

La construcción de una empresa moderna: El Ferrocarril Central Argentino y sus trabajadoras y trabajadores

The construction of a modern company: The Ferrocarril Central Argentino and its workers

Angela Vergara*

Reseña: BADALONI, Laura. **Ferrovianos Del Central Argentino:** La Conformación de un Colectivo de Trabajadores (1902-1933). Buenos Aires, Argentina: Ediciones CEHTI, Ediciones Imago Mundi, 2022.

Palabras claves: Ferrocarriles, paternalismo, scientific management.

Keywords: railroads, paternalism, scientific management.

Resumen: La expansión de las líneas férreas, la constitución de empresas ferroviarias y el establecimiento de talleres y maestranzas se convirtieron en un engranaje clave del capitalismo industrial. Para historiadores como Guillermo Guajardo, los ferrocarriles en América Latina cumplieron un papel importante en el traspaso de tecnología, el transporte de materias primas, y los inicios del proceso de industrialización. Asimismo, los ferrocarriles y sus instalaciones aledañas crearon formas modernas de trabajo y relaciones laborales, y muchas de estas empresas, tanto privadas como estatales, fueron pioneras en la ejecución de programas de corte paternalista y asistencialista e, incluso, de los primeros sistemas de retiro y seguridad social. Por su parte, las y los trabajadores ferroviarios conformaron un colectivo singular, diverso y militante, cuyas luchas, vivencias e historias nos permiten comprender los complejos procesos de formación de la clase obrera en el continente.

* California State University - Los Angeles. E-mail: avergar@exchange.calstatela.edu. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9474-7559>.

EN *Ferrovianos del Central Argentino: La conformación de un colectivo de trabajadores (1902-1933)*, la historiadora Laura Badaloni reconstruye la historia del Ferrocarril Central Argentino (FCCA) durante las primeras tres décadas del siglo XX. A partir de una investigación acuciosa que incluyó, entre otras fuentes, el archivo general ferroviario, archivos de personal, publicaciones empresariales y prensa y documentos sindicales, Badaloni “se propone deshilar” el entramado de las relaciones sociales y productivas y “mostrar el carácter multidimensional y complejo del proceso de conformación de un colectivo de trabajadoras y trabajadores como fue el del FCCA”.¹ Pero *Ferrovianos del Central Argentino* va más allá de la historia local; inserto en un marco global y transnacional y en diálogo con una historiografía amplia, el libro conecta las prácticas y experiencias locales con el origen extranjero del capital y, sobre todo, el flujo de ideas sobre modernización, racionalización, y gestión de la mano de obra.

En primer lugar, este libro demuestra la importancia de estudiar las características del capital y su entramado administrativo. En el primer capítulo, la autora sitúa FCCA en un espacio específico, la pampa y la ciudad de Rosario, y ofrece una periodización para comprender los quiebres y cambios ocurridos durante el período estudiado. Badaloni identifica tres momentos en la historia de FCCA: la expansión (1902-1914), el retroceso (1914-1921), y la inestabilidad y crisis (1922-1933). Sobre la base del análisis de fuentes como la *Revista del Ferrocarril Central Argentino*, los documentos de la junta de socios, y otras publicaciones de la empresa, la autora demuestra que esta empresa recurrió a estrategias como la racionalización y la publicidad para hacer frente a los cambios económicos. Asimismo, su detallada descripción del entramado administrativo de FCCA, desde los socios y el directorio en Londres hasta los jefes de los distintos departamentos en Rosario, muestra la complejidad y extensión de esta compañía y las formas y estilos de ejercer el poder.

En el segundo capítulo, Badaloni nos introduce al colectivo laboral ferroviario. El uso de fuentes estadísticas y datos provenientes del archivo de personal dan cuenta de la masividad de la fuerza de trabajo, entre 20.000 y 35.000 trabajadores, su origen diverso, y la existencia de distintos oficios y tipos de contrato. En los talleres, por ejemplo, trabajadores con distintas especializadas reparaban y mantenían el equipo ferroviario (coches, vagones y maquinarias), una organización jerárquica que se reproducía en la organización del espacio físico de trabajo. Al igual que en otras empresas de ferrocarriles, la mano de obra estaba compuesta fundamentalmente por hombres y “las mujeres ocupaban un lugar minoritario e invisibilizado”.² Sin embargo, las fuentes dan cuenta de algunas mujeres que trabajaban como guardabarreras y guardavías o realizaban trabajos domésticos al interior de la empresa. Asimismo, muchas trabajaban en situaciones de informalidad y, como madres, esposas e hijas, garantizaban la reproducción de la mano de obra y realizaban tareas de cuidado.

1 BADALONI, Laura. **Ferrovianos Del Central Argentino: La Conformación de Un Colectivo de Trabajadores (1902-1933)**. Buenos Aires: Ediciones CEHTI; Ediciones Imago Mundi, 2022. p. XXXVI.

2 BADALONI, op. cit., p. 73.

Uno de los aportes más importantes de este libro es el análisis crítico de las estrategias de control de la mano de obra y paternalismo industrial desplegadas a lo largo del período. Laura Badaloni nos propone repensar estas políticas desde una perspectiva relacional que toma en cuenta tanto a la empresa y sus ideas como la diversidad de respuestas de las y los trabajadores. El análisis crítico del paternalismo ferroviario revela que existía una brecha entre los ideales de la empresa y la realidad, en la cual un mundo de trabajadores diversos y con “conciencia propia” incorporaban, resistían, y apropiaban distintos elementos de estas políticas de gestión.

El paternalismo industrial, afirma Badaloni, no fue estático y cambió a lo largo del tiempo, ajustándose a las necesidades del capital ferroviario y las demandas obreras. Por ejemplo, en sus inicios, la empresa actuaba en forma unilateral y sus reglamentos incluían una larga lista de prohibiciones que buscaban disciplinar a la mano de obra. Con el tiempo, los beneficios se expandieron y cubrieron la atención médica a través de una sociedad de socorros mutuos, vivienda, educación, actividades y espacios de recreación, y fondos de pensiones. Si bien algunos de estos programas entregaron beneficios tangibles, FCCA no dudó en utilizarlos para desalentar huelgas y otros movimientos de protesta.

Parte de las estrategias de control de la mano de obra se desplegaron en los centros de trabajo a través de distintas formas de racionalización, las cuales tuvieron un fuerte impacto en el colectivo ferroviario. Al igual que en su examen del paternalismo, Badaloni nos ofrece un análisis crítico y lleno de matices que sitúa el concepto *scientific management* en el contexto de la Argentina de los años veinte y establece las diferencias entre el modelo y su aplicación e interpretación local. Así, Badaloni demuestra que, si bien los ejecutivos e ingenieros estaban al tanto de los debates sobre racionalización y organización científica de la producción en boga en Estados Unidos y Europa, adaptaron y seleccionaron los elementos que tenían sentido en los lugares y coyunturas locales. Por ejemplo, FCCA reorganizó el espacio de los talleres e incorporó nueva maquinaria y herramientas, implementó el trabajo por pieza, y persiguió los comportamientos que entorpecían el ritmo de trabajo. Una serie de notas encontradas en los archivos de la empresa muestran las formas y conductas que eran castigadas como el fumar, el ausentismo, el abandono, el ocio, o el juego durante las horas de trabajo. Un ejemplo de la riqueza de estas fuentes es el relato del caso de un trabajador que fue suspendido por tres días en marzo de 1926 por ser “sorprendido haciendo mate”.³

En el último capítulo, Badaloni resume las formas de resistencia y organización del colectivo ferroviario. Más que un análisis en profundidad de la protesta, esta sección busca ofrecer un panorama general de los principales hitos del período y de las formas de institucionalización del conflicto social. Al igual que en otros países, los ferroviarios de FCCA se organizaron tempranamente, tanto a nivel local como nacional. El relato de los paros y las huelgas más relevantes evidencian como las y los trabajadores ferroviarios respondieron a las

3 BADALONI, op. cit., p. 250.

medidas de racionalización de la empresa y los cambios políticos y sindicales de esos años, así como las alianzas que establecieron con otros grupos obreros.

Ferrovianos del Central Argentino: La conformación de un colectivo de trabajadores (1902-1933) es un gran aporte para pensar la historia de la formación de la clase obrera en América Latina. Laura Badaloni observa con agudez y prolijidad el despliegue del paternalismo industrial, los procesos de racionalización, y las relaciones laborales y cotidianas entre capital y trabajo en una empresa moderna de comienzos del siglo XX ubicada en la periferia del mundo industrial. El libro es además un modelo de cómo hacer historia del trabajo: prestar atención tanto a la empresa como al colectivo laboral, analizar lo local sin descuidar los aspectos nacionales y globales, y, sobre todo, tomar en cuenta la heterogeneidad de las respuestas provenientes del mundo del trabajo. Como bien señala la autora al final de la obra, este estudio deja abierta muchas “interrogantes y pistas para seguir explorando e investigando” tanto el “pasado ferroviario” como “la historia obrera en la Argentina”⁴. Por ejemplo, alguna de estas preguntas que quedan abiertas son las formas de organización sindical y sus relaciones con otros sectores de la clase obrera, el rol del estado y los cambios políticos, y la relación entre cambio tecnológico, automatización y mano de obra.

Recebido em: 28/03/2023

Aprovado em: 19/05/2023

4 BADALONI, op. cit., p. 341.