las primeras décadas del siglo XX", *Segundas Jornadas Nacionales de Historia Social*, Córdoba. Disponible en [https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.9716/ev.9716.pdf].

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.

- CARUSO, L. (2021): "O mutualismo, uma experiência em disputa. O caso da Sociedade Austro-Húngara de Socorros Mútuos e a empresa de navegação Mihanovich (Buenos Aires, 1878-1920)", *Mundos do Trabalho*, Florianópolis, 13, pp. 1-15.
- CEVA, M. (2010): *Empresas, trabajo e inmigración en la Argentina: los casos de la Fábrica Argentina de Alpargatas y la Algodonera Flandria, 1887-1955*, Buenos Aires, Biblos.
- CHITTI, J. y AGNELLI, F. (1937): *Cincuentenario de La Fraternidad*, Buenos Aires, Kavaschino H.
- 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*, CABA, 7, pp. 37-58.
- D'UVA, F. (2018): "Un episodio en la lucha por la reglamentación del trabajo ferroviario en la Argentina: la huelga de maquinistas y fogoneros de 1912", *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, Madrid, 36, pp. 9-34.
- 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", *Revista 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. Revista Americana de Historia Social*, Antioquia, 18, pp. 146-167.
- GORDILLO, M. (1988): "La Fraternidad en el movimiento obrero: un modelo especial de relación (1916-1922)", *Conflictos y procesos de la Historia Argentina Contemporánea*, Buenos Aires, CEAL.
- LEONARDI, Y. A. (2020): "La propuesta cultural de los círculos católicos de obreros en la Argentina durante las primeras décadas del siglo XX", *Revista Cultura & Religión*, Iquique, XIV, 2, pp. 1-16.
- LIDA, M. (2015): "La idiosincrasia burguesa de la FACE. Una experiencia de gremialismo católico femenino entre los años veinte y cuarenta". En ACHA, O. y QUIROGA, N. (Coords.), *Asociaciones y política en la Argentina del siglo XX. Entre prácticas y expectativas*, Buenos Aires, Prometeo, pp. 13-33.
- LIDA, M. (2016): "Círculos de Obreros, nación, masculinidad y catolicismo de masas en Buenos Aires (1892-década de 1930)", *Anuario. Escuela de Historia de la Universidad de Rosario*, Rosario, 28, pp. 15-38.
- MARTIN, M. P. (2020): *Los católicos y la cuestión obrera. Entre Rosario y Buenos Aires (1892-1919)*, Buenos Aires, Imago Mundi.
- MCGEE DEUTSCH, S. (2003): *Contra-revolución en la Argentina 1900-1932: la Liga Patriótica Argentina*, Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes.

- NEIBURG, F. (1988): *Fábrica y villa obrera: historia social y antropología de los obreros del cemento*, Buenos Aires, CEAL.
- PALERMO, S. (2021): “Singularidades e desafíos do assistencialismo empresário nas ferrovias da Argentina moderna, 1890-1920”, *Mundos do Trabalho*, Florianópolis, 13, pp. 1-21.
- PORTELLI, M. B. (en prensa): “‘Un derecho que nos corresponde’. Los trabajadores ferroviarios ante la creación de la caja de jubilaciones. Argentina, 1912-1915”, *Estudios del ISHiR*, Rosario.
- RAPALO, M. E. (2005a): “Un salto organizativo de las clases propietarias: la Asociación del Trabajo en 1918 y 1919”, X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, Rosario. Disponible en [<https://cdsa.academica.org/000-006/54.pdf>].
- RAPALO, M. E. (2005b): “La relación entre los Círculos de Obreros y los sectores patronales en las dos primeras décadas del siglo XX”, *Prismas. Revista de Historia Intelectual*, Quilmes, 9, pp. 141-153.
- SCHEINKMAN, L. (2018): “Empresarios, señoritas y obreras. Las escuelas de fábrica para obreras de la Liga Patriótica Argentina (1920-1928): ¿Una experiencia exitosa?”, *Mora*, Buenos Aires, 24, pp. 23-40.
- SIMONASSI, S. (2007): “Conflictividad laboral y políticas disciplinarias en la industria metalúrgica de la ciudad de Rosario 1973-1976”, *Anuario IEHS*, Tandil, 22, pp. 465-486.

