



Revista de Estudios Marítimos y Sociales

Publicación científica de carácter semestral

Año 13 - Número 17 - Julio de 2020 - Mar del Plata - Argentina - ISSN 2545-6237

La salud de los trabajadores como escenario de conflicto y negociación. La Sociedad de Socorros Mutuos del Ferrocarril Central Argentino en las primeras décadas del siglo XX

Conflict and negotiation in the field of working-class health. The Friendly Society of the Central Argentine Railway in the first decades of the 20th century

Laura Badaloni*

Investigaciones Socio Histórico Regionales; Universidad Nacional de Rosario. ISHIR/CONICET-UNR

Correo electrónico: labadaloni@gmail.com

* Investigaciones Socio Histórico Regionales; Universidad Nacional de Rosario. ISHIR/CONICET – UNR, labadaloni@gmail.com



La salud de los trabajadores como escenario de conflicto y negociación. La Sociedad de Socorros Mutuos del Ferrocarril Central Argentino en las primeras décadas del siglo XX♦

Conflict and negotiation in the field of working-class health. The Friendly Society of the Central Argentine Railway in the first decades of the 20th century

Laura Badaloni*

Recibido: 14 de mayo de 2020

Aceptado: 29 de junio de 2020

Resumen

En los últimos años se han hecho aportes importantes en relación al mundo del trabajo ferroviario. Sin embargo, se ha prestado poca atención al análisis de las particulares políticas de gestión de mano de obra implementadas por las empresas del sector. Nuestro objetivo en este artículo es analizar puntualmente la Sociedad de Socorros Mutuos administrada por el Ferrocarril Central Argentino que fue una pieza clave dentro de su sistema de provisión de servicios extra-salariales. Nos interesa demostrar cómo desde su instalación a fines del siglo XIX hasta su disolución en los años veinte de la centuria siguiente, los trabajadores estuvieron en condiciones de negociar, resistir o reformular ésta y otras iniciativas de la compañía. Asimismo, nos proponemos avanzar en una reflexión sobre las herramientas conceptuales para abordarlas.

Palabras clave: ferroviarios, ferrocarril Central Argentino, prácticas paternalistas, sociedad de socorros mutuos

Abstract

In recent years, major advances have been made in research on the railway work world in Argentina. However, researchers have hardly paid any attention to the peculiar labour management policies of railway companies. The aim of this paper is to analyze the Sociedad de Socorros Mutuos (Mutual Aid Society) administered by the Central Argentine Railway which was a key part of its fringe benefits. Our inquiry is focused in exploring the institution's foundation in the end of the 19th century until its dissolution in the 1920s. We want to prove that workers were able to negotiate, resist or reformulate employers's initiatives. We are also interested in discussing conceptual tools to address those labour management policies.

Key words: railwaymen, Central Argentine Railway, paternalistic practices, Mutual Aid Society

♦ Agradezco especialmente los comentarios de Andrea Andújar y del resto de los participantes del Primer Taller "Las comunidades obreras en debate. Procesos de formación, organización e intersecciones entre clase, género, etnicidad y territorialidad" realizado en La Universidad de Mar del Plata en agosto de 2019. Una versión preliminar de este artículo fue presentada en ese encuentro.

* Investigaciones Socio-históricas Regionales (ISHIR) dependiente de Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas y de la Universidad Nacional de Rosario, Argentina
labadaloni@gmail.com



Introducción

El Ferrocarril Central Argentino (en adelante, FCCA) fue una de las firmas de capitales británicos más importantes instaladas en Argentina, a partir de la década de 1860. Hasta que se concretó la estatización del sistema ferroviario a fines de los años '40, constituyó el segundo ferrocarril del país por la extensión de sus vías y el primero en cantidad de personal, llegando a poseer 39.000 personas ocupadas en 1913 (Ministerio de Obras Públicas, 1916). A lo largo de todo su desarrollo, pero principalmente desde la fusión con el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario en los inicios del siglo XX, el FCCA debió innovar sus estrategias gerenciales, recurriendo no solo a políticas coercitivas sino también a modalidades consensuales de corte paternalista. La intención de atraer y retener personal motivó a la dirección de la firma (en adelante, la Dirección) a implantar un Mercado Interno de Trabajo (en adelante, MIT) y a proveer una serie de beneficios extra-salariales. Estos últimos abarcaron toda una gama de servicios: salud, educación, viviendas o préstamos para adquirirlas, comedores subvencionados, instituciones culturales, publicaciones, clubes, campeonatos deportivos, quintas para vacacionar, entre otros. Las prácticas patronales mostraron rasgos paternalistas hasta los comienzos del tercer decenio del siglo XX y se basaron en la concesión discrecional y selectiva de beneficios, acompañada de discursos y rituales que reforzaban relaciones desiguales de poder y tendían a segmentar al colectivo de trabajadores, según variables étnicas y de género.

La configuración de significados asociados a lo “femenino” y a lo “masculino” fue producto de una construcción social donde intervinieron, entre otros, los trabajadores, sus familias, las organizaciones sindicales, la empresa y el Estado. Al mismo tiempo, las mujeres que, en una proporción minoritaria, fueron contratadas por el FCCA,¹ quedaron relegadas a cumplir un rol de mero complemento del ingreso familiar.² No gozaron de iguales condiciones laborales ni de los mismos derechos que sus compañeros varones. En ese sentido, sus salarios fueron siempre menores, sus posibilidades de progreso en la

¹ A pesar de la invisibilización de las mujeres en las fuentes consultadas, pudimos constatar su presencia como dactilógrafas, estenógrafas, boleteras, telegrafistas, guarda-barreras, guarda-vías, cocineras, camareras, planchadoras, entre otras ocupaciones ejercidas. Ballesteros [2003] ha estudiado a las trabajadoras de los ferrocarriles españoles antes de la nacionalización (1941). Para Argentina y en un período posterior, véase: Godoy [2018].

² Para Lobato “la noción de complementariedad fue clave en las explicaciones de la época, convirtiendo de ese modo al trabajo femenino en secundario y subordinado [2007: 91].



compañía muy limitadas y nunca llegaron a cargos de jefatura o dirección. Su acceso y permanencia en los puestos estuvieron condicionados por su vínculo parental o conyugal con trabajadores hombres y por su propia condición de mujeres. Embarazos, casamientos, el despido o traslado del marido o del padre podían ser causales de exoneración, renuncia o transferencia para ellas. En el mismo sentido, la dimensión étnica también resultó relevante por el alto porcentaje de inmigrantes de múltiples orígenes en la plantilla y debido al origen principalmente británico del plantel de dirección.

A pesar de la escasez de indagaciones centradas en las estrategias gerenciales de los ferrocarriles en Argentina, nuestro escrito se inscribe y dialoga con un conjunto de investigaciones nacionales que han explorado estas iniciativas en diversas actividades productivas.³ Si bien se ha avanzado en muchos aspectos del mundo del trabajo ferroviario, creemos que prevalece una vacancia en relación al abordaje de estas políticas.⁴ Como una clara excepción, están las indagaciones de Silvana Palermo [2011 y 2013], preferentemente, sobre las empresas estatales. Recientemente, esta autora ha analizado los programas de provisión de viviendas o de préstamos para su construcción establecidos por las compañías (incluidas las británicas y el FCCA) a partir del concepto de Capitalismo Benefactor o *Company Welfare* [PALERMO 2013].

En este artículo nos proponemos aportar al análisis de las sofisticadas políticas de gestión de mano de obra aplicadas por las empresas ferroviarias y avanzar en aspectos teórico-

³ En ese sentido, existen investigaciones centradas en la dimensión comunitaria [LOBATO 2001; SOUL 2013 Y 2015; SIMONASSI 2011; PALERMO 2012; ANDÚJAR 2015; CARUSO 2016; NIETO 2018], en la construcción por parte de empresas privadas o estatales de villas obreras alrededor de determinados núcleos productivos [NEIBURG 1988; CABRAL MARQUES 1995; BARBERO Y CEVA 2000; LUPANO 2009; BORGES Y TORRES 2012], en la implementación de programas de “Capitalismo Benefactor” [García Heras 2009] y en prácticas empresarias de tipo paternalistas que no llegaban a constituir un modelo acabado [SIMONASSI 2000, 2004 Y 2011; BARRAGÁN 2013].

⁴ Sobre el rol regulatorio del Estado [REGALSKY 2008; WADDELL 2010; MARIO LÓPEZ 2010], el desempeño de las empresas y la constitución de burocracias administrativas y técnicas [SALERNO 2006 Y 2015; PALERMO 2006 Y 2015; SCHVARZER Y GÓMEZ 2006]. Existen exploraciones desde la Historia del Trabajo focalizadas en condiciones de vida, conflictividad y organización sindical [THOMPSON R. 1978; GOLDBERG 1979; HOROWITZ 1985; GORDILLO 1988; SURIANO 1999; ROCK 2001; BADALONI 2007 Y 2010; CONTRERAS 2011; MONSERRAT 2011; MENGASCINI 2011; PALERMO 2013; MARCILESE 2013; AGOSTINI 2016; MENOTTI Y OLIVA 2015; POY 2019]. Asimismo, se cuenta con exploraciones desde la perspectiva de género [D’UVA Y PALERMO 2017; GODOY 2018] y relativas a la calificación laboral [BARRANCOS 1989; BLANCO 2009; AYUSO 2017; BADALONI 2019]. Por último, algunos talleres ferroviarios también han sido investigados [BLANCO 2010; PALERMO 2015; MIRAVALLS 2013; BADALONI 2016].



metodológicos para su abordaje. De manera particular, nos detendremos en las estrategias desplegadas por el FCCA, haciendo foco en su Sociedad de Socorros Mutuos (en adelante, SSMM). A partir de una perspectiva relacional, nos interesa examinar el derrotero de esta institución de salud concentrándonos tanto en las intervenciones contenciosas como en aquellas de cooperación, que fueron protagonizadas por la firma, los trabajadores y el Estado.

En este escrito sostenemos dos hipótesis principales. En primer lugar, que las estrategias de la empresa no actuaban sobre un conjunto humano inerte y manipulable, sino que el colectivo ferroviario demostró capacidades para negociar, resistir y reformular esas aspiraciones patronales. En segundo lugar, afirmamos que la desaparición durante los años veinte de las instituciones de salud sostenidas por las empresas ferroviarias contribuyó al surgimiento y/o revitalización de innumerables sociedades de socorros mutuos fundadas por trabajadores del sector.

En relación a las fuentes consultadas, hemos recurrido a un conjunto diverso. Por un lado, documentación de la empresa FCCA: Fichas y Fojas de Servicio del Archivo de Personal (FyF-AP) y Archivo Técnico (ATec) del Archivo General de Ferrocarriles (AGF); *Revista del Ferrocarril Central Argentino* (en adelante *RFCCA*) entre 1913 y 1933; Estados de Cuenta (*Statements of Accounts. Annual Reports*) de 1893-1933; *Órdenes de Servicio* (en adelante, *OS*) de 1910 a 1926; Reglamento General de FCCA (en adelante, *RGFCCA*) de 1921 y de la Sociedad de Socorros Mutuos del FCCA (en adelante, *RGSSMM*) de 1899. Prensa de los sindicatos ferroviarios: *El Obrero ferroviario* (en adelante, *EOF*) entre los años 1912-1930 y *La Fraternidad* (en adelante, *LF*) del período 1907-1930. También materiales del Estado: *Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación* de 1904-1934 del Ministerio de Obras Públicas (en adelante, *MOP*) y censos. Por último, prensa periódica: *El Municipio* y *La Capital*, ambos de circulación en Rosario.

En un primer apartado plantaremos el debate académico desarrollado en torno al abordaje de las políticas de gestión de mano de obra implementadas por las empresas ferroviarias. En segunda instancia, analizaremos la SSMM del FCCA y las impugnaciones esgrimidas por los trabajadores y sus sindicatos hasta fines de los años '10. En una tercera parte, identificaremos los cambios de opinión y actitud sobre esta cuestión durante la década del '20 por parte de los gremios ferroviarios y un porcentaje



importante del personal quienes presionaron para incrementar el poder de decisión en su administración. En una última sección, señalaremos la resistencia de la empresa a perder el control sobre la sociedad, la inesperada intervención del Estado que determinó su disolución y la capacidad de iniciativa de los trabajadores frente a la nueva situación creada. Finalmente, dejaremos planteadas algunas conclusiones y resaltaremos algunos aportes de nuestro artículo.

¿Cómo abordar las políticas de gestión de mano de obra de las empresas ferroviarias en las primeras décadas del siglo XX?

Las compañías de ferrocarriles han sido definidas como las primeras firmas corporativas modernas que establecieron una diferenciación entre propiedad y dirección apelando a la contratación de ejecutivos asalariados para dirigirlos [CHANDLER 1987]. La construcción de sus redes y la labor, a lo largo de las líneas, pusieron en movimiento contingentes inusitados de seres humanos y plantearon retos desconocidos hasta entonces en materia organizacional y de seguridad en el tráfico [CHANDLER 1987]. El surgimiento de jerarquías gerenciales junto a una rigurosa disciplina laboral, fueron clave para resolver estos aspectos [VIDAL OLIVARES 1997]. No obstante, los directivos pronto percibieron la importancia de aplicar políticas orientadas a motivar e integrar al personal [Fitzgerald 1999] a través, por ejemplo, de la puesta en funcionamiento de alguna modalidad de MIT y del suministro de beneficios extra-salariales [MACKENA 1971; HOWLETT 2004; NICHOLLS 2011; DRUMMOND 1989]. Estos esquemas guardaban puntos de contactos con estrategias patronales desplegadas en otras ramas productivas que fueron abordadas a partir del concepto de Paternalismo Industrial. La utilización de esta categoría pone de relevancia la voluntad empresaria de avanzar sobre el tiempo de no-trabajo, incidiendo directamente en la reproducción de la mano de obra con la intención de generar actitudes de “deferencia” y asimilar las relaciones industriales a vínculos de tipo familiar.

El uso del término Paternalismo Industrial no ha sido ajeno a innumerables controversias académicas. Asimismo, actualiza y nutre otros debates - desarrollados en los años '70 y en décadas posteriores- relacionados con los procesos de trabajo y con las disputas por su control en los lugares de labor. En esas discusiones, las políticas de disciplinamiento capitalistas y el vínculo dialéctico entre coerción y búsqueda de consentimiento cobran un rol relevante [BRAVERMAN 1984; THOMPSON P. 1989; BURAWOY 1989; THOMPSON, P.

Laura Badaloni “La salud de los trabajadores como escenario de conflicto y negociación. La Sociedad de Socorros Mutuos del Ferrocarril Central Argentino en las primeras décadas del siglo XX”, *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, N° 17, julio 2020, pp. 175-202





Y MCHUGH 2002; THOMPSON P. Y VAN DEN BROEK 2010]. La importancia clave otorgada por Harry Braverman [1984] a la disputa de poder en los recintos de trabajo fue acompañada en sus reflexiones por un enfoque determinista y unilineal sobre la dinámica de las estrategias patronales y por un descuido de la dimensión subjetiva obrera [Smith 1995-1996]. Esto fue señalado por otras aproximaciones que insistieron en la existencia simultánea de múltiples formas de disciplinamiento [DE GAUDEMAR 1991] y subrayaron que era posible combinar la resistencia con la cooperación [BURAWOY 1989]. Tal como señala Sierra Álvarez, fue menester la aplicación de “técnicas conscientes, voluntarias, específicamente dirigidas a un fin”. Estas disciplinas industriales habrían transitado “entre dos polos: el estímulo y la coerción” [1985]. En este artículo sostenemos que los términos coacción y consentimiento deberían ser analizados, no como elementos excluyentes sino como factores complementarios a los que los empresarios han recurrido, históricamente, en pos de lograr la adaptación productiva de los trabajadores.

En la necesidad de abordar las estrategias de disciplinamiento adoptadas por las empresas ferroviarias, un amplio espectro de estudios ha utilizado el concepto de Paternalismo Industrial. Estas indagaciones han apelado a esta categoría asumiendo las similitudes con las estrategias desarrolladas, por ejemplo, en la industria textil británica de mediados del siglo XIX [DRUMMOND 1995; HOWLETT 2004; NICHOLLS 2011]. Por el contrario, otras exploraciones señalan que el concepto de Paternalismo Industrial resulta inapropiado para analizar los emprendimientos ferroviarios [FITZGERALD 1999; MARTÍNEZ VARA 2006; LICHT 1998]. Entre las razones esgrimidas destacan, por un lado, las enormes dimensiones de estas firmas que determinaban relaciones laborales altamente impersonales, y, por el otro, la ausencia del empresario-propietario que pudiera corporizar la “benevolencia patronal”. No obstante, quienes sostienen la posibilidad de usar el concepto de Paternalismo Industrial (algunos con reservas, como Georges Revill 1989) afirman que la carencia de esa figura para ejercer el vínculo directo con su personal fue sustituida por la presencia activa de representantes de las plantillas gerenciales [DRUMMOND 1995; REVILL 1989].

Por su parte, los autores que se oponen a usar el concepto, consideran que, en realidad, las compañías ferroviarias reconocieron rápidamente lo inadecuado de las antiguas relaciones paternalistas para sus propósitos. Si en un primer momento apelaron a esos



modelos vinculares, muy pronto optaron por un sistema reglado de políticas de bienestar que, con el tiempo, fue percibido por el personal como “un derecho adquirido” [MARTÍNEZ VARA 2006]. Consideran, entonces, mucho más conveniente hablar de esquemas de “beneficios adicionales o extra-salariales” o de “Bienestar Industrial” [LICHT 1998⁵; FITZGERALD 1999; MARTÍNEZ VARA 2006]. En algunos casos, se ha señalado que el suministro de estos beneficios fue acompañado por la implementación temprana de modalidades de MIT [KINGSFORD 1970; SAVAGE 1998; HOWLETT 2004; MARTÍNEZ VARA Y DE LOS COBOS ARTEAGA 2012].

En Argentina, Silvana Palermo [2019] ha enfatizado recientemente que resulta más adecuado el uso de los conceptos como “capitalismo benefactor” o “*company welfare*” para referirse a esos programas. Estos esquemas, según la autora, se proponían contraponer su “modernidad” al “estilo paternalista propio de las pequeñas compañías, en las cuales la propiedad y gestión se concentraban en las manos de una única persona, el patrón” [PALERMO 2019].

No obstante, las objeciones presentadas por un amplio arco de investigadores sostenemos que la utilización de la categoría “Paternalismo Industrial” en el análisis de las políticas de gestión de la mano de obra del FCCA, puede resultar útil, aunque de una manera crítica y limitando sus alcances temporales. Tal como ha enfatizado Silvia Simonassi [2000, 2004 y 2011] en sus trabajos sobre la industria metalúrgica en Santa Fe, preferimos hablar de “prácticas paternalistas” y no optar por la perspectiva de un sistema acabado como se ha planteado en otras experiencias [SIERRA ÁLVAREZ 1990].

En ese sentido y para nuestro caso, el término “paternalista” constituye una herramienta apropiada para abordar también los componentes ideológicos de las estrategias patronales. El abordaje de los discursos y de la ritualidad en el FCCA, señala una intención explícita de promocionar una imagen de la compañía asimilable a una “gran familia” donde prevalecían vínculos afectivos y armoniosos basados en la cooperación.⁵

⁵ Para un análisis de estas prácticas paternalistas en el FCCA y el rol desempeñado por algunos funcionarios de la compañía- Gerente, Ingenieros Jefes Mecánicos, entre otros-, véase Badaloni [2011, 2018 y 2019]. Palermo [2019] también señala que las empresas esperan conformar a partir de sus programas de beneficios una “comunidad ferroviaria armónica” asimilable a una “gran familia”.



Sin embargo, el uso crítico del concepto de Paternalismo Industrial supone algunas aclaraciones. En primer lugar, su utilización debe ser periodizada. Así, las connotaciones paternalistas no se mantuvieron incólumes en todo el período analizado, sino que fueron vulnerables a una multiplicidad de factores que determinaron que, con el paso de los años, se volvieran anacrónicas y perdieran eficacia. La intervención del Estado y las acciones de los trabajadores tuvieron gran incidencia en esos cambios.⁶ Si durante una primera fase, fueron un componente importante de las estrategias empresariales, su vitalidad comenzó a decrecer hacia fines de la década del '10. Durante los años veinte, la Dirección modificó sus políticas acercándolas a otras que se ajustaban más a una firma corporativa diseñando programas de beneficios más previsibles y establecidos a partir de la negociación con sindicatos reconocidos por la compañía.

En segundo lugar, consideramos necesario atender a las alertas planteados por Thompson [1979: 18-19] en referencia a que la noción de Paternalismo resulta una mirada desde arriba que “sugiere calor humano, en una relación mutuamente admitida”. Lo cual redundaría, en el peligro que adoptemos una perspectiva donde los trabajadores aparezcan como sometidos a la voluntad patronal, manipulados y sin capacidad de agencia. Lejos de esta visión, los concebimos como sujetos que tienen conciencia propia de las relaciones laborales [GUADARRAMA OLIVERA 2003] y que pueden resistir, consentir o negociar sus condiciones de labor. En tercer lugar y retomando lo afirmado por Ackers [1998], sostenemos que existe una amplia brecha entre las ambiciones del Paternalismo como estrategia empresarial y sus efectos concretos y reales.

El abordaje de las políticas empresarias dentro del mundo ferroviario en materia de salud y en otros rubros ha sido descuidado en la mayoría de las investigaciones académicas en Argentina. Lo mismo en relación a su importancia en la construcción histórica del colectivo de trabajadores del sector. Por ejemplo, Horowitz [1985], en un artículo clave sobre el sector publicado en *Desarrollo Económico*, explora toda una serie de instituciones creadas por ferroviarios. Si bien se trata de un aporte sumamente valioso, su abordaje resulta unilateral, ya que desconoce la existencia previa o simultánea de sistemas de beneficios patronales y solo parte de las prácticas de los trabajadores.

⁶ En relación al impacto de estas acciones en las políticas empresarias de vivienda, véase Palermo [2019].



En referencia a la empresa aquí estudiada, Horowitz examina la experiencia del comedor cooperativo obrero que funcionó, a partir de los años treinta, en los Talleres de Locomotoras de Pérez y que contó con un préstamo de la Unión Ferroviaria. Sin embargo, un análisis de la génesis de tal emprendimiento revelaría que el diseño de ese comedor fue parte de la planificación y la construcción a partir de 1912 de esos Talleres denominados Gorton [BADALONI 2016]. Junto con sus modernas instalaciones y maquinarias, así como con un ordenamiento interior que reflejaba iniciativas de racionalización de los procesos de trabajo, el comedor fue pensado como una manera más de controlar el tiempo de no-trabajo y de prevenir el consumo de alcohol en las tabernas y fondas de los alrededores. Por otro lado, con su edificación se materializaban las políticas de segmentación, ya que se separaba a los obreros de otro espacio destinado a empleados de oficina y personal de supervisión.⁷ El almuerzo en ellos (sin desestimar objetivos de reproducción de la mano de obra), garantizaba a la compañía la reanudación de las tareas evitando demoras o deserciones luego del refrigerio. La conducta al interior de los comedores estaba reglamentada y las transgresiones eran castigadas. Estos procedimientos transformaban a aquellos recintos en un ámbito más de disciplinamiento.⁸ En ese sentido, la constitución posterior de una cooperativa obrera con el fin de administrarlos resultó así una operación de apropiación de aquella estrategia patronal.

Algo similar sucedió con el servicio de salud provisto por la empresa, aunque su reformulación no llegó a concretarse por la injerencia del Estado y la resistencia empresaria a ceder el control de la institución. En el apartado siguiente analizaremos el desarrollo de esta entidad desde su origen hasta finales del segundo decenio. A su vez, exploraremos las expresiones de oposición a su existencia encabezadas por los sindicatos ferroviarios y gran parte de sus trabajadores.

⁷ FCCA, *RFCCA*, 09/1918 y *RFCCA* 09/1932: 13-14. Véase también: Planos Talleres Gorton de Pérez. Comedor para los obreros. Firmado Reginald Reynolds. 13/10/1913 y Plano Comedor para Obreros. Detalles de las mesas estufas a vapor. Con firma John P. Crouch. 9/01/1915. Archivo Técnico (ATec.). Archivo General de Ferrocarriles (AGF).

⁸ Se han registrado sanciones por “mal comportamiento” en los comedores de los Talleres Gorton. Fichas y Fojas de Servicio. Archivo de Personal (FyF-AGF).



La Sociedad de Socorros Mutuos del Ferrocarril Central Argentino. La denuncia y la resistencia sindical

La SSMM del FCCA fue fundada en 1875, es decir, pocos años después que culminó la construcción de la línea que unía las ciudades de Rosario y Córdoba (1870) y se puso en funcionamiento el servicio de trenes. La existencia de este tipo de instituciones era común en la mayoría de las empresas ferroviarias instaladas en Argentina.⁹ Sólo podían ser miembros ordinarios de la SSMM quienes formaban parte del plantel de la compañía los cuales, además, estaban obligados a asociarse al ser contratados.¹⁰ Si bien no se especificaba que las trabajadoras mujeres podían o debían asociarse, su presencia minoritaria es constatable en el censo nacional de 1914 donde se informaba la existencia de 84 socias activas [República Argentina 1916]. No obstante, todos los artículos de su estatuto hacían referencia únicamente a los trabajadores varones y no había consideraciones particulares referidas a ellas.

Entre los beneficios recibidos figuraban la atención médica, el suministro de medicamentos y un subsidio por enfermedad por seis meses. En caso de muerte, la familia de los trabajadores varones (viuda e hijos) recibía dinero para “gastos de entierro y luto”.¹¹ La empresa descontaba mensualmente de los sueldos la suma correspondiente a la cuota societaria, la cual se mantuvo, desde su fundación hasta 1922, en \$1,20.¹² La Comisión Directiva estaba conformada por los representantes de la Dirección como miembros *ex officio* y se sumaban además diez integrantes, elegidos anualmente en las asambleas ordinarias de socios, como representantes de los distintos departamentos.

La SSMM contrataba un plantel de médicos que atendían al personal en diferentes puntos del sistema. Los primeros facultativos provenían de Europa, tal fue el caso de John Frend quien había nacido en Irlanda e ingresado como médico al FCCA en 1882. Otros

⁹ Durante el Congreso de Ferrocarriles Sudamericanos desarrollado en Buenos Aires en 1910, los representantes de las empresas participantes fueron consultados sobre si proveían de servicios médicos a sus trabajadores. Según las respuestas, los ferrocarriles Buenos Aires al Pacífico, Sud, Central Norte, Nordeste Argentino, Oeste y el Central de Uruguay poseían SSMM [Asociación Internacional Permanente de Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, 1913]. Ver también: Palermo [2019].

¹⁰ FCCA, *RGFCCA*, Buenos Aires, 1921: 5.

¹¹ FCCA, *RGSSMM*, Buenos Aires, 1899.

¹² El valor de la cuota explica por qué los sindicatos se referían despectivamente a la SSMM como “Sociedad Amigable \$1,20”.



profesionales incorporados eran descendientes de británicos radicados en Argentina, como Miguel Petty. En los años posteriores, la empresa contrató a médicos formados en Argentina, algunos de ellos con trayectoria académica y antecedentes en agencias del Estado.¹³

Los espacios de trabajo con mayor concentración de personal poseían consultorios propios. Así, cuando se pusieron en funcionamiento en 1916 los Talleres *Gorton*, se los proveyó de uno en la planta baja del edificio de oficinas. Se dispusieron, además, un dispensario, un recinto de cirugía y una sala de espera.¹⁴ En mayo de 1917, fue nombrado el doctor Cayetano Aprile para que prestara servicios dentro de los talleres y en los domicilios de quienes se radicaban en Pérez.¹⁵ Los medicamentos prescritos por el profesional eran “entregados a los operarios al dejar el trabajo por la tarde”.¹⁶

La información sobre nombramientos de médicos, los horarios de atención, así como sus períodos de licencia era publicada en las *OS* y otros medios de comunicación usados por la empresa. Para ser recibido por los profesionales, los pacientes debían contar con formularios impresos entregados por la SSMM. Los reintegros y otros subsidios eran abonados, en general, por los jefes de estación debidamente autorizados. Los empleados tenían derecho a recibir boletos o pases para trasladarse al lugar de residencia del médico. Hacia 1910, la SSMM del FCCA era considerada una de las instituciones de salud más importantes del país con 20.000 asociados [Rosario 1910]. En 1914 esa cifra había trepado a casi 30.000 [República Argentina 1916: 181]. El número de sus miembros iría de la mano con el incremento de trabajadores contratados debido a que la adhesión a la institución era obligatoria.

La SSMM, como otros dispositivos de la empresa, garantizaba un servicio de salud a su

¹³ Información sobre los médicos fue recabada de: FCCA, *RFCCA* 239, 11/1930 y 252, 04/1932. También FyF/AP-AGF) y <https://www.genealogiairlandesa.com/genealogia/G/Greaven/N.php>

¹⁴ Oficinas Talleres Gorton. Plano N° 6541 fechado 10/05/1913 (firmado por J. P. Crouch), Talleres Pérez, ramal N°8, sección 47, Caja 19, Carpeta 2. ATec-AGF.

¹⁵ FCCA, *OS* 368 semana del 13/05 a 19/05/1917.

¹⁶ FCCA, *OS* 368 semana del 13/05 a 19/05/1917. En 1925 fue nombrado como médico de los Talleres Pérez, el Dr. Juan C. Forteza mientras que en Rosario el servicio médico estaría a cargo de los profesionales Pompeyo Saibene y Oscar Rubino. FCCA, *OS* 774. Semana del 22/03 al 28/03/1925. Posteriormente fue nombrado en los Talleres Pérez Dr. Pedro H. Dedomenichi. FCCA, *OS* 779 semana del 26/04 al 02/05/1925.



personal en el marco de un débil sistema de medicina pública. No obstante, los sindicatos ferroviarios, en los inicios del siglo XX, consideraban que su asociación compulsiva significaba una erogación excesiva de sus salarios y por ello en repetidas ocasiones se exigió su eliminación.

Esa sociedad de la que muchos no conocemos el estatuto, no da ningún beneficio no la queremos; si los jefes del Rosario la quieren que la acepten para ellos solitos pero dejen a los demás empleados obrar libremente. Esa Sociedad Amigable \$1,20 no nos presta asistencia cuando la necesitamos.¹⁷

Al calor de la huelga de Tráfico de 1904 esta situación figuraba entre las denuncias expresadas públicamente. Durante ese mismo año, en una asamblea de los Talleres Rosario, se exigió su “abolición perpetua”.¹⁸

Se nos obliga a formar parte de una cosa que se llama Sociedad Amigable, contribuyendo a ella con 1,20\$ mensual. Se supone que es una sociedad de socorros mutuos en caso de enfermedad; pero en verdad es una contribución que pagamos los pobres a favor de no sabemos quién, porque sabemos sí que hay un límite de 60 centavos para las recetas que necesitamos y que hay médicos que olvidando sus deberes sagrados se prestan a estas mistificaciones [...] No está lejano el día en que los tribunales pongan en claro el misterio de esta sociedad leonina.¹⁹

LF, una década después, también consideraba que era “una aberración exigir la asociación forzosa a las famosas sociedades de Socorros Mutuos de las empresas [...] Las sociedades de S. M. son pagas a la fuerza por el personal, pero este no tiene ingerencia [sic] en su manejo administrativo y económico”.²⁰ Durante la huelga general de 1917, su disolución fue incluida dentro del pliego de reivindicaciones. El cuestionamiento a su carácter obligatorio se combinaba con la denuncia de su funcionamiento como mecanismo eficiente de control patronal tanto del ausentismo como de la organización sindical autónoma. Esto último se desprende de la declaración que todo el personal estaba obligado a firmar al ingresar a la firma y por ende a la asociación:

¹⁷ *LC*, 02/02/1904.

¹⁸ *EM*, 23/02/1904: 1.

¹⁹ *EM*, 23/02/1904:1.

²⁰ *LF*, 01/02/1916.

Laura Badaloni “La salud de los trabajadores como escenario de conflicto y negociación. La Sociedad de Socorros Mutuos del Ferrocarril Central Argentino en las primeras décadas del siglo XX”, *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, N° 17, julio 2020, pp. 175-202.



Firmo a continuación en constancia, en caso de ser admitido al servicio del ferrocarril me asociaré a la Sociedad de Socorros Mutuos del Ferrocarril [Central Argentino] de acuerdo a sus reglamentos y que no formaré parte de ninguna sociedad de resistencia comprometiéndome a permanecer siempre fiel a la empresa en caso de huelga, etc.²¹

Las denuncias de los gremios ferroviarios incluyeron señalamientos referidos a la desidia y a los malos tratos por parte de algunos profesionales. En 1916, *LF* hizo público el caso de un médico del FCCA en Ceres

Un ajustador mecánico llamado Boichengo, al levantar una locomotora en el galpón, en un rudo esfuerzo, sufrió algo así como una quebradura. Se presentó al doctor Gómez, y con gran sorpresa [...] se le diagnosticó “apendicitis” [...] El compañero R. Quiroga contrajo una pulmonía doble y al hallarse en grave estado llamó al famoso médico del FCCA. Este, después de infinitos cabildeos, se presenta a las largas a efectuar la primer [sic] visita; receta unos sellos y se va campante [...] Llega al tercer día el facultativo y encuentra al enfermo sin conocimiento, pero en vez de procurarle alivio, dice que no ‘tiene nada’ y que ‘la fiebre se va a ir solita’. Y hubo que llamar a un médico particular [...]. A los 64 días, Quiroga se encuentra en condiciones de tomar servicio. Pide al médico de la empresa el certificado y se lo niega [...] basada la empresa en este fallo absurdo, tampoco quiere abonar a Quiroga el medio sueldo, que corresponde en estas circunstancias.²²

El caso de un trabajador de apellido Tiburzi fue objeto de una nota de *EOF*. Luego de una demora de dos horas, el profesional lo atendió “a dos metros de distancia” y le diagnosticó una dolencia reumática que medicó durante un mes. Frente al agravamiento del cuadro, aconsejó “purgantes” y “una enema grande”. Finalmente, Tiburzi falleció a causa de una peritonitis.²³ *EOF* consideraba “que los médicos tienen el amparo incondicional de los dirigentes de la sociedad de S. M. en contra de los asociados”.²⁴

²¹*LF*, 15/08/1912: 5. También, nota firmada por Frank Herbert Pank y resguardada en su Legajo Personal. AP. AGF.

²² *LF*, 02/1916.

²³ *EOF*, 03/1925.

²⁴ *EOF*, 03/1925.



Si bien las críticas continuaron durante la primera mitad de la década del '20, la amenaza de la compañía de disolver la institución de salud, obligó a los trabajadores y a sus sindicatos a rever su posición. Estos cambios de perspectiva se analizarán a continuación.

De la resistencia cerrada, a la negociación e intentos de apropiación

A partir del año 1920, se sumaron a las críticas sobre el funcionamiento deficiente, las quejas sobre corrupción en su administración.²⁵ Debido al alto déficit que presentaba la sociedad, la empresa convocó a una asamblea en mayo de ese año para aumentar la cuota societaria. Hasta ese momento, los asociados no habían participado activamente de estos mítines los cuales habían consistido en pequeñas reuniones de “9 o 10 socios” que con “servil acatamiento” solían votar todo lo propuesto por la Comisión Directiva.²⁶ Para sorpresa de la compañía, una concurrencia que superó ampliamente la cantidad usual de asistentes se expidió en contra del aumento. Una nueva convocatoria fue respondida con la presencia de 700 personas que frente al déficit denunciado (\$230.000) resolvieron conformar una Comisión Investigadora. Este organismo fue constituido por empleados que no respondían a la empresa, la cual reaccionó realizando una consulta con dos preguntas: “¿Quiere usted la disolución de la sociedad? ¿Quiere usted el aumento de la cuota?”. A pesar de las tradicionales críticas a la SSMM, *EOF* impulsó su defensa. Alertaba sobre lo peligroso que podía resultar que quienes “cansados de los pésimos servicios” votaran “por la disolución”

La disolución de la sociedad- piénsenlo camaradas- no es conveniente; sus servicios mejorados, su administración controlada, y su dirección inteligente, pueden aportar inmensos beneficios a los empleados, y mucho más a los obreros que no están en condiciones de pagarse un médico y los medicamentos que su enfermedad requiera.²⁷

En octubre de 1921 la empresa convocó a una asamblea de la entidad para discutir el balance correspondiente a 1920, la elección de la Comisión Directiva y el estado financiero.²⁸ El periódico *EOF* publicó una nota poco después, insistiendo en rechazar la

²⁵ *EOF*, 18/08/1920.

²⁶ *EOF*, 18/08/1920.

²⁷ *EOF*, 18/08/1920.

²⁸ FCCA, OS 595, semana del 16/10 al 22/10/1921.



disolución de la institución. La situación de indefensión en que habían quedado ferroviarios de otras empresas constituía un sólido argumento para evitar la desaparición de la SSMM

Y que la disolución no conviene ni a la empresa ni a los socios, es fácil probarlo; véase si no una carta de un empleado del Oeste, publicada en un diario: “Los empleados ferroviarios tenían una sociedad de socorros mutuos, en la cual, en caso de enfermedad se obtenía médico y medicamentos gratis, demás (sic) de un peso por día, durante el tiempo de la enfermedad. La empresa dijo, sin justificarlo, que en vista de que habían [sic] pérdidas, no convenía la sociedad y resolvió un buen día disolverla y dejar en el más triste desamparo a todos los empleados y obreros [...]”²⁹

Finalmente, en mayo de 1922, la compañía comunicó el resultado de la encuesta realizada. Se había recibido 9442 respuestas las cuales mayoritariamente habían optado por el incremento de la cuota societaria. Tal resolución fue luego refrendada en la Asamblea General Anual celebrada en abril de ese año.³⁰ Sin embargo, la empresa no informó que en este mitin se había votado, además, la formación de una comisión para modificar los estatutos a fin de acentuar la supervisión del funcionamiento institucional. No obstante, en agosto de 1923, *EOF* hizo públicas las dificultades para avanzar en el control de la sociedad

Hubiese sido muy hermoso poder independizarse de la tutela de la empresa y constituir una sociedad mutualista entre los empleados y obreros del ferrocarril; pero existen dificultades que en el presente son insalvables [...] En primer lugar la empresa podría negarse a cobrar la cuota de los socios, que hoy es obligatoria, y el 90% de estos desconociendo los grandes beneficios de la mutualidad o por simple apatía, se resistirían abonar las cuotas y la sociedad dejaría de existir. ¿Qué habríamos ganado con eso? Pero suponiendo que un buen número de socios permanecieran adheridos a la sociedad ¿cómo efectuar la cobranza en la extensa red ferroviaria? ¿En qué forma establecer el cuerpo médico de la sociedad? [...] Las facilidades que procura la empresa, como ser la cobranza, la correspondencia, el telégrafo, locales, etc. deberían pagarse en el futuro; para subvencionar a estos gastos y mantener los actuales beneficios se tendría que duplicar, por lo menos, la cuota.³¹

²⁹ *EOF*, 01/04/1922: 1.

³⁰ FCCA, *OS* 623 semana del 30/04 al 06/05/1922. En 1921 cuando se realizó la encuesta, el FCCA contaba con 18.631 personas ocupadas, lo cual significaba que la mitad de los asociados había votado aumentar la cuota.

³¹ *EOF*, 01/08/1923: 1.



Ante el peligro de quedar desprotegidos, el vocero sindical consideraba prudente “no encarar, pues, la disolución de la sociedad antes de haber agotado todos los argumentos” y proceder a modificar los estatutos para incrementar la incidencia de los socios en la toma de decisiones. En la reformulación se disponía que la dirección de la SSMM, por ejemplo, pasara a estar a cargo de una comisión compuesta de 21 miembros titulares, catorce de los cuales serían elegidos por una asamblea de delegados y los otros siete por la empresa del FCCA. Asimismo, se incorporaba un artículo que permitía el ingreso de la esposa e hijos menores de 18 años al sistema, al igual que los jubilados y pensionados.³²

LF había tomado una resolución parecida, logrando inclusive que uno de los nuevos integrantes de la CD resultara un afiliado del gremio, Victorino B. Pisso. A través de sus informes periódicos la prensa del sindicato comenzó a reseñar las deliberaciones de la dirección de la entidad. Tanto la investigación sobre el desfalco producido en 1920 y la exoneración de los empleados de la SSMM involucrados, así como, la redacción de una nueva normativa fueron los asuntos más importantes considerados en ese organismo.³³

Sin embargo, pasados dos años, el establecimiento del nuevo estatuto no se había concretado. En 1925, luego de arduas negociaciones entre los representantes del personal y la compañía, se aprobó un reglamento que distaba bastante de las reformas propuestas. La compañía se negó enfáticamente a ceder el control sobre la sociedad. *EOF* consideraba que el resultado era igualmente positivo ya que lo realmente importante había sido preservar la permanencia de la SSMM. Este logro se había alcanzado a costa de “transigir ante la pretensión de la empresa de contar con la mayoría de la Comisión Directiva”.³⁴

Resulta relevante destacar este proceso de involucramiento de los trabajadores en una sociedad que hasta ese momento la empresa había manejado arbitrariamente. No obstante, la reforma del estatuto no llegó a materializarse debido a la sanción de una nueva legislación que lo impidió. En la siguiente sección analizaremos la nueva situación creada y cómo los trabajadores actuaron frente a ella.

³² *EOF*, 01/08/1923:1.

³³ *LF*, 11/1923: 15.

³⁴ *EOF*, 07/1925.



Disolución de la SSMM y las iniciativas de los trabajadores

A pesar del consenso logrado entre la empresa y su personal sobre el funcionamiento de la SSMM, la inesperada intervención del Estado de ese mismo año obligó al FCCA a disolver la institución y a reemplazarla por un Servicio Médico, a cargo de la firma.

En virtud de que la Ley No. 11278 no permite hacer descuentos, esta Empresa no podrá, después del corriente mes de Noviembre, cobrar del personal las cuotas de miembros de la Sociedad de Socorros Mutuos, por cuyo motivo dicha sociedad quedará en suspenso [...] Esta empresa, con el fin de ayudar al personal y, como medida provisoria, proveerá por su propia cuenta asistencia médica (sin medicamentos) [...], como también hospitalización hasta 60 días en casos especiales. En cuanto a los accidentes en servicio, se continuará tratándolos de acuerdo con lo que prescribe la Ley de Accidentes No. 9688.³⁵

La supresión de la SSMM benefició al FCCA ya que el nuevo servicio médico poseía un alcance mucho menor en sus prestaciones y significó, a largo plazo, una disminución de los montos asignados a salud.³⁶ La compañía procedió a contratar médicos por distritos, garantizando del mismo modo la hospitalización de quienes lo necesitasen y sobre todo, la supervisión de las ausencias.

Se recuerda al personal que las ausencias al servicio por enfermedad deben ser certificadas por los médicos de la Empresa, a cuyo fin se debe recabar las órdenes para obtener asistencia médica a sus jefes inmediatos. En los casos de enfermos que se encuentran fuera del radio de asistencia de los médicos de distrito e imposibilitados para ser atendidos por éstos, el interesado podrá solicitar ante la Oficina del Servicio Médico respectivo, por vía jerárquica, el canje del certificado emitido por el médico particular por uno oficial.³⁷

En los años que siguieron la empresa estimuló la fundación de una sociedad de socorros mutuos pero sin destinar fondos a la misma. Así surgió una institución de dimensiones modestas denominada Sociedad de Socorros Mutuos entre el Personal del FCCA:

³⁵ FCCA, Sociedad de Socorros Mutuos. Circular 146 del señor Gerente. Aviso al Personal. OS 810 semana del 29/11 al 05/12/ 1925.

³⁶ Las cifras en libras anuales fueron: en 1927, 21.334; en 1928, 24.302; en 1929, 23.052; en 1930, 22.512; en 1931, 23.030; en 1932, 19.531; en 1933, 17.631; en 1934, 16.350. FCCA, *Statements of Accounts*, tomos 1926-1934.

³⁷ FCCA, OS 826 semana del 21/03 al 27/03/1926.

Laura Badaloni "La salud de los trabajadores como escenario de conflicto y negociación. La Sociedad de Socorros Mutuos del Ferrocarril Central Argentino en las primeras décadas del siglo XX", *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, N° 17, julio 2020, pp. 175-202



Frente a la desaparición de la ex Sociedad de Socorros Mutuos surgió la nuestra, como una necesidad imperiosa e ineludible. [...] La Empresa del F.CC.A. generosamente puso a disposición de nuestra Sociedad naciente, facilitando su creación y su desenvolvimiento, su Servicio Médico.³⁸

Esta pequeña sociedad, tutelada por la compañía, convivió durante la segunda parte de la década del veinte y los inicios de los años treinta con iniciativas provenientes de los sindicatos ferroviarios. La Fraternidad, desde sus comienzos, había tenido una preocupación por garantizar a sus asociados asistencia ante la enfermedad y la muerte. En sus estatutos figuraba el pago de médico a los socios enfermos y subsidios a quienes quedaban sin trabajo, así como el costeo de abogados para atender a quienes fueran detenidos por ser responsables de accidentes o por participar en acciones sindicales. Además, se había dispuesto abonar a los familiares de los socios una suma de dinero en concepto de ayuda para sepelios [Chiti y Agneli 1937: 192].³⁹ En los años veinte, se fundó en Rosario la Caja de ayuda mutua entre fraternales del FCCA “con el noble propósito de ayuda entre los socios de La Fraternidad, y de evitar las precarias suscripciones y rifas”.⁴⁰

Desde noviembre de 1921, se había constituido, en la sección Rosario del FCCA, la Caja de Ayuda Mutua cuyos balances aparecían periódicamente en *EOF*. Esta sociedad tenía un vínculo estrecho con el Sindicatos de Tráfico y Talleres, luego devenido en UF en 1922 y con la Confraternidad Ferroviaria (1920-1930). Era presentada como una institución independiente de la compañía lo cual aseguraba la honestidad de su administración

Todos los componentes de ella son compañeros de larga y probada actuación tanto en el campo gremial como el tocante a su honradez, máxime cuando se trata de los dineros de la Caja, cuyo destino es sagrado ya que está destinado para socorrer a los

³⁸ FCCA. *RFCCA* 245, 05/1931: 41.

³⁹ El Censo Nacional de 1914 consideraba a LF una sociedad de Socorros Mutuos con 8378 asociados que pagaban \$2.15 de cuota mensual y que había asistido a sus miembros con \$29.391 en socorros distribuidos y con \$5085 en pensiones acordadas.

⁴⁰ LF 301, 20/12/1923: 2.



soldados del trabajo que tenemos la desgracia de enfermarnos o de accidentarnos en el desempeño de nuestras tareas.⁴¹

Sus estatutos estipulaban que podían ser parte de la asociación, solamente los obreros y empleados de ambos sexos del FCCA mayores de 18 años y menores de 45 años, socios de la Confraternidad Ferroviaria y que tuvieran su domicilio en el radio del departamento Rosario. Se definía que “en caso de enfermedad, se abona desde el undécimo día inclusive la cantidad de dos pesos diarios, en los tres primeros meses, 3 pesos diarios hasta completar los doce meses, o sea durante nueve meses desde el día del aviso pasado por el enfermo”.⁴²

El funcionamiento de estas organizaciones- algunas pre-existentes y otras fundadas en los años '20- ha quedado registrado en la prensa sindical. No obstante, no obtuvieron el apoyo masivo de los ferroviarios. Por ejemplo, la Caja de Ayuda Mutua del FCCA de Rosario, hacia 1931, contaba solo con 520 afiliados. La UF se lamentaba que “muy a pesar de los años de vida que esta institución lleva, -desde el 27 de marzo de 1921-, cuenta con un reducido número de asociados, si tenemos en cuenta lo numeroso del gremio ferroviario”. A lo largo del decenio, el periódico gremial relevaría infinidad de iniciativas de esta índole en todas las compañías ferroviarias, aunque con comentarios sarcásticos, reprochando la falta de conciencia mutualista.⁴³

La solución definitiva al problema de garantizar servicios médicos a los trabajadores ferroviarios llegaría durante la segunda mitad de los años '30. LF y la UF emprenderían conjuntamente una campaña para conseguir la instalación de un sanatorio y consultorios médicos para sus afiliados. A partir de un acuerdo firmado por ambas organizaciones en 1937, se proyectó y concretó la puesta en funcionamiento de un Hospital en la Capital Federal. Asimismo, en 1942 se abrirían consultorios en la ciudad de Rosario [Fernández 1947].

⁴¹ Rosario CA. Aclaración sobre la Caja de Ayuda Mutua Local [diciembre de 1930]. *EOF*.

⁴² Rosario CA. Balance de la Caja de Ayuda Mutua [noviembre de 1929]. *EOF*.

⁴³ *EOF*, 11/1931. Debería tenerse en cuenta que en la sección Rosario el FCCA tenía alrededor de 9000 personas empleadas. Otras secciones del FCCA como Gálvez, Pergamino y Cañada de Gómez también constituyeron asociaciones mutualistas en este período. A lo largo de este período, también LF reseñó la existencia de numerosas asociaciones de esta clase surgidas a lo largo de la línea del FCCA esparcidas por todo el país.



Consideraciones finales

En este artículo exploramos un tema escasamente estudiado en Argentina: las singulares políticas de gestión de la mano de obra implementadas por las empresas ferroviarias durante las primeras décadas del siglo XX. En una primera parte, hemos dado cuenta del debate académico entorno al análisis de estas estrategias y a las herramientas conceptuales para abordarlas. Nos detuvimos, particularmente, en las discusiones suscitadas alrededor del uso de la categoría de Paternalismo Industrial y hemos ponderado las ventajas de utilizarla en el caso examinado, aunque de un modo crítico y a partir de establecer una periodización de los procesos estudiados.

En segunda instancia, nos centramos en la SSMM fundada y administrada por el FCCA encargada de suministrar servicios médicos a su personal. A partir de un abordaje relacional que combinó la mirada “desde arriba” y “desde abajo” analizamos su desarrollo y desaparición. Este acercamiento nos permitió visibilizar la capacidad de agencia del colectivo de trabajadores en confrontar, consentir, apropiarse y reformular las políticas patronales. El derrotero de la SSMM sirvió, además, para ponderar el proceso de dislocación y reconfiguración de uno de los componentes clave del amplio esquema de beneficios sociales implementado por el FCCA.

Por último, consideramos que este artículo realiza algunos aportes tanto en el campo de la Historia del trabajo como de la Historia de empresa. Por un lado, contribuye a explicar de una forma más compleja el surgimiento y la revitalización de innumerables asociaciones mutuales ferroviarias durante la segunda mitad de los años veinte y en el decenio siguiente. Este renovado interés de los trabajadores por socializar los costos de la atención médica en el marco del fortalecimiento de sus organizaciones sindicales debe vincularse también al proceso de desmantelamiento de la SSMM del FCCA y de otras empresas ferroviarias.

Por otro lado, creemos que este escrito alerta sobre la necesidad de tomar en cuenta no solo los elementos de índole coercitiva de las estrategias patronales sino también las de carácter consensual las cuales, en conjunto, incidieron en la construcción del colectivo ferroviario. Ha quedado demostrado que el FCCA no apeló todo el tiempo (y únicamente) a la coacción, sino que recurrió a diferentes dispositivos en función de disciplinar a los trabajadores.

Laura Badaloni “La salud de los trabajadores como escenario de conflicto y negociación. La Sociedad de Socorros Mutuos del Ferrocarril Central Argentino en las primeras décadas del siglo XX”, *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, Nº 17, julio 2020, pp. 175-202.

**Bibliografía****ACKERS, PETER**

1998 On Paternalism: Seven observations on the uses and abuses of concept in industrial relations, past and present. *Historical Studies in industrial Relations*, (5): 173-193.

AGOSTINI, LUISINA

2016 El ocaso de Laguna Paiva, “la ciudad del riel”. Repercusiones y representaciones de los trabajadores ferroviarios sobre el cierre de los talleres. *Páginas*, (18): 109-124.

ANDÚJAR, ANDREA

2015 Comunidad obrera, género y políticas asistenciales: Comodoro Rivadavia, (1922-1932). *Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda*, (7): 59-78.

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL PERMANENTE DE CONGRESO SUDAMERICANO DE FERROCARRILES

1913 *Primer Congreso Sudamericano de 1910*. Talleres Gráficos de la Penitenc. Nac., Buenos Aires.

AYUSO, MARÍA LUZ

2017 *Red de escuelas técnicas de autogestión obrera. La Fraternidad entre la política y la pedagogía. (1887-1927)*. Prohistoria Ediciones, Rosario.

BADALONI, LAURA

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): 507-524.

BADALONI, LAURA

2010 Huelga Ferroviaria de 1917. Violencia, complot maximalista y mujeres incendiarias, en *Instituciones, conflictos e identidades, De lo “nacional” a lo local, Tomo II Imaginarios y prácticas de un orden burgués Rosario, 1850-1930*, Marta Bonaudo (dir.). Prohistoria Ediciones, Rosario: 95-116.

BADALONI, LAURA

2011 La familia ferroviaria a principios del siglo XX: bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino, en *Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX. Indagaciones desde la Historia Social*, Daniel Dicósimo y Silvia Simonassi (comps.). Prohistoria Ediciones, Rosario: 143-157.

BADALONI, LAURA

2016 Ingenieros británicos, ferroviarios comunistas y organización del trabajo en los talleres del Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo veinte. *Historia Industrial*, 2(63): 133-160.

BADALONI, LAURA

2018 Revisitando, cien años después, las huelgas ferroviarias de 1917 en el Ferrocarril Central Argentino. Un análisis centrado en los lugares de trabajo, en *Trabajadores y*

Laura Badaloni “La salud de los trabajadores como escenario de conflicto y negociación. La Sociedad de Socorros Mutuos del Ferrocarril Central Argentino en las primeras décadas del siglo XX”, *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, N° 17, julio 2020, pp. 175-202



sindicatos en Latinoamérica, Silvia Simonassi y Daniel Dicósimo (comps.). Imago mundi, Buenos Aires: 115-133.

BADALONI, LAURA

2019 Calificación laboral y prácticas paternalistas. El Ferrocarril Central Argentino en las primeras décadas del siglo XX en la Argentina, en *Los ferrocarriles en América Latina. Historia y legado (siglos XIX y XX)*, Teresita Gómez y Javier Vidal Olivares (comps.). AIHG-CESPA- EUDEBA, Buenos Aires: 315-343.

BARBERO, MARÍA INÉS Y MARIELA CEVA

1999 La vida obrera en una empresa paternalista, en *Historia de la vida privada en la Argentina. La Argentina entre multitudes y soledades. De los años treinta a la actualidad*, Fernando Devoto y Marta Madero (dirs.). Taurus, Buenos Aires.

BARRAGÁN, IVONNE

2013 “Para el bien de la Nación”. Gestión militar de empresas estatales, prácticas de integración y represión de la fuerza de trabajo desde la perspectiva de caso. El Astillero Río Santiago 1973-1976. *Avances del Cesor*, (10): 57-72.

BARRANCOS, DORA

1989 Organización Obrera y formación laboral a principios de siglo: los maquinistas ferroviarios y los trabajadores gráficos, en *Programa vinculación UTN- sindicatos, Programa organizado conjuntamente con la Fundación F. Ebert (FES) y la OIT*. Universidad Tecnológica Nacional, Buenos Aires.

BLANCO, MARÍA BEATRIZ

2009 *La formación para el trabajo en Tucumán a comienzos del siglo XX*. Ponencia presentada en Segundas Jornadas Nacionales de Historia Social. La Falda, Argentina.

BLANCO, MARÍA BEATRIZ

2010 *Los talleres del ferrocarril Central Norte Tafí Viejo – Tucumán, 1914-1922*. Ponencia presentada en XXIII Jornadas de historia Económica. Río Cuarto, Argentina.

BORGES, MARCELO Y SUSANA TORRES

2012 *Company towns. Labor, Space, and Power Relations across Time and Continents*. Palgrave Mcmillan, New York.

BRAVERMAN, HARRY

1984 *Trabajo y capital monopolista. La degradación del trabajo en el siglo XX*. Editorial Nuestro Tiempo, México.

BURAWOY, MICHAEL

1989 *El consentimiento en la producción. Los cambios del proceso productivo en el capitalismo monopolista*. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid.

Laura Badaloni “La salud de los trabajadores como escenario de conflicto y negociación. La Sociedad de Socorros Mutuos del Ferrocarril Central Argentino en las primeras décadas del siglo XX”, *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, Nº 17, julio 2020, pp. 175-202.



**CABRAL MARQUES, DANIEL**

1995 El mundo del trabajo y la organización de la vida petrolera en las primeras décadas del siglo XX, en *Distinguir y comprender. Aportes para pensar la sociedad y la cultura en la Patagonia* Daniel Cabral Marques y Mario Palma Godoy. Ediciones Proyección Patagónica, Comodoro Rivadavia.

CARUSO, LAURA

2016 *Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires, 1899-1921*. Imago Mundi, Buenos Aires.

CHANDLER, ALFRED

1987 *La mano Visible. La revolución en la dirección de la empresa norteamericana*. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid.

CHITTI, JUAN Y FRANCISCO AGNELLI

1937 *Cincuentenario de "La Fraternidad" sociedad de Personal Ferroviario de locomotoras*. Fundación, Desarrollo, Obra. La Fraternidad, Buenos Aires.

CONTRERAS, GUSTAVO

2011 Las huelgas ferroviarias durante el primer gobierno peronista, Argentina 1950-1951, en *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*, Miguel Muños Rubio (edit.). Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid: 403-432).

DE GAUDEMAR, JEAN PAUL

1991 *El orden y la producción: nacimientos y formas de la disciplina de fábrica*. Ed. Trota, Madrid.

DRUMMOND, DIANE

1989 Specifically designed? Employers' labour strategies and worker responses in British Railway Workshops, 1838-1914, *Business History*, 31(2): 8-31.

DRUMMOND, DIANE

1995 *Crews. Railway town, Company and people, 1840-1914*. Scholar Press, Aldershot.

D'UVA, FLORENCIA Y SILVANA PALERMO

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*, (7): 37-58.

FERNÁNDEZ, MANUEL

1947 *La Unión Ferroviaria a través del tiempo. Veinticinco años al servicio de un ideal. (1922-1947)*. s/e, Buenos Aires.

FITZGERALD, ROBERT

1999 Employment relations and industrial welfare in Britain: business ethics versus labor markets, *Business and Economic History*, 28(2): 167-179.

Laura Badaloni "La salud de los trabajadores como escenario de conflicto y negociación. La Sociedad de Socorros Mutuos del Ferrocarril Central Argentino en las primeras décadas del siglo XX", *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, N° 17, julio 2020, pp. 175-202



GARCÍA HERAS, RAÚL

2009 Capitalismo Benefactor y relaciones obrero-patronales. La Compañía Anglo Argentina de Tranvías de Buenos Aires, 1907-1930. *Anuario CEED*, (1):183-204.

GODOY, SOLANGE

2018 *Nuevos trenes, ¿Nuevas trabajadoras?: La incorporación de mujeres en el ferrocarril Mitre*. Ponencia presentada en V Jornadas CINIG de Estudios de Género y Feminismos y IIIº Congreso Internacional de Identidades, Ensenada, Argentina.

GOLDBERG, HEIDI

1979 *Railroad unionization in Argentina, 1912-1929. Rge limitations of working class Alliance* (Tesis doctoral inédita), Yale Univerity, New Haven, Estados Unidos.

GORDILLO, MÓNICA

1988 *El movimiento obrero ferroviario desde el interior del país (1916-1922)*. Ceal, Buenos Aires.

GUADARRAMA OLIVERA, ROCÍO

2003 La Cultura Laboral. En E. La Garza Toledo (Comp.). *Tratado Latinoamericano de Sociología del Trabajo* (pp. 213-242). El Colegio de México-Fondo de Cultura Económica, México.

HOROWITZ, JÖEL

1985 Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una élite obrera, *Desarrollo Económico*, 25(99): 421-446.

HOWLETT, PETER

2004). The internal dynamics of the Great Eastern Railway Company, 1870-1913. *Economic History Review*, 17(2): 396-422.

KINGSFORD, PETER

1970 *Victorian railwaymen*. The emergence and growth of railway labour, 1830-1870. Routledge, London and New York.

LICHT, WALTER

1998). Fringe benefits: a review essay on the American workplace. *International Labor and working-class History* 53(53): 164-178.

LOBATO, MIRTA

2001 *La vida en las fábricas*. Prometeo Libros/Entrepasados, Buenos Aires.

LOBATO, MIRTA

2007 *Historia de las trabajadoras en la Argentina (1869-1960)*. Edhasa, Buenos Aires.

**LÓPEZ, MARIO**

2010 La política ferroviaria del primer gobierno radical 1916-1922. *H-Industria* (7): 2-37.

LUPANO, MARÍA

2009). *La Gran Familia Industrial. Espacio urbano, prácticas sociales e ideología (1870-1945)*. Santiago Arcos Editor, Buenos Aires.

MACKENA, FRANK

1971 Victorian Railway workers, *History Workshop*, (1): 26-73.

MARCILESE, JOSÉ

2013). Los trabajadores ferroviarios en Bahía Blanca durante el primer peronismo (1945-1955). *Mundo do Trabalho* 5(9): 259-282.

MARTÍNEZ VARA, TOMÁS

2006 Salarios y Programas de Bienestar Industrial en la empresa ferroviaria MZA (1915-1935). *Investigaciones de Historia Económica*, (4): 101-138.

MARTÍNEZ VARA, TOMÁS Y FRANCISCO DE LOS COBOS ARTEAGA

2012 Los trabajadores de los «Talleres Generales de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante» 1858-1936. *Sociología del Trabajo*, (74): 121-145.

MENGASCINI, HUGO

2011 *Huelgas y conflictos ferroviarios. Los trabajadores de Tandil en la segunda mitad del siglo XX*. Rosario: Prohistoria Ediciones.

MENOTTI, PAULO Y ANTONIO OLIVA

2015 El poder de la turba. La lucha de los ferroviarios del Central Argentino y las contiendas del poder gremial en el seno del movimiento obrero (1917-1918). *Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda* (6): 117-137.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

1916 Dirección General de Ferrocarriles. Estadística de los Ferrocarriles en Explotación 1913, Talleres Gráficos del MOP, Buenos Aires.

MIRAVALLS, ANA

2013 *Los Talleres invisibles. La Historia de los Talleres Bahía Blanca Noroeste*. Ferrowhite, Bahía Blanca.

MONSERRAT, MARCELA

2011 Los trabajadores ferroviarios: sus luchas y organizaciones sindicales en el contexto de la Argentina gobernada por el radicalismo (1916 – 1930). *Cuadernos del Ciesal* (10): 97-118.



NEIBURG, FEDERICO

1988). *Fábrica y villa obrera: historia social y antropología de los obreros del cemento volúmenes 1 y 2*. CEAL, Buenos Aires.

NICHOLLS, PETER

2011 Labour, management and control: the early railway industry in Britain, en *A Business and Labour History of Britain. Case studies of Britain in the Nineteenth and Twentieth Centuries*, Mike Richardson y Peter Nicholls (eds.), Palgrave Macmillan, Basingstoke: 9-31.

NIETO, AGUSTÍN

2018 *Entre anarquistas y peronistas. Historias obreras a ras del suelo*. Imago Mundi/Ediciones CEHTI, Buenos Aires.

PALERMO, SILVANA

2006 Elite Técnica y estado liberal: la creación de una administración moderna en los ferrocarriles del Estado” (1870-1910). *Estudios Sociales*, (30): 9-25.

PALERMO, SILVANA

2011 Los desafíos de la democratización del progreso: el radicalismo y la expansión de los ferrocarriles del Estado, 1916-1930. *Travesía*, (13): 93-125.

PALERMO, SILVANA

2013 Protesta y cultura popular desde una perspectiva global: la huelga ferroviaria de 1917 en Argentina en tiempos de la Gran Guerra. Ponencia presentada en *Coloquio Internacional: Latinoamérica y la Historia Global Posgrado en Historia*, Universidad de San Andrés, Buenos Aires, Argentina.

PALERMO, SILVANA

2015 La racionalización del trabajo en la Argentina de principios del siglo XX: el caso de los Ferrocarriles del Estado. *H-Industria@*, (6): 35-66.

PALERMO, SILVANA

2019 Empresas ferroviarias, viviendas para trabajadores y cuestión social en la Argentina moderna (1890-1920). *H-Industria@*, 25 (13).

REGALSKY, ANDRÉS

2008 Entre el Estado y el Mercado. Competencia y regulación ferroviaria en la Argentina a comienzos del siglo XX. *Historia Industrial. Economía y empresa*, 3(38): 51-88.

REPÚBLICA ARGENTINA

1916 *Tercer Censo Nacional levantado el 1º de junio de 1914*. Talleres Gráficos de L. J. Rosso y cía, Buenos Aires.

**REVILL, GEORGE**

1989 *Paternalism, community and corporate cultura: a study of the Derby Headquarters of the Midland Railway Company and its workforce. 1840-1900.* (tesis doctoral inédita), Loughborough University of Technology.

ROCK, DAVID

2001 *El radicalismo argentino, 1890-1930.* Amorrortu, Buenos Aires.

ROSARIO

1910 *Tercer Censo Municipal levantado el 26 de abril de 1910.* Talleres de La república, Rosario.

SALERNO, ELENA

2006 La burocracia técnica de los ferrocarriles del Estado en Argentina, 1910-1948. Ponencia presentada en *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga, España.

SALERNO, ELENA

2015 Los ingenieros, la tecnocracia de los ferrocarriles del Estado. *H-Industria@*, (16): 13-34.

SAVAGE, MIKE

1998). Discipline, surveillance and the “career”: employment on the Great Western Railway, 1833-1914, en *Foucault, management and organization theory*, Alan McKinlay y Ken Starkey (eds.). SAGE Publications Ltd: 65-92.

SIERRA ÁLVAREZ, JOSÉ

1990 *El obrero soñado. Ensayo sobre el paternalismo industrial (Asturias 1860-1917).* Siglo XXI, Madrid.

SIMONASSI, SILVIA

2000 De cómo los patrones parecían padres. Una mirada histórica a los menores aprendices de las fábricas metalúrgicas del Gran Rosario. *Revista de la Escuela de Antropología*, 5.

SIMONASSI, SILVIA

2004 *Historias de Metal. Industria e industriales metalúrgicos de Rosario, 1973-1983* (Tesis de maestría inédita). Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales/FLACSO, Buenos Aires, Argentina.

SIMONASSI, SILVIA

2011. Labor and Community in post war Argentina: the Agro-Machinery Industry in Firmat, Santa Fe, en *Company Towns in the Americas: landscape, power, and Working-Class Communities*, Oliver Dinius y Ángela Vergara (edits.). The University of Georgia Press, Athens: 198-220.



SMITH, VICKY

1995/1996 El legado de Braverman. La tradición del proceso de trabajo veinte años más tarde. *Sociología del Trabajo*, (26).

SURIANO, JUAN

1999 Estado y conflicto social: el caso de la huelga de los maquinistas ferroviarios de 1912 En E. Lucita (Comp.), *La Patria en el riel*. Ediciones del Pensamiento Nacional, Buenos Aires: 93-120.

SCHVARZER, JORGE Y GÓMEZ, TERESITA

2006 La primera gran empresa de los argentinos. El Ferrocarril del Oeste (1854-1862). Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires.

THOMPSON, EDWARD

1979). *Tradición, revuelta y conciencia de clase. Estudios sobre la crisis de la sociedad preindustrial*. Editorial Crítica, Barcelona.

THOMPSON, EDWARD

1989 *La formación de la clase obrera en Inglaterra tomos 1 y 2*. Crítica, Barcelona.

THOMPSON, PAUL

1989 *The Nature of Work. An introduction to debates on the labour process*. Macmillan Education Ltd, London.

THOMPSON, PAUL Y DAVID MCHUGH

2002 *Work Organisations. A Critical Introduction*. Palgrave, New York.

THOMPSON, PAUL Y VAN DEN BROEK, DIANE

2010 Managerial control and workplace regimes. *Work, employment and society*, 24(3): 1-12.

THOMPSON, RUTH

1978 *Organised labour in Argentina. The railway unions to 1922* (tesis doctoral inédita). St. Antony's College, Oxford, Reino Unido.

VIDAL OLIVARES, JAVIER

1997 La formación de los directivos en la gran empresa: el caso de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España, 1858-1936. Documento de trabajo. Universidad de Alicante, Alicante.

WADDELL, JORGE

2010 El mecanismo de control del capital de las empresas ferroviarias a partir de la Ley Mitre. *H-industria*, (7): 1-23.