

Singularidades e desafios do assistencialismo empresarial nas ferrovias da Argentina moderna, 1890-1920

Company welfare in modern Argentine railways: characteristics and challenges (1890-1920)

Silvana A. Palermo*

Resumo: Este artigo investiga as políticas de bem-estar das companhias ferroviárias na Argentina entre 1890 e 1920. Pergunta-se sobre a especificidade dessas estratégias empresariais em uma sociedade de imigração maciça e em um setor dominado por capitais estrangeiros, particularmente britânicos. A partir da análise de uma documentação vasta e inexplorada, examina a relevância da promoção de atividades festivas e recreativas por parte das empresas, seu papel na integração de uma população trabalhadora heterogênea e na conformação de um ideal de uma “grande família ferroviária” multinacional.¹ Procura demonstrar que essa construção resultou de um complexo e conflitivo processo em que estiveram envolvidos as administrações ferroviárias, os operários e os empregados ferroviários, e os funcionários públicos. Documenta como essa cosmovisão entrou em crise no contexto da recessão desencadeada pela Grande Guerra, a mobilização laboral e a democratização política local dos anos 1910.

Palavras-chave: ferrovias, trabalhadores, assistência empresarial.

* Doutora em História pela State University of New York at Stony Brook. Professora Titular na Universidad Nacional de General Sarmiento (Buenos Aires, Argentina), Investigadora Adjunta do Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). E-mail: palermosilvi@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1778-1758>.

1 Nota de tradução: todas as vezes que um trecho aparece entre aspas em forma de citação, ressaltamos que o mesmo foi traduzido por nós do idioma original espanhol ao português. Portanto, a tradução é livre e nossa, e não retirada de uma edição já traduzida. As indicações de fontes dos originais em espanhol estão devidamente sinalizadas em notas de rodapé de acordo com as normas desta publicação.

Abstract: This article explores company welfare programs in the railways in modern Argentina from the 1890s to the 1920s. It concentrates on the singularities of these companies' strategies, considering that the local society was shaped by a process of mass migration and Argentine economy depended on foreign capital, mostly from British origins. Based on diverse and not sufficiently revised sources, this study discusses the significance of recreational activities sponsored by companies' directories and managers, their role in working-class daily sociability, and the making of the ideal of a great multinational railroad family. It would argue that this representation emerged from a complex and conflictive process in which railroad managers, workers, employers, and state officials were involved. In addition, it seeks to demonstrate that the Great War, the subsequent labor mobilization, and the deepening of political democratization during the 1910s proved crucial to undermining the ideal of great railroad family that companies had promoted.

Keywords: railroads, working-class, company welfare.

ENTRE 1890 E 1920, as ferrovias da Argentina, tanto de capitais estrangeiros quanto aquelas construídas e administradas pelo Estado nacional, avançaram na expansão de suas linhas e diversificaram seus serviços. Superada a crise econômica de 1890, o país entrou na chamada “era de ouro” do desenvolvimento ferroviário nas duas primeiras décadas do século XX, a partir de uma expansão interrompida apenas durante os anos da Primeira Guerra Mundial. Nessa época, a Argentina possuía uma malha ferroviária de 34.000 km, ocupava o décimo lugar entre as maiores malhas do mundo e exibia um dos sistemas mais integrados da América Latina.² Essa expansão impactou fortemente no mercado de trabalho local. A atividade construtiva exigiu trabalhadores das mais variadas qualificações e habilidades, e até ofereceu àqueles com aspirações empreendedoras possibilidades como contratantes independentes. Por sua vez, a abertura das linhas ao serviço público e a sua manutenção regular exigiram um conjunto relativamente estável de empregados, operários e peões em diferentes seções: direção, tração e tráfego, oficinas, via permanente e obras.

Assim, as empresas ferroviárias da Argentina abandonaram a incerteza de seus inícios pioneiros e tornaram-se grandes empresas. As chamadas quatro grandes companhias eram britânicas: a *Ferrocarril del Sud* (FCS), a *Ferrocarril Central Argentino* (FCCA), a *Ferrocarril Oeste* (FCO) e a *Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico* (FCBAP). Estas estavam entre os principais empregadores, com os dois primeiros ocupando entre 18.400 e 25.100 trabalhadores respectivamente em meados de 1910. Por sua parte, a *Administración General de Ferrocarriles del Estado* (AGFCE) contava, nessa mesma época, com 16.800 trabalhadores, embora firmas menores, como a *Ferrocarril de Santa Fe* (FCSF), tivessem uma equipe de empregados que

2 LOPEZ, Mario Justo. Un sistema ferroviario con empresas privadas extranjeras y control estatal. In: LOPEZ Mario J.; WADDELL, Jorge (comp.) **Nueva historia del ferrocarril en la Argentina**. 150 años de política ferroviaria. Buenos Aires: Ediciones Lumiere S. A., 2007.

variava de 3.000 a 5.000.³ As linhas pertencentes a empresas estrangeiras cruzavam as áreas dedicadas à produção agrícola para exportação, ou seja, os pampas de Buenos Aires e o litoral. Por sua parte, as linhas do Estado nacional percorriam o norte e o sul do país, com o objetivo de promover o desenvolvimento das regiões extrapampeanas e fortalecer a presença do Estado nacional nas áreas de fronteira. No conjunto, por volta de 1913, antes da queda do emprego ferroviário em decorrência da crise econômica, as estatísticas oficiais registravam um total de aproximadamente 130.000 trabalhadores empregados em todo o setor. Constituíam, em rigor de verdade, uma comunidade diversa em termos de condições de trabalho, com ofícios e remunerações dissimiles e experiências de vida extremamente variadas, em lugares de residência diferentes, ora em grandes cidades ou em pequenas localidades, espalhadas por toda a república.⁴

Esse grande crescimento impôs às administrações ferroviárias o desafio de recrutar, reter e disciplinar uma grande e diversificada população trabalhadora. Para tais fins, elas confiaram no incentivo salarial e também em um amplo menu de benefícios extrassalariais: programas e créditos para construção de moradias, serviços médicos e postos de saúde, retiros e pensões, atividades culturais e recreativas, entre as medidas mais relevantes. Esses programas resultaram de um processo complexo e conflitivo, que combinou iniciativas heterogêneas de diferentes atores: os conselhos de administração e corpo técnico, o próprio pessoal – empregados e trabalhadores – e até mesmo funcionários estatais. A sua consolidação na primeira década do século XX deu conta da prosperidade econômica das empresas ferroviárias, da sua capacidade de gestão e do seu indiscutível predomínio e visibilidade social. Por meio desses programas e práticas, as administrações ferroviárias influenciaram a vida dos empregados e trabalhadores e de suas famílias, moldaram seus modos de habitar, condicionaram suas possibilidades de garantir certo bem-estar e suas formas de desfrutar do tempo livre.

Na implementação desses programas de benefícios, as empresas ferroviárias argentinas se assemelharam a seus pares sediados em diferentes países da Europa e da América Latina ou nos Estados Unidos. A fim de elucidar seus traços distintivos, este estudo está orientado em duas direções. Por um lado, postula como hipótese que o fato da Argentina no final do século XX ter sido, como se sabe, uma sociedade de imigração em massa, pode ter impactado no desenho, implementação e transformação das estratégias dessas empresas. Lembremos que entre 1880 e 1920, a Argentina recebeu cerca de seis milhões de imigrantes ultramarinos, o que resultou em um saldo líquido de mais de três milhões de residentes estrangeiros, principalmente europeus, no país. O recrutamento, a formação e o disciplinamento de uma população trabalhadora tão heterogênea em termos de origens nacionais (e linguísticas)

3 República Argentina, Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Ferrocarriles. **Estadística de los Ferrocarriles en Explotación**. Buenos Aires: Talleres Gráficos del Ministerio de Obras Públicas, 1915-16.

4 Veja-se D'UVA, Florencia. **El mundo del trabajo en los ferrocarriles**: experiencias laborales, sindicales y vida cotidiana. Argentina, 1912-1922. Tese (Doutorado em História) – Facultad de Filosofía y Letras, UBA, Buenos Aires, 2020.

representaram um desafio adicional para essas administrações ferroviárias na criação de uma identificação entre os empregados e a empresa. Por outro lado, sabe-se também que o desenvolvimento da Argentina dependeu tanto dos trabalhadores quanto dos capitais europeus. Como impactou na formulação, implementação e mesmo questionamento desses programas de benefícios extrassalariais o fato de que as principais empresas ferroviárias pertencessem ao capital britânico e, em menor medida, francês? Que implicações teve o fato de seus diretores e gerentes de alto escalão – nativos desses países – realizarem seu trabalho não em colônias imperiais, mas em uma república que se dizia moderna?

Este artigo ensaia uma resposta provisória a essas questões amplas e complexas. Para tal fim, analisa uma documentação que inclui relatórios, revistas empresariais, os trabalhos apresentados no Primeiro Congresso Sul-Americano de Ferrovias realizado em Buenos Aires em 1910, estatísticas e relatórios estatais e imprensa dos sindicatos ferroviários. A primeira seção examina a relevância que as atividades recreativas adquiriram no menu de benefícios que as empresas ferroviárias estrangeiras proporcionaram a seus empregados e trabalhadores na Argentina moderna. Argumenta que a implementação de iniciativas de lazer foi adequada à sociabilidade de uma população trabalhadora multinacional e visou a fomentar o sentimento de pertencimento a uma “família ferroviária” diversa, mas ao mesmo tempo hierárquica. A segunda seção explora os questionamentos que empregados e trabalhadores lançaram a essas políticas no decorrer da década de 1910, no quadro de uma intensa mobilização trabalhista, do processo de democratização política em nível nacional e do cataclismo causado pela Grande Guerra.

Ambas seções buscam demonstrar que compreender a gênese, a singularidade e as transformações das estratégias de assistencialismo ferroviário na Argentina requer contemplar a ação de diversos atores em conjunturas históricas específicas, e demanda, muito especialmente, a articulação de diferentes escalas de análise. Aqui, portanto, as iniciativas de conselhos de administração e corpo técnico serão examinadas em diálogo com a atuação de empregados, trabalhadores e governantes, e serão inseridas no marco de transformações socioeconômicas e políticas tanto em nível local como transnacional. Como se verá, as estratégias de assistencialismo das empresas ferroviárias nasceram em um momento de racionalização empresarial e de organização científica do trabalho que se somou a um intenso debate sobre a questão social nos dois lados do Atlântico. Da mesma forma, seu maior desafio ocorreu não apenas no contexto recessivo desencadeado pela Primeira Guerra Mundial, mas principalmente no marco da intensa mobilização social e política dos anos 1910, tanto na Argentina quanto no resto do mundo.

Benefícios extrassalariais e sociabilidade ferroviária no início do século XX

DESDE APROXIMADAMENTE 1980, as pesquisas no campo da história social dos trabalhadores forneceram novos conhecimentos empíricos e contribuíram para a conceituação das políticas das empresas em relação aos seus trabalhadores e empregados. Os ensaios de disciplinamento industrial deixaram de ser examinados desde uma abordagem unidirecional para passarem a ser concebidos como parte de uma construção relacional e em disputa. A partir de um estreito diálogo com as contribuições da história das empresas, algumas pesquisas sublinharam as transformações que essas estratégias empresariais experimentaram com o avanço da industrialização e do desenvolvimento do consumo de massa, bem como em função das especificidades de cada setor industrial ou tipo de empresa. Uma distinção surgiu com nitidez entre as empresas em que o proprietário ou a sua família assumem a gestão empresarial e aquelas grandes empresas em que ambas as funções já não estão nas mesmas mãos.

De fato, algumas pesquisas optaram pelo conceito de “*company welfare*” (termo que poderia ser traduzido como “capitalismo benfeitor” ou mais precisamente, assistencialismo empresarial) para se referir às políticas sociais das grandes empresas modernas que, por sua alta rentabilidade, buscavam atrair e reter trabalhadores não apenas por meio de altos salários, mas também por meio de benefícios adicionais. Com este termo procura-se historicizar as relações entre empregadores e trabalhadores devido a que o interesse daqueles pelo bem-estar destes requer uma reflexão que o considere, não como um mero resíduo das práticas paternalistas do século XIX, mas como um sistema de compensações extrassalariais projetado em empresas caracterizadas pela organização científica do trabalho, produção em massa, uso intensivo de capital e tecnologias sofisticadas e inovadoras.⁵ Esses programas, por conseguinte, constituem o correlato da modernidade das empresas em termos de suas relações laborais e, à diferença daquelas práticas paternalistas que visavam a construir um vínculo de lealdade a um proprietário benevolente, procuram fortalecer uma identidade corporativa. Se as grandes empresas, já alicerçada a segunda revolução industrial, se empenhavam em tornar a marca de seus produtos conhecida e insubstituível para seus consumidores, também aspiravam a gerar a mesma adesão entre seus empregados e operários.

Não é surpreendente que, como pioneiras na distinção entre propriedade e gestão, as ferrovias, cuja complexidade técnica e organizacional exigia uma administração profissional e especializada, constituíssem um ambiente propício para o debate e implementação deste tipo

5 Veja-se LICHT, Walter. Fringe Benefits: A Review Essay on the American Workplace. **International Labor and Working-Class History**, 53, p. 164-178, Spring 1998; WEINSTEIN, Barbara. **For Social Peace in Brazil. Industrialist and the Remaking of the Working Class in São Paulo, 1920-1964**. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 1996; KLUBOCK, Thomas. **Contested Communities. Class, Gender and Politics in Chile's El Teniente Copper Mine, 1904-1951**. Durham: Duke University Press, 1998; ANDÚJAR, Andrea. **Comunidad obrera, género y políticas asistenciales: Comodoro Rivadavia, 1922-1932. Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda**, 7, set. 2015; FONTES, Paulo. **Um Nordeste em São Paulo: trabalhadores migrantes em São Miguel Paulista (1945-66)**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2008.

de programa para funcionários e trabalhadores. Alguns historiadores mencionam que entre os gerentes de algumas empresas ferroviárias nos Estados Unidos, por exemplo, se debateu a conveniência de ir além dos incentivos salariais para atrair e reter a população trabalhadora. Em resposta aos conflitos de greves no final do século XIX naquele país, alguns gerentes recomendaram prudência, uma atitude conciliatória e o desenvolvimento de programas tais como seguros de vida, desenvolvimento de centros culturais e recreativos, pensões e créditos convenientes para a compra de moradias; mas outros, ao contrário, insistiram que apenas a lei “natural” de oferta e demanda deveria prevalecer.⁶ O dado é revelador porque alerta que o corpo gerencial – administradores, engenheiros – nem sempre compartilhava da mesma visão e que coexistiam, por vezes, opiniões discordantes.

Aliás, nas empresas ferroviárias do mundo atlântico não existiu uma cultura empresarial única, com contornos bem definidos e estáveis. Diversos estudos em diferentes países europeus documentam que os gerentes e os engenheiros ferroviários atribuíam às empresas a responsabilidade pela melhoria econômica e até mesmo pelo moral de seus trabalhadores.⁷ Com o avanço da expansão ferroviária na América Latina, empresas sediadas em diversos países da região agregaram suas próprias experiências de gestão e estratégias de negócios. Nos últimos anos, algumas pesquisas têm se proposto a investigar como circularam esses modelos de cultura corporativa originários de outras latitudes, os vínculos e as conexões técnicas e profissionais, particularmente no mundo dos engenheiros, e também como estes foram ressignificados a partir de experiências locais.⁸ Aqui é interessante enfatizar que mesmo aqueles administradores e gestores estrangeiros, com trajetórias prévias de trabalho, não aplicaram acriticamente modelos preestabelecidos, mas participaram de uma reflexão transnacional, somaram-se nas áreas de discussão em nível regional, adaptaram e reelaboraram conhecimentos e modelos herdados para as novas realidades. Com efeito, embora a cultura das administrações de empresas estrangeiras na Argentina muito devesse às ideias e experiências cunhadas em outras partes do mundo atlântico, também se alimentava das trocas que se realizavam no mundo empresarial latino-americano. Justamente

6 STROMQUIST, Shelton. **A Generation of Boomers: The Pattern of Railroad Labor Conflict in Nineteenth Century America**. Urbana: University of Illinois Press, 1987. p. 234-66.

7 Sobre a Grã-Bretanha veja-se, por exemplo, DUMMOND, Dianne, **Crewe: Railway Town, Company and People 1840-1914**, New York: Routledge, 1995. Para França, cf. SHERWOOD, John. **Rationalization and Railway Workers in France: Raoul Dautry and Les Chemis de Fer de l'Etat, 1928-1937**. **Journal of Contemporary History**, 15, n. 3, p. 443-474, 1980. Sobre o caso espanhol, MARTINEZ VARA, Tomas. Salarios y programas de bienestar industrial en la empresa ferroviaria MZA (1915-1935). **Investigaciones de Historia Económica**, n. 4, p. 101-138, 2006; GARCIA GONZALEZ, Guillermo. Actitudes y respuestas de las empresas ferroviarias españolas frente a la cuestión social. **Transportes, Servicios y Telecomunicaciones**, n. 18, p. 198-217 jun. 2010; BALLESTEROS DONCEL, Esmeralda. Retribuciones de los trabajadores del Servicio de Vía y Obras (MZA). Reflexiones en torno a un análisis multidimensional. **Transportes, Servicios y Telecomunicaciones**, n. 18, p. 172-197, jun. 2010.

8 BADALONI, Laura. Dossier: Ferrocarriles e ingenieros. Aportes a una historia más allá de las fronteras nacionales. **H-industri@**, año 9, n. 16. p. 1-12, primer semestre 2015; DRUMMOND, Dianne. Britain's railway engineers: the first virtual global community. In: HERBRECHTER, Stefan; HIGGINS, Michael. **Returning (to) Communities Theory, Culture and Political Practice of the Communal**. Amsterdam: Editions Rodopi, 2006. p. 205-220. Quanto às contribuições de perspectiva comparativa e atentas à dimensão transnacional, cf. VERGARA, Angela. Paternalismo industrial, empresa extranjera y campamentos mineros en América Latina: un esfuerzo de historia laboral y transnacional. **Avances del Cesor**, año X, n. 10, p. 113-128, 2013.

a Associação Internacional de Congressos Sul-Americanos ofereceu uma oportunidade para esses intercâmbios, organizando, a partir de 1910, encontros em diferentes cidades da região com o objetivo de consolidar a expansão e integração da rede em todo o continente.⁹ Seus organizadores publicaram o Boletim da Associação Internacional do Congresso Sul-Americano de Ferrovias, destinado a divulgar ensaios, estudos e documentos relacionados ao desenvolvimento da ferrovia. Instituições privadas e públicas e organizações governamentais podiam aderir à associação. Seus membros elegeram uma comissão especial que se instalou em Buenos Aires e se encarregou de sua direção. Os três primeiros congressos, realizados na cidade de Buenos Aires (1910), Rio de Janeiro (1922) e Santiago do Chile (1929), incluíram sessões destinadas a refletir sobre os meios de promover o bem-estar dos empregados e trabalhadores, e sobre as normas para a regulamentação do trabalho.

Com efeito, no primeiro congresso realizado em Buenos Aires em 1910, uma das sessões foi dedicada ao tema “Regulamento de Maquinistas”. Seu relator, o engenheiro Pablo Nogués, nesse momento diretor da *Dirección General de Ferrocarriles* na Argentina, distribuiu um extenso questionário de quase 40 perguntas sobre temas como o regulamento do dia, os requisitos (qualificações e idades) para admissão e promoção a cargos, entre outros pontos. De acordo com as atas publicadas, responderam ao questionário quatro empresas britânicas da Argentina – *Ferrocarril del Sud*, *Ferrocarril Central Argentino*, *Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico*, *Ferrocarril Nordeste Argentino* –, a *Ferrocarril Central del Uruguay* e o *Ferrocarril de Cerro de Pasco* no Peru. À pergunta se “seria útil a formação de uma escola de maquinistas” todos responderam afirmativamente, exceto *Ferrocarril Central del Uruguay* que não emitiu opinião. Porém, quando foram perguntados sobre “Qual seria a melhor forma de o colocar em prática?”, as opiniões divergiram. Para *Ferrocarril del Sud* e *Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico*, cada empresa deveria possuir seu próprio estabelecimento educacional. As empresas britânicas menores, o *Ferrocarril Nordeste* da Argentina e o *Ferrocarril de Cerro de Pasco* no Peru sugeriram “aulas noturnas” e “um trem-escola bem montado com instrutores competentes, também distribuição de literatura, maquetes etc.”, respectivamente.¹⁰

Apesar de serem concisas, essas formulações iluminam as propostas que as empresas contemplaram em relação ao bem-estar de seus funcionários e trabalhadores. Vale destacar, em primeiro lugar, o relativo atraso com que as empresas abordavam o tema da formação em relação a outros programas dirigidos aos seus colaboradores e trabalhadores em matéria de moradia, por exemplo. Ainda em 1910, após várias décadas de expansão no país, as empresas não haviam promovido iniciativas para a formação de maquinistas e só contemplavam esta questão a partir da preocupação de um funcionário estatal. Pode-se dizer que, no que diz

9 Asociación Internacional Permanente del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles (AIPCSFFCC). Medios para facilitar a los Empleados y Obreros la adquisición de viviendas y facilidades para alquilarlas; Reglamento de la Sociedad de Socorros Mutuos del Personal del Ferrocarril Central Norte (1905); Medios para Fomentar el Bienestar de los Empleados y Obreros de los Ferrocarriles. **Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles**. Buenos Aires, 1913, p. 49-167; p. 307-317; p. 763-770, respectivamente.

10 AIPCSFFCC. Cuadro acompañando el Informe del Tema 9^a. *Ibidem*, p. 312-313.

respeito à promoção da educação de empregados e trabalhadores, as iniciativas das empresas foram modestas. Em 1909, como parte de sua campanha a favor da criação de escolas primárias, o senador nacional Manuel Laínez se reuniu com os dirigentes do *Ferrocarril del Sur*, *Ferrocarril Central Argentino*, *Ferrocarril Oeste* e *Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico* para pedir-lhes que redobrassem seus esforços na construção de escolas nos principais terminais e estações, onde se concentrara um bom número de famílias trabalhadoras. Desde sua perspectiva, essas empresas deveriam contribuir para o funcionamento de escolas em edifícios adequados que funcionassem ao mesmo tempo como centros de conferências ou reuniões, de forma a estimular o desenvolvimento cultural dos trabalhadores. Os gerentes reconheceram ter avançado nessa direção com resultados díspares. O *Ferrocarril Central Argentino* contava com cinco escolas, enquanto o *Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico* tinha duas. Por sua vez, o *Ferrocarril del Sur* apoiou a criação de uma única escola.¹¹

Em segundo lugar, em termos de treinamento técnico para o pessoal de tração, essa pesquisa mostrava a falta de consenso quanto à conveniência de um programa de capacitação uniforme para todas as empresas. Conforme foi antecipado, as empresas alertavam que caso houvesse avanços na criação desse tipo de escolas, cada empresa deveria organizar a sua de forma autônoma e independente. E o que é ainda mais interessante, uma das maiores empresas da Argentina, o FCCA, argumentava que: “Aconselha-se que o pessoal inicie isto entre eles mesmos, porque assim têm mais probabilidade de receber mais apoio”.¹² Ou seja, em sua opinião, a capacitação desse importante pessoal não era, nem deveria ser, responsabilidade da empresa.¹³

Não é fácil explicar esse relativo atraso ou desinteresse das empresas ferroviárias na capacitação dos seus funcionários e trabalhadores. Nas ferrovias, aliás, o aprendizado foi adquirido com a experiência de trabalho e isso, em grande medida, assegurava uma promoção ocupacional ascendente.¹⁴ No entanto, pode ser apontada outra questão muito espinhosa também: a limitação da jornada de trabalho. Com efeito, ao estabelecer cursos ou qualquer tipo de programa de formação, as administrações ferroviárias deveriam reconhecer que seu pessoal necessitaria de tempo para trabalhar, um tempo para descanso e mesmo um tempo para estudar. Isso obrigava necessariamente a regulamentação estrita do horário de trabalho, questão abordada no questionário sobre regulamentação de maquinistas e foguistas. Claro que, naquela época, as gerências ferroviárias rejeitavam a redução da jornada de trabalho para oito horas diárias, uma relutância que, longe de se limitar a um segmento ocupacional específico, atingia todo o pessoal.

11 Creación de escuelas por empresas ferroviarias. **Revista Ferroviaria**, IV, n. 41, p. 236, nov. 1909.

12 AIPCSFFCC, Cuadro acompañando el Informe del Tema 9º. *Ibidem* p. 312-313.

13 De fato, na Argentina, o sindicato dos maquinistas e foguistas *La Fraternidad* foi responsável pelo desenvolvimento de escolas de treinamento para esse pessoal. Cf. AYUSO, Luz. **Red de escuelas técnicas de autogestión obrera**. “La Fraternidad” entre la política y la pedagogía. (1887-1927). Tese (Doutorado em Ciências da Educação) – Facultad de Filosofía y Letras, UBA, Buenos Aires, 2016.

14 Nesse sentido, cf. STRANGLEMAN, Tim. **Railway and grade**: the historical construction of contemporary. Tese – Durham University, 1998. Disponível em: <http://etheses.dur.ac.uk/4870>.

Outra razão para a escassa atenção dispensada à organização de programas de formação para o pessoal por parte das administrações ferroviárias pode ter origem na extrema diversidade nacional, e mais precisamente idiomática, da população empregada nas ferrovias argentinas, verdadeiras torres de Babel nos Pampas. Na verdade, essa composição simbolizava a natureza híbrida da sociedade local do início do século XX: a maioria das ferrovias pertencia a investidores britânicos e franceses, e uma proporção significativa de seus empregados e trabalhadores vinham de diferentes nações europeias. Sendo uma sociedade de imigração, o recrutamento de mão de obra, tanto em nível dos cargos superiores quanto dos trabalhadores menos qualificados, estava fortemente marcado por relações étnicas, por redes migratórias e os mecanismos de chamada. Numerosos estudos sobre as comunidades italiana e espanhola na Argentina documentaram o peso que essas relações e afinidades da aldeia de origem adquirem na hora de decidir quando migrar, onde se estabelecer, como conseguir trabalho e onde se socializar. Alguns estudos monográficos sobre empresas que investigaram o funcionamento de redes migratórias e seu impacto nos mecanismos de recrutamento de mão de obra confirmam esta interpretação.¹⁵

Assim, a conformação de uma força de trabalho tão diversificada em termos de origens nacionais e idiomáticas respondeu tanto às estratégias dos próprios trabalhadores imigrantes como às das próprias administrações ferroviárias. Aparentemente, uma prática de recrutamento duplo emergia à medida que o desenvolvimento ferroviário se consolidava: enquanto as posições mais qualificadas tendiam a ser ocupadas por ingleses ou franceses, as atividades menos qualificadas estavam nas mãos de imigrantes de outras origens e dos nascidos na Argentina. Pelo menos isso é o que sugere uma extensa lista de pessoal empregado pela *Ferrocarril Central Argentino* entre 1870 e 1930. A maioria dos engenheiros, assistentes de engenheiros, desenhistas, supervisores de oficinas, mecânicos, chefes de estação, tesoueiros e superintendentes era de britânicos. Uma situação semelhante é observada ao se percorrer as trajetórias dos membros dos diretórios locais e gerências nas histórias oficiais de algumas empresas britânicas como o *Ferrocarril del Sud*.¹⁶

Vale destacar que essa predominância de britânicos nas camadas superiores da administração expôs as empresas a fortes críticas, manifestadas em importantes jornais de circulação nacional. Em defesa dos diretórios britânicos, uma nota publicada na *Revista Ferroviaria* (RF) argumentou que não podia “dispensar os estrangeiros de dirigir a operação das ferrovias da importância das nossas, o que exige um preparo técnico positivo que só pode ser adquirido com conhecimento e prática das ferrovias europeias, especialmente inglesas, onde as condições de exploração e tráfego são complicadíssimas”.¹⁷ Em qualquer caso,

15 LOBATO, Mirta Zaida. **La vida en las fábricas, trabajo, protesta y política en una comunidad obrera, Berisso (1904-1970)**. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2001; CEVA, Mariela. **Empresas, trabajo e inmigración en Argentina**. Los casos de la Fabrica Argentina de Alpargatas y Algodonera Flandria (1887-1955). Buenos Aires: Biblos, 2010.

16 ROGIND, William. **Historia del Ferrocarril Sud**. Buenos Aires, 1935.

17 El Personal de los Ferrocarriles. **RF**, I, n. 10, p. 373, 30 abr. 1907.

as empresas tiveram que fazer algumas concessões. Em 1907, a *Ferrocarril del Sud*, por exemplo, destacou ter incorporado profissionais argentinos, em sua maioria engenheiros, ou homens com reconhecida trajetória e experiência no setor comercial ou contábil.¹⁸ Em suma, se a língua que predominava nas diretorias locais e gerências das maiores empresas era o inglês, enquanto a maioria dos funcionários e trabalhadores falavam outras línguas, é evidente que essa pluralidade linguística representou um desafio na hora de avançar em uma proposta uniforme de capacitação laboral que as gerências não pareceram interessadas em superar.

No entanto, a diversidade nacional e linguística da população ocupada nas ferrovias não implicava um mundo do trabalho segmentado por grupos nacionais ou étnicos sem grandes conexões entre eles. A impressão de uma certa convivência entre empregados e trabalhadores tão diversos pode ser percebida ao percorrer as páginas da *Revista Ferroviária*,¹⁹ uma publicação mensal em espanhol, patrocinada por quadros hierárquicos de diferentes empresas e por profissionais técnicos, voltada para o público em geral e, muito especialmente, para os ferroviários, aos quais foi oferecido um desconto no preço da revista. A publicação foi dedicada a informar sobre vários assuntos: novos projetos das empresas, normas e decisões sobre ferrovias, progresso tecnológico internacional no setor, entre outros temas. Em geral, suas notas elogiavam o trabalho das gerências das ferrovias e criticavam qualquer tentativa de organização e ação sindical. Generosamente ilustrados com fotografias, vários de seus artigos enfocaram os programas de benefícios extrassalariais, como empréstimos para moradia, sistema previdenciário, construção de bairros ferroviários. Nesse menu de iniciativas empresariais, mereceram atenção especial as notícias sobre atividades recreativas.

“Esplêndido!” Com este qualificativo, a *Revista Ferroviaria* iniciava sua reportagem sobre o torneio realizado no *Club Atlético Ferrocarril Oeste* em homenagem à despedida do engenheiro David Simson e à incorporação do novo gerente Alejandro F. Lértora. O clube, sede do evento, uma associação civil resultante da iniciativa de cerca de uma centena de empregados, havia recebido forte e constante apoio da empresa, que havia doado o terreno para sua instalação no bairro de Caballito, na cidade de Buenos Aires. Uma tarde de sábado de dezembro de 1906, “inúmeras famílias, numerosos empregados da ferrovia e amadores” se reuniram nas arquibancadas para testemunhar um rico programa de competições e jogos que incluíram: corridas de 100 metros, competições de salto em distância, lançamento de bala e bola de críquete e alguns menos ortodoxos, como a corrida de sacos. No momento da homenagem, o presidente do clube, sr. Bouchez, expressou “frases sinceras” pela saída do “estimado chefe”. Em resposta, um “entusiasmado” sr. Simson expressou sua “grande satisfação” por ter trabalhado por tantos anos com uma equipe “tão leal” como a do Oeste e elogiou a decisão do diretório de selecionar o sr. Lértora como seu sucessor por seus méritos reconhecidos para o cargo. Após suas palavras, que mereceram uma “salva de

18 ROGIND, ibidem, p. 381.

19 Seu primeiro número foi publicado em julho de 1906.

aplausos”, os prêmios foram entregues aos vencedores dos concursos. O torneio continuou no fim de semana seguinte com uma competição de circunferência “um dos destaques do programa”, entre as equipes de tráfego, tração, via permanente e obras, e oficinas. Estas últimas conseguiram conquistar a taça que, segundo foi destacado, “foi doada pelo gerente sr. David Simson”.²⁰

Que um evento esportivo ou uma atividade recreativa fosse dedicada a homenagear um gerente ou chefe de ferrovia não era excepcional. Boa parte dos eventos ao ar livre – incluindo ou não competições esportivas – destinavam-se a celebrar marcos relevantes na vida laboral, especialmente do pessoal hierárquico (promoções, transferências para outras seções, despedidas ou aposentadorias). Eles proporcionaram a oportunidade de reafirmar os laços entre subordinados e gerentes ao sublinhar o valor da fidelidade dos primeiros e o profissionalismo e a equidade dos segundos. Essas celebrações mostram que, enquanto os programas de benefícios salariais procuravam reforçar a identidade dos trabalhadores e empregados perante a empresa, não eram incompatíveis com práticas e rituais em que a figura do chefe benevolente era construída, fortalecida e projetada. As palavras do sr. Simson eram eloquentes. Ciente da estrutura hierárquica de uma grande empresa, Simson atribuía ao diretório o mérito de nomear seu sucessor. Mas, ao mesmo tempo, ele estava grato pela “lealdade” do pessoal do Oeste a sua pessoa, suas iniciativas e trabalho.

Uma expressão de camaradagem semelhante ocorreu entre os trabalhadores do Departamento de Construção da *Ferrocarril Oeste* e o engenheiro Roussillion. Como “exteriorização de sentimentos para com o estimado superior”, nas palavras do correspondente da *Revista Ferroviaria*, os trabalhadores dessa seção organizaram um almoço em uma fazenda nos arredores da cidade de Buenos Aires. Na sobremesa, um capataz “abundou em frases amáveis para as autoridades ferroviárias e, em particular, para seu chefe imediato, o eng. Roussillion”. Ele agradeceu “emocionado”, enquanto o engenheiro-chefe Frank Foster elogiou “a atitude do seletto grupo de operários” e brindou em nome de todo o pessoal da empresa.²¹ Uma celebração semelhante foi organizada para homenagear o sr. Manuel Blanch por sua promoção a chefe de Tráfego. O discurso do empregado, responsável da comissão organizadora, lembrou as duas décadas de trabalho meritório de Blanch, antecedentes que, em sua opinião, justificaram sua promoção. Por sua vez, fez questão de recordar os deveres que correspondiam ao pessoal: “O ato desta jornada oferece-nos – concluiu – a oportunidade de renovar a nossa adesão e obriga-nos, se possível, a uma maior consagração nos atos do trabalho diário”.²²

Como se vê, embora a iniciativa por vezes recaísse sobre os subordinados, os elogios eram recíprocos e os chefes esforçaram-se por contribuir para a organização desses eventos

20 El gran torneo del ‘Club Atlético F.C. Oeste’ en honor de los señores Simson y Lértora. **RF**, Suplemento, n. 6, p. 31, dez. 1906.

21 Ferrocarril Oeste de Buenos Aires. La fiesta de los operarios del departamento de construcción en honor del ing. Roussillion. **RF**, II, n. 17, p. 62-3, 30 nov. 1907.

22 Vida Ferroviaria: En honor de Don M. R. Blanch. **RF**, suplemento, n. 8, p. 30-1, 28 fev. 1907.

e por mostrar a sua magnanimidade. Cabia ao gerente, chefe ou supervisor pagar pelas taças ou prêmios – se fossem competições –, administrar recursos para a organização das atividades recreativas (providenciar locais, transporte, obter descontos e facilidades para arcar com as despesas do evento). Mesmo em certas circunstâncias, cabia à chefatura tomar a iniciativa. Isso foi demonstrado pelo chefe da estação ferroviária Venado Tuerto, Julio Roldán, da *Ferrocarril Central Argentino*, que “recebeu inúmeras palavras de estima de sua numerosa equipe”, oferecendo uma refeição para todos os empregados da estação para receber o ano novo. Segundo consta, ele aproveitou a solenidade do dia para dar um “sinal de agradecimento a seus cooperadores pela difícil tarefa imposta por uma estação”.²³

Esses eventos esportivos, banquetes e reuniões mostravam como a atividade laboral desses homens de várias idades – e em alguns casos também de suas famílias – influenciava a utilização do tempo livre, o cotidiano e a sociabilidade. E um aspecto que é interessante sublinhar aqui é que tal sociabilidade poderia cimentar as relações entre chefes e trabalhadores e, ao mesmo tempo, facilitar o fluxo das expressões culturais dos diferentes traços regionais ou dos estados nacionais aos quais pertencia a população trabalhadora. Assim, por exemplo, o almoço em homenagem ao engenheiro Roussillion foi animado por uma banda musical composta por alguns operários do departamento de construção. Entre suas “peças selecionadas” estavam o Hino Nacional Argentino, a marcha britânica “God save the King” e a Marcha Real Italiana.²⁴ Da mesma forma, na homenagem a Blanch não faltaram “os acordes de violão” com “graciosos temas nacionais e estrangeiros”.²⁵ Essas trocas entre patrões, empregados e trabalhadores permitiram construir laços e comunicação entre a população trabalhadora, caracterizada pela sua diversidade de origens tanto em nível das hierarquias como entre os estratos menos qualificados. A existência de uma política empresarial que, por meio de programas de benefícios extrassalariais – principalmente atividades de lazer – orientou e canalizou a vontade de sociabilidade dos ferroviários e contribuiu para a integração desse universo diversificado de trabalhadores.

Aliás, mesmo nesses contextos festivos, as hierarquias laborais e sociais, longe de se dissiparem, foram atualizadas e fortalecidas, enquanto esses vínculos hierárquicos se mostraram adequados e aceitáveis. Também é preciso reconhecer que essas práticas carregavam hierarquias culturais. No contexto da ascensão do imperialismo no final do século XIX, não há dúvida de que esses administradores estrangeiros conceberam seus programas de benefícios como parte de sua missão civilizadora nas repúblicas do Cone Sul.²⁶ Com a criação dos centros culturais e esportivos, as gerências desejavam fomentar na sua equipe o que consideravam um aproveitamento frutífero, saudável e moralmente adequado do tempo

23 Vida Ferroviária: Venado Tuerto. **RF**, Suplemento, n. 7, p. 23, 31 jan. 1907.

24 Ferrocarril Oeste de Buenos Aires. La fiesta de los operarios del Departamento de construcción en honor del Ing. Roussillion. **RF**, II, n. 17, p. 62-3, 30 nov. 1907.

25 Vida Ferroviária: En honor de Don M. R. Blanch. **RF**, Suplemento, n. 8, p. 30-1, 28 fev. 1907.

26 A respeito, cf. O'BRIEN, Thomas. **The Revolutionary Mission**. American Enterprise in Latin America, 1900-1945. Cambridge: Cambridge University Press, 1996.

livre que, ao mesmo tempo, servia para reforçar o sentimento de pertença a uma comunidade ferroviária. Esses hábitos e valores que tentaram inculcar na equipe foram informados por uma concepção hierárquica da sociedade, especialmente as diferenças raciais e nacionais.

Nesse sentido, a difusão de determinados esportes no mundo do trabalho ferroviário constitui um exemplo revelador. Pouco depois de começar a ser publicada, a *Revista Ferroviaria* inaugurou uma seção chamada “Sports ferroviarios”, que informava sobre torneios de críquete, golfe, hóquei e futebol. Na promoção dessas práticas esportivas, ficou evidente a liderança dos gerentes das empresas britânicas. Por exemplo, em 1908, um comitê formado pelos diretores e gerentes de todos os departamentos das ferrovias britânicas doou um terreno bem situado perto de uma estação da cidade para estabelecer um campo de golfe e críquete. A propósito, esses campos esportivos e a organização de torneios contavam com a participação de empregados e trabalhadores de diferentes idades e nacionalidades. Eram excelentes ocasiões para reforçar a camaradagem e estreitar os laços entre o pessoal de diferentes seções da mesma empresa ou de empresas diferentes. Muitas vezes os torneios se transformavam em verdadeiros eventos sociais, como no caso do campeonato realizado no clube próximo à oficina principal da *Ferrocarril del Sud*, no povoado de Remédios de Escalada, que contou com a presença de famílias de outros bairros e cidades.²⁷ De uma popularidade ainda maior desfrutaram os torneios organizados pela *Railway Football League*. Fundada em junho de 1908, a liga incluía todas as equipes ferroviárias da Argentina e do Uruguai. Estas eram formadas exclusivamente por ferroviários e jogavam regularmente nas tardes de sábado.²⁸

Em suma, na hora de avançar com estratégias das empresas para atrair, reter e disciplinar seu pessoal, as administrações ferroviárias – principalmente as das companhias estrangeiras – confiaram em certos programas e dispensaram outros. Enquanto a questão da moradia mereceu atenção prioritária, qualquer tipo de ensaio relacionado à formação de seu pessoal gerava pouco comprometimento. Em vez disso, elas se destacaram por sua generosidade na promoção de atividades recreativas. Tiveram boa acolhida sobretudo entre os empregados, que por vezes promoviam iniciativas autônomas – até associações civis – e se encarregavam de difundir-las com tons elogiosos, como fazia a *Revista Ferroviaria*. Assim como os programas de benefícios não atingiam todos os empregados e trabalhadores de maneira igual, fica claro que nem todos participavam da mesma forma das atividades recreativas. No entanto, estas pareciam exercer um particular atrativo para uma população culturalmente diversa, que encontrava oportunidades de convívio, de forma descontraída, às quais as vezes podiam se juntar os familiares do pessoal, mulheres e crianças. Participar de uma refeição em homenagem a um chefe, juntar-se a uma equipe para fazer um jogo da corda, participar de uma corrida ou montar uma equipe de futebol

27 Ferrocarril Gran Sud de Bs. As. Competencia de cricket entre departamentos. *RF*, III, n. 29, pp. 194-7, nov. 1908.

28 Sports ferroviarios. Liga ferroviaria de football. *RF*, III, n. 25, p. 38, jul. 1908.

requeriam menos exigências, pelo menos em termos idiomáticos, do que assistir aulas noturnas, palestras ou realizar um curso de capacitação. Por fim, como se pode verificar, apesar do sentido de superioridade cultural das administrações e gerências, nessas celebrações ao ar livre, nesses torneios e competições, as empresas mostraram uma certa tolerância às diferenças nacionais da população trabalhadora, pelo menos porque tratava-se de expressões culturais do próprio mundo europeu. Na verdade, essa era uma concepção social e culturalmente hierárquica da “família ferroviária”, apesar de não exigir a diluição total de traços culturais diferenciados, que nas ocasiões festivas ou lúdicas pareciam poder conviver com relativa harmonia, pelo menos naquelas primeiras décadas do século XX, antes da eclosão da Primeira Guerra Mundial.

Os questionamentos dos trabalhadores e funcionários às estratégias empresariais

A CONCEPÇÃO de “família ferroviária” projetada pelas administrações e as práticas a elas associadas enfrentaram a diátribe e, por vezes, os ataques frontais dos militantes sindicais e em grande medida as críticas dos governantes nacionais, imbuídos dos princípios do reformismo social, como vários estudos já documentaram.²⁹ Vale ressaltar que essas questões estão na origem dessas práticas e não podem ser concebidas como uma resposta a uma estratégia empresarial já formulada e cristalizada. Claro, para os fins de nossa análise, é importante examinar aqui como essas objeções e desafios ganharam força no contexto da mobilização dos trabalhadores em meados de 1910, da abertura política em nível local e do aumento do nacionalismo em ambos os lados do Atlântico.³⁰

Na Argentina, os ferroviários estiveram na vanguarda da organização sindical. Em 1887 foi fundada *La Fraternidad* (LF), entidade que reunia maquinistas e foguistas e, após várias tentativas efêmeras, finalmente em 1912, o pessoal do tráfego, das oficinas e da via permanente e obras se juntou à *Federación Obrera Ferrocarrilera* (FOF). Suas mobilizações e ensaios grevistas tiveram sorte mista, mas ambas lideraram a primeira greve geral ferroviária de 1917.³¹ Sua pregação sustentada em defesa da solidariedade de classe entre os ferroviários

29 Cf. BADALONI, Laura. La familia ferroviaria a principios del siglo XX. Bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino. In: DICOSIMO, Daniel; SIMONASSI (comp.). **Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX**: indagaciones desde la historia social. Rosario: Prohistoria, 2011. pp.143-158; D'ÚVA. 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**, n. 24, p. 132, jan.-jun. 2020.

30 Nesse sentido, há vários trabalhos sobre o Brasil: LANNA, Ana Lucia Duarte. Trabalhadores das ferrovias. A Companhia Paulista de Estrada de Ferro, São Paulo, 1870-1920. **Varia História**, Belo Horizonte, v. 32, n. 59, p. 505-545, maio/ago. 2016; SOUZA, Robério S. **Tudo pelo trabalho livre**: trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia, 1892-1909). Salvador: EDUFBA, 2011; CARVALHO, Philippe Murillo S. de. Na defesa dos sagrados interesses: a greve dos ferroviários no sul da Bahia (Ilhéus e Itabuna, maio de 1927). **Revista Mundos do Trabalho**, Florianópolis, v. 11, p. 1-26, 2019.

31 GOLDBERG, Heidi. **Railroad Unionization in Argentina, 1912-1929**. The Limitations of a Working Class Alliance. Tese (Doutorado) – Yale University, 1979; THOMPSON, Ruth. **Organized Labor in Argentina: the Railway Unions to 1922**. Tese (Doutorado) – Oxford University, 1979.

representou uma alternativa e, naturalmente, uma ameaça ao ideal de uma família ferroviária multinacional promovido pelas empresas.

Por razões diferentes daquelas dos dirigentes sindicais, alguns intelectuais reformistas do início do século XX e funcionários do Estado nacional, especificamente os membros do *Departamento Nacional de Trabajo* (1907), questionaram aquela visão harmoniosa de família industrial que as empresas projetavam. Seus questionamentos procuravam fortalecer a ingerência da autoridade estatal na regulação das relações laborais, a qual era muito limitada a começos do século XX. Até então, a legislação concentrava-se na segurança e no bom funcionamento do serviço ferroviário, e a sua fiscalização dependia da *Dirección General de Ferrocarriles*. No entanto, faltavam regulamentações que reconhecessem aos trabalhadores direitos em termos de jornada de trabalho, garantias laborais e salariais, promoções e benefícios.³² A concepção e os objetivos de racionalização do mundo do trabalho nem sempre coincidiam com os diretores e gerentes das ferrovias. Enquanto o último visava construir grandes empresas lucrativas onde prevalecesse a harmonia entre superiores e trabalhadores, em um clima cultural multinacional, o primeiro pretendia fortalecer a autoridade do Estado e transformar os trabalhadores em cidadãos argentinos.

Até certo ponto, as autoridades estatais se juntaram a ativistas sindicais em seus esforços para limitar o poder das administrações ferroviárias e seu desafio ao ideal da família ferroviária cosmopolita. Havia, no entanto, uma diferença substancial: estes últimos esperavam construir uma comunidade de trabalhadores conscientes, cuja solidariedade superasse as diferenças nacionais em nome do internacionalismo proletário; enquanto aquelas tentavam nacionalizar essa população trabalhadora heterogênea, empunhando a defesa dos princípios constitucionais – não mais aqueles do internacionalismo proletário – contra o poder das grandes empresas. Para os reformistas, portanto, era imperativo que o Estado garantisse aos trabalhadores o exercício de todos os seus direitos como habitantes de uma república moderna.³³ Ambos os discursos influenciariam o vocabulário com que os trabalhadores defenderam suas demandas perante as empresas e serviram como uma espécie de língua franca para essa população trabalhadora multinacional.

Sem desconsiderar a eficácia dos ataques que militantes e governantes fizeram ao ideal de família ferroviária harmoniosa e cosmopolita patrocinada pelas empresas, o que é interessante sublinhar aqui é a forma como a Grande Guerra minou esse ideal. Em outras palavras, ao abordar a dimensão transnacional, pode-se observar outro fator que contribuiu para minar as estratégias de benefícios e práticas de sociabilidade promovidas por empresas

32 Cf. PALERMO, Silvana A. La acción del Departamento Nacional del Trabajo frente a los conflictos laborales en los ferrocarriles y su intervención en la gran huelga de 1917. In: LOBATO, Mirta Z.; SURIANO J. (comp.). **La sociedad del trabajo**. Las instituciones laborales en la Argentina (1900-1955). Buenos Aires: Editorial Edhasa, 2014. p. 57-83.

33 A esse respeito, SURIANO, Juan. La construcción del lenguaje de derechos obreros en la Argentina, 1900-1943. In: SURIANO, Juan; SCHETTINI, Cristiana (comp.). **Historias cruzadas**. Diálogos historiográficos sobre el mundo del trabajo en Argentina y Brasil. Buenos Aires: Editorial Teseo, 2019.

ferroviárias estrangeiras. A propósito, suas iniciativas foram capazes de prosperar em tempos bons. Confiante na expansão do mercado, com disponibilidade de capital e altos lucros, as empresas ferroviárias conseguiram fazer frente aos custos que esses programas exigiam. No entanto, a crise econômica provocada pela Primeira Guerra Mundial acabou com essa prosperidade e, com ela, a filantropia corporativa. Foram tempos difíceis para o mundo ferroviário, devido à deterioração das condições de trabalho, cortes de salários e desemprego. Com efeito, entre 1913 e 1917, as empresas ferroviárias reduziram o seu pessoal em mais de 15% e a remuneração, mensal ou diária, dos que continuaram a trabalhar.

Vale ressaltar que o impacto da Grande Guerra não foi apenas de ordem econômica. Sem dúvida, também teve um efeito corrosivo sobre as práticas de sociabilidade que sustentavam a imagem de uma família ferroviária cosmopolita e harmoniosa. Com efeito, a partir de meados de 1914, as empresas ferroviárias estrangeiras com sede na Argentina se viram em guerra. A contenda transformou a atitude das administrações para com os seus próprios empregados e trabalhadores e, no quadro das rivalidades nacionais que gerou, aquela “família ferroviária” viveu as tensões típicas dos confrontos entre nações.

Em primeiro lugar, as companhias ferroviárias britânicas e francesas apoiaram ativamente o esforço dos Aliados e encorajaram seus empregados e trabalhadores a se unirem à causa. Uma lista de funcionários da *Ferrocarril Central Argentino* documenta que muitos ferroviários abandonavam seus cargos “por causa da guerra” e, em alguns casos, foi registrado que “morreram em combate” ou simplesmente, não voltaram da Europa.³⁴ O cotidiano das empresas estrangeiras com sede na Argentina não era alheio ao drama coletivo causado pela guerra. O ambiente descontraído de banquetes e festividades foi alterado pela celebração de serviços fúnebres simbólicos em memória de alguns dos antigos empregados ou trabalhadores falecidos, conforme revelado por algumas fotos da época da *Ferrocarril Francés de Santa Fe*.³⁵ O apelo aos sentimentos patrióticos dos empregados e operários ferroviários não vinha só das empresas, mas também do renovado ativismo das associações étnicas de todos os países beligerantes. Para estimular a lealdade dos trabalhadores à causa nacional, eles foram instados a evitar greves e conflitos para garantir a regularidade do serviço e a chegada dos cereais argentinos aos mercados europeus. Assim, por exemplo, frente ao mal-estar que assolava as empresas no início de 1918, em consequência das desavenças entre as administrações e os trabalhadores suscitadas pela aplicação do regulamento ferroviário, o ministro britânico na Argentina pediu ao governo que resolvesse os conflitos prontamente, enquanto associações italianas pediam a seus conterrâneos ferroviários que trabalhassem para fornecer comida aos soldados na Europa. Argumentaram que ao aderir a um conflito

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

35 **Archivo Fotográfico del Ferrocarril de Santa Fe, 1891-1948**. Buenos Aires: Ediciones Fundación Antorchas, 1992, p. 64; OTERO, Hernán. **La guerra en la sangre**. Los franco-argentinos ante la Primera Guerra Mundial. Buenos Aires: Ed. Sudamericana, 2009. p. 104-10; TATO, María Inés. **La Trinchera Austral**. La sociedad argentina ante la Primera Guerra Mundial. Rosario: Prohistoria Ediciones, 2017.

sindical na Argentina significava, na verdade, aliar-se ao inimigo.³⁶ Ao mesmo tempo em que se exigia que os empregados e trabalhadores da mesma nacionalidade demonstrassem seu apoio e lealdade à causa patriótica, outros empregados e trabalhadores repentinamente viravam inimigos, em virtude do conflito internacional. Na verdade, os alemães e austríacos se tornaram alvos fáceis na febre de racionalização que a recessão havia desencadeado.³⁷

Em segundo lugar, nesse clima de tensão e desconfianças diplomáticas, as teorias conspiratórias não tardaram em aparecer. É verdade que a crença nos instigadores alemães que atuavam a favor dos grevistas foi matizada pela *Review of the River Plate* e pela chancelaria britânica. No entanto, algumas fontes britânicas e norte-americanas sugeriram essa conexão, segundo a revista *The Times* e comunicações do embaixador dos Estados Unidos na Argentina junto ao secretário de Estado.³⁸ Da mesma forma, o acirramento das rivalidades nacionais acentuou os estereótipos em relação a outras comunidades de imigrantes, como a espanhola e a do Leste Europeu, englobadas sob o rótulo de russos. Um boato se espalhou em alguns círculos britânicos de que anarquistas espanhóis tinham vindo para a Argentina financiados em parte com dinheiro alemão com o propósito de organizar greves. Nesse clima, as perseguições aos trabalhadores do Leste Europeu, considerados agitadores por definição, se intensificaram.

Ao protestar frente a essa situação, os dirigentes sindicais denunciaram que os trabalhadores sofriam tanto com a vulnerabilidade decorrente da crise econômica quanto com a arbitrariedade decorrente das rivalidades nacionais exacerbadas pela guerra. Em outubro de 1916, o jornal *La Fraternidad* denunciou,

Eles começaram exigindo que seus trabalhadores de nacionalidade francesa, independentemente de sua idade e número de família, participem do massacre do velho mundo, deixando suas casas abandonadas. E os que se recusam a partir, alegando motivos muito justificados, são mortificados com castigos injustos e contínuos. Mas nenhum desses senhores, que demonstram tanto interesse pela pátria, se preocupou em fazer as malas e cumprir seu dever nas trincheiras. Isso fica para os trabalhadores ...³⁹

No início de 1917, o sindicato *La Fraternidad* apresentou um memorial ao ministro das Obras Públicas, Pablo Torello, exigindo, entre outras coisas, uma lei de estabilidade para proteger o pessoal ferroviário de exonerações arbitrárias. Foi argumentado que,

Muitas exonerações arbitrárias ocorreram por ocasião da guerra europeia. A República Argentina foi uma das primeiras nações a declarar sua absoluta neutralidade no conflito sangrento, mas, apesar disso, os trabalhadores têm sido despedidos pelo único crime de terem nascido em país beligerante ou de se recusar a ir para a Europa. Para matar ou ser morto, a *Ferrocarril Pacífico* suspendeu muitos trabalhadores por serem austríacos ou alemães,

36 GOODWIN, Paul. **Los ferrocarriles británicos y la UCR**. Buenos Aires: Ediciones La Bastilla, 1974, p. 139-40.

37 Veja-se ROCK, David. **El radicalismo argentino 1890-1930**. Buenos Aires: Amorrortu, 1992. p. 319. Para uma consideração precisa desta questão, cf. BADALONI, Laura. Listas negras y protesta obrera. El Ferrocarril Central Argentino y sus trabajadores durante la Primera Guerra Mundial. **Historia Crítica**, 66, 2017.

38 GOODWIN, ibidem, pp. 91-2.

39 Recrudece el abuso en el F.C.S.F. **La Fraternidad (LF)**, X, n. 147, p. 4, 1 out. 1916.

e a *Ferrocarril de Santa Fe*, a *Ferrocarril Rosario*, a *Puerto Belgrano* e a *Compañía General de Ferrocarriles*, na província de Buenos Aires” [fizeram o mesmo] depois de ter querido obrigá-los a ir à França para cumprir funções militares como cidadãos desse país. E o Poder Executivo não pôde fazer nada a respeito deste assunto que afetava profundamente a neutralidade argentina e que só prejudicava aqueles estrangeiros que conseguiram formar aqui um lar “argentino”, um lar que foi desfeito, sem qualquer escrúpulo, para satisfazer os mesquinhos ódios de nacionalidade.⁴⁰

Em tons menos solenes, algumas cartas de ferroviários denunciaram essas mesmas arbitrariedades. Uma carta publicada em *El Obrero Ferroviario* (EOF), no final de 1914, afirmava:

Os jesuítas do *Compañía General de Ferrocarriles*, sem saber o que fazer, querem demonstrar um “*espíritu de raza*”. Os cavalheiros querem provar que são francófilos a todo custo e fazem isso contra os austríacos. No dia 20 de setembro, o engenheiro Rossich, o gerente do entroncamento de Puerto R., Baissich, o auxiliar dele e muitos outros empregados foram despedidos pelo grave crime de serem austríacos. Deixo outras mil calamidades por enquanto no tinteiro, mas enquanto os jesuítas continuarem na sua infâmia, sempre haverá um que não se cala.⁴¹

Junto com essas reclamações, também eram relatadas as constantes pressões a que os ferroviários eram submetidos para obrigá-los a colaborar com as nações beligerantes. Uma carta assinada por “um passageiro com passe” afirmava que no *Ferrocarril Oeste* exigia-se que os trabalhadores “pagassem por mil razões: assinatura do Boletim de Guerra; pelos cigarros aos soldados que lutam nas trincheiras de além-mar; para presentear um avião à Inglaterra ...”⁴² O obséquio mereceu várias críticas, nas quais se afirmava que ele era “o produto de uma pequena e iníqua expropriação feita sobre os salários dos trabalhadores, aos quais foi imposta a contribuição de um peso”.⁴³

Como pode ser visto, a conflagração global acabou com a imagem de uma família ferroviária multinacional unida, cultivada pelas empresas. Não havia dúvidas sobre as fragilidades daqueles trabalhadores pertencentes aos impérios centrais e sobre o desamparo de muitos oriundos dos países aliados frente às exigências de lealdade patriótica impostas pelas gerências. Nesse clima, não é surpreendente que um volume de tensões sociais e discriminações culturais de longa data também tenham saído à superfície. Na verdade, o que parecia levar a outros trabalhadores ferroviários – independentemente de sua filiação nacional – a se solidarizar com essas demissões injustificadas foi precisamente o seu conhecimento dos abusos diários de poder e a experiência de discriminação. Sob a aparência dessa comunidade plural e harmoniosa projetada pelas empresas, a falta de regras transparentes e o menosprezo pelas diferenças sociais e culturais foram preocupações sentidas pela maioria dos ferroviários.

40 Un grave capítulo de cargos: el memorial al Ministro de Obras Públicas”, *LF*, X, n. 154, p. 5, 15 jan. 1917.

41 La Bajada. *El Obrero Ferroviario (EOF)*, n. 25 y 26, p. 3, out. e nov. 1914.

42 Siluetas. *EOF*, IV, n. 35, p. 2, fev. 1916.

43 Patriotismo británico. *EOF*, III, n. 33, p. 4, out. 1915.

É verdade que essa experiência comum de discriminação pode contribuir para fortalecer as solidariedades entre trabalhadores de diferentes nacionalidades e origens culturais, embora também seja verdade que o nacionalismo militante que desencadeara a guerra poderia agir, por sua vez, minando-a. Como resultado, os sindicatos ferroviários contestaram enfaticamente as alegações de conspiração e *complot*, temerosos de que a lealdade nacional de muitos trabalhadores os inibisse de cooperar em uma ação coletiva conjunta. Esse foi o caso na resposta do sindicato *La Fraternidad* à acusação do jornal britânico *Herald*. Em fevereiro de 1917, o jornal denunciou que as tentativas de greves ferroviárias contaram com a cumplicidade do capital alemão, interessado em enfraquecer os interesses britânicos. *La Fraternidad* descreveu essa teoria como uma “fantasia das mais toscas” e alertou sobre a manipulação do nacionalismo pelas administrações britânicas, explicando que “o [assunto] da ajuda dos alemães é outra invenção destinada a promover a adesão às empresas por parte do pessoal de nacionalidade em beligerância com os impérios centrais”.⁴⁴ Portanto, exortava: “Companheiros ferroviários! Cuidado com os apóstolos da conveniência. A nacionalidade aqui não precisa interferir em nada. Ninguém fala em greve, ninguém faz propaganda nesse sentido sob uma determinada nacionalidade”.⁴⁵

A se julgar pela adesão significativa de empregados e trabalhadores à greve geral ferroviária do final de 1917, a pregação internacionalista dos líderes sindicais dos ferroviários deu resultado. O movimento de greve transcendeu as suspeições conspiratórias e os confrontos nacionais para sustentar a interrupção dos serviços em todo o país por quase três semanas consecutivas, de 24 de setembro a 17 de outubro daquele ano. O Poder Executivo teve de intervir e pôr fim ao conflito, impondo por decreto uma regulamentação nacional das obras ferroviárias e um aumento geral dos salários. Por sua vez, o presidente autorizou aumento de tarifa para compensar as empresas ferroviárias. As medidas não satisfizeram a todos igualmente e o retorno à normalidade não foi isento de complicações. Porém, dali em adiante, o bem-estar dos ferroviários não era mais uma questão que as empresas pudessem definir com total autonomia. A partir da década de 1920, o Estado nacional avançaria nesse campo, como ator legítimo e relevante, a partir da sanção da legislação previdenciária, do crédito habitacional e dos programas de capacitação.

Palavras finais

EM MARÇO DE 1908, uma nota da *Revista Ferroviaria* celebrava que no Congresso Ferroviário que se realizaria em Buenos Aires num futuro próximo, haveria uma sessão dedicada a “medidas para promover o bem-estar de empregados e operários ferroviários”. A ocasião foi propícia para uma comissão especializada abordar temas-chave como “a regulamentação do

44 Una huelga ferroviaria en la Argentina. Complicidad del capital alemán. *LF*, X, n. 157, p. 3, 1 feb. 1917.

45 *Ibidem*, o sublinhado é nosso.

trabalho e sua remuneração equitativa”. Com otimismo afirmava: “a grande família ferroviária deposita suas esperanças na justiça da comissão” e concluía lembrando: “o empregado que possa viver com relativa folga e que saiba que o seu futuro está assegurado, através de medidas previdentes, durante os anos em que a vida se esvai no crepúsculo, será um bom servidor da empresa e tratará dos interesses que lhe são confiados como se fossem os seus próprios”.⁴⁶

A confiança no interesse, capacidade e predisposição das administrações ferroviárias em garantir o bem-estar do seu pessoal revelava o sucesso dessas estratégias empresariais destinadas a criar laços de cooperação, fidelização e representação da empresa como uma grande família. Como se tentou demonstrar aqui, essas práticas e o imaginário a elas associado traduziam uma imagem idílica das ferrovias: um mundo do trabalho cosmopolita, fraterno e próspero. Sem dúvida, esse retrato reflete de forma parcial e enviesada o cotidiano laboral das empresas ferroviárias sediadas na Argentina. No entanto, não pode ser descartado, pois representava o ideal que as grandes empresas buscaram projetar e constituía uma construção ideológica enraizada em práticas e rituais que serviram para reforçar laços pessoais reais ou imaginários.

Na Argentina, as administrações ferroviárias, em sua maioria estrangeiras, enfrentaram o desafio de atrair e disciplinar um grande número de trabalhadores de diferentes nacionalidades. Nesse contexto, o desenvolvimento de programas de benefícios extrassalariais e a promoção de atividades recreativas e a sociabilidade informal visaram à criação de uma comunidade ferroviária harmoniosa em duplo sentido: como expressão da cooperação entre trabalhadores e trabalhadores de diferentes hierarquias e símbolo de coexistência pacífica de um pessoal multinacional. Parte do clima de harmonia corporativa pareceu residir precisamente na celebração dessa diversidade de nacionalidades, não em sua dissolução sob uma identidade cultural única e homogênea. É claro que, ao mesmo tempo, a construção de um sentimento de pertencimento e lealdade à empresa exigiu um mínimo de interação social que canalizou a vontade de sociabilidade dos empregados e trabalhadores de diferentes origens, o que prejudicava uma interação que estivesse limitada exclusivamente ao grupo comunitário.

Assim, os programas de benefícios extrassalariais e, muito particularmente, como já se explicou aqui, as atividades recreativas, vinculavam um quadro de funcionários social e culturalmente heterogêneos por meio de atividades concretas e cotidianas. Assim, naturalizavam a visão promovida pelas empresas no início do século XX quanto à integração adequada de uma força de trabalho multinacional. Sua relevância documenta tanto a singularidade das estratégias empresariais ferroviárias na Argentina quanto o cotidiano e o aproveitamento do tempo livre de grande parte dos trabalhadores e, em certa medida, também de suas famílias. Em conjunto, tais programas e práticas contribuíram para a constituição de uma comunidade ferroviária, ao permitir ir além das identidades de ofício, para reforçar o sentimento de

46 Mejoramiento del gremio ferroviario. **RF**, II, n. 21, p. 449, 31 mar. 1908.

pertencimento aos diferentes ramos das empresas (oficinas, tráfego, via permanente e obras, administração e gestão) e identificação com a empresa. Essas experiências e a sua divulgação através de uma publicação como a *Revista Ferroviaria* contribuíram para consolidar, no início do século XX, uma imagem de uma “família ferroviária” solidária, uma construção patrocinada pelas empresas, mas à qual os trabalhadores não foram alheios e, muito especialmente os empregados.

Claro que, em alguns anos, a confiança expressa no artigo de *Revista Ferroviaria* se provaria excessiva e ilusória. Com o avanço da década de 1910, com a crise econômica e a guerra mundial, as “previsoras medidas” das administrações ferroviárias desapareceriam. Naturalmente, a grandeza das empresas, suas possibilidades de oferecer crédito habitacional, construir conjuntos habitacionais, doar terrenos para clubes, organizar sistemas de previdência, contribuir no estabelecimento de serviços médicos e farmácias, bibliotecas, atividades culturais e recreativas dependiam muito de sua potencialidade econômica. Esses programas puderam se expandir naqueles tempos de alta lucratividade para as empresas e foram reduzidos nos anos de recessão econômica da Grande Guerra. Como insistimos, para explicar as mutações nas estratégias empresariais, além de considerar esses condicionantes econômicos, é preciso contemplar o peso da mobilização dos trabalhadores e a interferência dos funcionários do Estado. Não menos importante para uma sociedade de imigração europeia, cujas empresas principais também eram estrangeiras, foi a experiência traumática da Primeira Guerra Mundial. As implicações desse acontecimento em nível local e o seu impacto na deslegitimação do ideal de “família ferroviária” postulado pelas empresas não podem ser subestimadas. Ao obrigar as administrações estrangeiras a se unirem ao esforço patriótico das nações de origem, a disputa aumentou as tensões, expôs tendências, favoritismos e arbitrariedades no mundo do trabalho ferroviário. Aos olhos dos trabalhadores, ficou claro que a equidade não prevalecia na “grande família ferroviária”, e que ser um bom empregado ou trabalhador não era suficiente para merecer um tratamento justo, nem poderia ser depositada maior confiança na previsão das empresas para garantir o bem-estar do pessoal e de suas famílias.

Recebido em 03/05/2021

Aprovado em 12/07/2021