

Empresas ferroviarias, viviendas para trabajadores y cuestión social en la Argentina moderna (1890-1920)

Railroad Companies, Workers Housing and Social Question in Modern Argentina (1890-1920)

Silvana A. Palermoⁱ
palermosilvi@gmail.com

Resumen

Este artículo examina el papel de las empresas ferroviarias en la promoción de la vivienda en Argentina entre la crisis de 1890 y la primera posguerra. Argumenta que, pese a las controversias que suscitaron entre directivos y gerentes ferroviarios, estas medidas devinieron una prioridad en la agenda de programas de las compañías diseñados para el bienestar de empleados y obreros. Procura demostrar que las políticas de promoción de vivienda de las compañías ferroviarias fueron parte de un debate más amplio sobre la cuestión social y merecieron objeciones de parte de importantes intelectuales reformistas del período. Para esto, examina un corpus documental diverso -informes y revistas especializadas- comunicaciones y artículos presentados a los congresos y el boletín auspiciado por la *Asociación Internacional Permanente del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles (AIPCSFFCC)* y el bien conocido informe sobre la clase obrera en el interior del país de Juan Biale Massé.

Palabras claves: ferrocarriles, vivienda, cuestión social.

Abstract

This article examines the role of railroad companies in promoting housing in Argentina between the crisis of 1890 and the aftermath of the First World War. It contends that, despite the controversies that this issue aroused among railway executives and managers, housing employees and workers became a central chapter in the company welfare programs. In addition, it seeks to demonstrate that railroad companies' housing policies were part of a larger debate on the social question and deserved major criticisms on the part of important reformers of that period. This study is based on the analysis of a variety of railway companies and official documents -reports and journals-, papers and publications presented at the conferences and the bulletin of the *Asociación Internacional Permanente del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles (AIPCSFFCC)*, and the well-known report on the situation of the working classes in Argentina written by Juan Biale Massé.

Keywords: railways, housing, social question.

Recibido: 10 de abril de 2019.

Aprobado: 9 de junio de 2019.

ⁱ Instituto de Ciencias, Universidad Nacional General de General Sarmiento (UNGS) y Comisión Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Agradezco a Lujan Menazzi e Ivana Socoloff la invitación a las Jornadas "Empresas, empresarios y burocracias estatales en la producción del espacio urbano a través de la historia" y las valiosas sugerencias de los comentaristas y participantes a la versión preliminar de este trabajo.

Introducción

Protagonistas indiscutidos de la era industrial de fines del siglo XIX y principios del siglo XX, los ferrocarriles, además de su indudable impacto económico, transformaron las formas de viajar, las concepciones del tiempo y espacio, el paisaje rural y urbano y también podría argumentarse los modos de habitar. Así ocurrió en la Argentina, una de las naciones latinoamericanas, capaz de contar con una de las redes más extendida y densa de la región en 1910, año en que celebraba el Centenario de su Independencia. Diferentes aristas de las mutaciones que los ferrocarriles provocaron son objeto de atención por parte de especialistas de distintas disciplinas y, como se sabe, mucho se ha discutido sobre su efecto en el crecimiento y desarrollo de la economía argentina. En las últimas décadas, la historiografía se ha inclinado a reconstruir la dinámica de su expansión a partir del estudio de las empresas ferroviarias, su organización y gestión y ha reconsiderado el papel del Estado nacional y los Estados provinciales en la promoción, construcción y administración de las líneas.¹

Desde perspectivas propias de la historia social, algunos estudios indagan las trayectorias del personal jerárquico de las administraciones ferroviarias, las carreras laborales de técnicos y empleados, las estrategias de organización empresarial y del trabajo, la conformación de una burocracia especializada en las agencias estatales.² También se recupera la centralidad de las relaciones laborales en estas primeras grandes empresas, la especificidad y diversidad de ese mundo del trabajo, las experiencias cotidianas de sus empleados y trabajadores, sus organizaciones sindicales, sus condiciones de vida, sociabilidad y cultura.³ En consonancia con estas líneas de indagación, este artículo examina por qué y cómo las grandes compañías ferroviarias en la Argentina se involucraron en la promoción de viviendas para empleados y obreros a comienzos del siglo XX. Repone el protagonismo de los administradores de las empresas -ya fueran extranjeras o nacionales- en el debate sobre las condiciones de vida de la población trabajadora, en general, y sobre sus modos de habitar, en particular.

En su primera sección, este artículo examina los orígenes de los programas de beneficios extrasalariales para empleados y obreros, que comprenden el período que media entre la crisis de 1890 y la primera posguerra. Procura dar cuenta de las intensas reflexiones y ambivalencias que el diseño e implementación de este tipo de programas suscitaron entre técnicos, especialistas y miembros del personal jerárquico de las empresas ferroviarias. En el segundo y tercer apartado se analizan las medidas llevadas adelante por estas grandes compañías en materia de vivienda: los préstamos para la construcción o remodelación de casas familiares y la construcción de barrios ferroviarios en zonas anexas a los grandes talleres de reparación de material de tracción y rodante respectivamente. La reconstrucción histórica de este involucramiento de las empresas ferroviarias en materia de vivienda para su personal intenta arrojar luz tanto sobre las posiciones del personal superior de las empresas como sobre la postura articulada por algunos reformistas de la época, en particular Juan Bialet Massé, autor del reconocido *Informe sobre estado de las clases obreras en el Interior de la República*. A modo de balance tentativo, las consideraciones finales ponderan las concreciones de esas

¹ Sin pretensión de exhaustividad, cabe mencionar: Justo López y Waddell (2007), Schvarzer y Gómez (2006) Salerno (2003), Regalsky y Salerno (2005).

² Salerno (2008), Palermo (2001, 2006).

³ Para el período que aquí nos ocupa, cf. D´Uva (2018 y 2014), Badaloni, (2018 y 2016), Palermo (2012).

iniciativas empresarias y el modo en que moldearon experiencias y representaciones sobre el habitar de la población trabajadora en la Argentina de principios del siglo XX.

Este estudio presupone que para comprender el sentido y las disputas generadas por los ensayos en materia de vivienda para empleados y obreros de las empresas ferroviarias es preciso inscribir estas propuestas empresarias en el marco de un debate público más amplio sobre la llamada cuestión social. Como se sabe, ya desde fines del siglo XIX tuvieron lugar fuertes controversias en torno a la definición y eventuales soluciones frente a las consecuencias no deseadas del crecimiento económico capitalista de la Argentina. En este debate se involucraron múltiples voces: intelectuales reformistas, funcionarios estatales, un número creciente y diverso de profesionales de distintas disciplinas, partidos políticos, los trabajadores y sus organizaciones, asociaciones étnicas y de mujeres, la Iglesia Católica, entre algunos de sus exponentes más destacados (Zimmerman, 1995; Suriano, 2000). Tal como demuestran Anahí Ballent y Jorge F. Liernur (2014), uno de los capítulos nodales de la cuestión social lo constituyó la provisión de soluciones habitacionales para los sectores menos favorecidos. Precisamente, en las primeras décadas del siglo XX, se conformó lo que, en el lenguaje político de entonces, se denominó “la cuestión de la vivienda o de la habitación”, un tema clave en la discusión pública, aun cuando la construcción de viviendas se juzgara una responsabilidad prioritaria del mercado.

En las páginas que siguen se argumentará que las iniciativas de las empresas ferroviarias en materia de vivienda para su personal, pese a las controversias que suscitaban en el seno de su personal jerárquico, se convirtieron en una prioridad en ese variado menú de programas diseñados para el bienestar de empleados y obreros. Ellas resultaron tan relevantes como la conformación de sociedades de socorros mutuos o el estímulo a las actividades recreativas y, por cierto, mucho más significativa que los escasos ensayos emprendidos en materia de capacitación. El análisis se basa en la revisión de un corpus documental diverso, integrado por documentación empresarial - informes, memorias, revistas de empresas- y revistas especializadas, en particular la *Revista Ferroviaria (RF)*, una publicación auspiciada por varias empresas ferroviarias privadas y dirigida fundamentalmente al personal de las mismas.⁴ Asimismo, se analizan las presentaciones de ingenieros y gerentes de las compañías en los tres primeros Congresos de Ferrocarriles organizados por la *Asociación Internacional Permanente del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles (AIPCSFFCC)* así como artículos publicados en su *Boletín*. En función del examen del informe sobre las clases obreras en el interior del país de Biale Massé del año 1904 (se utilizará aquí la edición de 1985) se aborda la posición que sobre esos ensayos en materia de viviendas por parte de las empresas ferroviarias sostenían quienes, desde el campo reformista esperaban contribuir a orientar y definir políticas de Estado frente a la cuestión social.⁵ En su célebre informe, este médico catalán legó un cuidadoso registro de sus pareceres sobre las relaciones laborales en estas grandes empresas ferroviarias, entre las que sobresalen sus discrepancias con la concepción empresarial en materia de viviendas obreras.

⁴ *RF* era una publicación mensual. Hemos relevado los números publicados entre julio de 1906 y abril de 1911.

⁵ Estos programas fueron objeto de crítica por parte de las organizaciones obreras y los propios trabajadores. Como este aspecto no puede profundizarse aquí, cf. Badaloni (2011), Palermo (2016). Para un análisis pormenorizado de las objeciones de Biale Massé a los diferentes aspectos de la política laboral de las empresas ferroviarias, ver Palermo (2004).

Los programas de beneficios extrasalariales para empleados y obreros

Al comenzar el siglo XX, Argentina entraba en la “edad dorada” del desarrollo ferroviario, que sólo habría de interrumpirse al iniciarse la Primera Guerra Mundial. Por entonces, su red ferroviaria alcanzaba los 34.000 kilómetros de vías, ocupaba el décimo lugar entre las más extensas del mundo y se convertía en uno de los sistemas más integrados de América Latina (Lewis, 1983; Regalsky, 1989). En efecto, tras superar la crisis de 1890, el sector ferroviario floreció y un grupo de grandes empresas paso a controlar buena parte del servicio de tráfico en el país, fruto de la concentración empresarial a nivel regional. Entre ellas, se destacaron las cuatro grandes empresas británicas: Ferrocarril del Sud (FFCCS), Central Argentino (FFCCCA), Oeste (FFCCO) y Buenos Aires al Pacífico (FFCCBAP), cuyas líneas recorrían las zonas más prosperas del país: la pampa bonaerense y el litoral. También debe notarse la presencia de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFCE), responsable de la red de propiedad del estado nacional. Nacida con el propósito de fomentar el desarrollo regional y las zonas de frontera, sus líneas férreas alcanzaron una extensión similar a la de sus pares extranjeras, aunque su rentabilidad siempre fue mucho menor.

Así, entre 1890 y 1920, los ferrocarriles estatales y extranjeros en Argentina dejaron de ser pequeñas compañías para convertirse en grandes empresas. La actividad constructiva generó una demanda constante de trabajadores de las más variadas calificaciones e, incluso, ofreció a aquellos con aspiraciones empresarias, posibilidades como contratistas independientes. El mantenimiento del servicio requirió de un vasto número de empleados, obreros y peones estables en las secciones de dirección, tráfico, talleres y vía y obras. Para 1910, el FFCCS ocupaba 25.100 trabajadores y el FFCCCA contaba con 18.400 obreros y empleados. En los Ferrocarriles del Estado, el plantel rondaba el número de 16.800, mientras que, en firmas más pequeñas, como el Ferrocarril Francés de Santa Fe, las plantillas oscilaban entre 3.000 a 5.000 (MOP, 1915-1916). El crecimiento de la actividad ferroviaria impactaba en el mercado de trabajo local y marcaba las experiencias laborales de muchos de esos hombres reclutados, en buena medida inmigrantes europeos, como correspondía a un país que había recibido un saldo neto de tres millones y medio de inmigrantes del viejo continente también hacia 1910.

Claro que, además de reclutar a estos empleados y trabajadores, las empresas ferroviarias debían entrenarlos en una disciplina laboral rigurosa, que garantizara el manejo de mercancías y pasajeros de manera rápida, eficaz y segura. ¿Cómo atraer y retener a trabajadores y empleados? ¿Bastaba un salario o jornal comparativamente alto? ¿Convenía confiar también en incentivos extrasalariales? En tal caso, ¿qué correspondía auspiciar? ¿Cooperativas de consumo, servicios de salud, actividades educativas y recreativas? ¿Era la vivienda de empleados y trabajadores una cuestión de incumbencia de las compañías? Estos interrogantes, ciertamente de difícil resolución, generaron debate entre los administradores de las empresas ferroviarias a fines del siglo XIX y principios del siglo XX. En los Estados Unidos, por ejemplo, mientras que los gerentes de algunas empresas ferroviarias favorecían la implementación de beneficios extrasalariales, otros insistían en que el incentivo salarial debía representar el único nexo de conexión entre la empresa y sus trabajadores. En cambio, en Gran Bretaña y Francia, algunos ingenieros y técnicos ferroviarios atribuían a estas grandes empresas la responsabilidad de la mejora económica e inclusive moral de sus trabajadores. A criterio de este personal superior, la obligación de un buen empleador iba mucho más allá de un pago

relativamente ventajoso. Así, Francia contó entre los principales exponentes de esa política de programas de beneficios para los trabajadores al director de la empresa estatal de ferrocarriles (Kingsford, 1970; Sherwood, 1980; Stromquist, 1987 y Licht, 1983).

Los historiadores han acuñado la frase “capitalismo benefactor” o “*company welfare*” para referirse a esos programas sociales de las grandes empresas modernas. Debido a su alta rentabilidad, éstas podían atraer y retener a su personal tanto mediante retribuciones monetarias relativamente altas como gracias a una serie de prestaciones adicionales. Con estos términos, se ha intentado historizar las relaciones entre empresarios y trabajadores, puesto que el interés de aquellos por el bienestar de estos últimos requiere conceptualizarse, no ya como el legado de una práctica paternalista preindustrial, sino más bien como el emergente novedoso de un sistema de compensaciones extrasalariales diseñado por empresas tecnológicamente sofisticadas e innovadoras en términos de su organización empresarial.⁶ Estos programas aspiraban a representar la modernidad de estas empresas en términos de sus relaciones laborales y buscaban, por tanto, diferenciarse del 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.

Poco sabemos aún sobre cómo las administraciones ferroviarias de las empresas instaladas en la Argentina intervinieron en estos debates, de qué modo contribuyeron a la construcción de esa cultura corporativa, se apropiaron de y resignificaron experiencias empresarias acuñadas en otras partes del mundo. Como advierte L. Badaloni (2015), en las empresas ferroviarias británicas y francesas las prácticas y modelos de organización del trabajo ensayados en la propia Europa o en otras partes de los imperios coloniales integraban el arsenal de estrategias del personal directivo y de alta especialización técnica que se radicaba en Argentina. A la par, con el correr de los años, el perfil de las administraciones ferroviarias se transformó, fruto de la incorporación de ingenieros, técnicos y otros profesionales formados en las universidades del país, quienes también terciarían en estas reflexiones sobre el diseño y la implementación de programas extrasalariales, con opiniones propias. Inclusive muchos de ellos se empleaban en organismos estatales, fuera en las agencias gubernamentales de contralor o bien en los ferrocarriles de propiedad del estado nacional o provincial.

A decir verdad, además de encontrar inspiración en experiencias acuñadas en otras partes del mundo, las ideas y prácticas de las administraciones ferroviarias en Argentina respecto a sus relaciones con empleados y obreros se nutrían de intercambios que tenían lugar en América Latina. Los congresos Sudamericanos de Ferrocarriles, auspiciados por la AIPCSFFCC brindaron un ámbito propicio de reflexión, en este sentido. El Primer Congreso, organizado en octubre de 1910, estipuló entre sus principales propósitos estudiar problemas comunes para el desarrollo ferroviario en la región y promover la integración de la red a lo largo y ancho del continente. Sus organizadores publicaron el *Boletín de la Asociación Internacional del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles*, a fin de difundir ensayos, artículos y documentos relativos a la vida de las empresas. La afiliación a la Asociación se mantuvo abierta a instituciones privadas, públicas, organismos oficiales y gobiernos que comulgaran con dichos fines. Su dirección quedó a cargo de una comisión especial, elegida por todos sus miembros, con sede en Buenos Aires.

⁶ Para un debate sobre esta conceptualización Licht (1998), Melling (1992), Klubock, (1998). Sobre Argentina, ver Barbero y Ceva (1999); Badaloni (2007), Simonassi y Badaloni, (2013), Lupano (2016). Respecto a los trabajadores y sus organizaciones ante el paternalismo industrial, Andújar (2015) y Caruso (2016).

Tanto los congresos como el *Boletín* facilitaron la producción y circulación de saberes en torno a temas ferroviarios entre los que se incluyeron la regulación del trabajo ferroviario y los programas de beneficios extrasalariales para empleados y trabajadores. Sobre estas temáticas se organizaron paneles específicos en cada uno de los congresos celebrados en Buenos Aires, Río de Janeiro y Santiago de Chile en 1910, 1922 y 1929 respectivamente, y el *Boletín* publicó artículos centrados en estas cuestiones. A medida que se avanza en el período de entreguerras, estos temas merecieron una mayor y renovada atención. En tanto se afianzaba la regulación de la jornada laboral y se extendía el beneficio de vacaciones pagas, las familias trabajadoras contaban con tiempo libre predecible, con lo cual inclusive el turismo devino una de las opciones recreativas que las empresas ferroviarias contemplaron promover. De la misma manera, se publicaron artículos sobre la organización científica del trabajo, la educación técnica de supervisores y ensayos de “democracia industrial”, orientados a comprometer a los trabajadores en favor del incremento de la productividad mediante, por ejemplo, representación en consejos y órganos consultivos de las empresas.⁷

Los informes y memorias de las compañías también brindan indicios sobre la densidad de esta reflexión. Una de las áreas en las que las empresas podían llegar a tener injerencia era precisamente el consumo de sus trabajadores. En su informe elaborado tras una visita de supervisión de las líneas de propiedad estatal, en 1892, el ingeniero Arturo Castaño condenaba el establecimiento de almacenes de la empresa que sostuvieran la práctica del pago con un sistema de vales. Sostenía que la administración debía organizar almacenes únicamente en aquellas zonas inhóspitas, carentes de tiendas, no así en aquellas zonas densamente pobladas, donde residían trabajadores con familias, quienes disponían de opciones para adquirir sus artículos de consumo libremente.⁸ Según este ingeniero, el vínculo entre los trabajadores y los Ferrocarriles del Estado debía construirse y afianzarse en base a un jornal o salario equitativo, pagado en tiempo y forma. De este modo, se evitarían protestas laborales y la administración estatal se liberaría de la utilización malsana de grupos de poder locales para destacarse por su eficiencia y modernidad. A su vez, era evidente para Castaño que, si las circunstancias lo requerían, las condiciones materiales de vida de los trabajadores debían ser objeto de preocupación para la empresa. Pero, como lo recalca su informe, esta no podía traducirse en lo que, a sus ojos, representaban viejas prácticas paternalistas y clientelares.

En otras dimensiones de la vida de los trabajadores, la administración de los Ferrocarriles del Estado optaba por involucrarse, como sucedía en materia de salud. Los peligros a los que el trabajo exponía a los ferroviarios no podían menos que exigir la atención de las compañías. Más aún, los ferrocarriles del Estado recorrían zonas, castigadas por

⁷ Asociación Internacional Permanente del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, *Primer Congreso Sudamericano*, [AIPCSFFCC] (Buenos Aires, 1913), “Medios para facilitar a los Empleados y Obreros la adquisición de Viviendas y facilidades para alquilarlas”, III, pp. 149-167; 307-317, “Reglamento de la Sociedad de Socorros Mutuos del Personal del Ferrocarril Central Norte” (1905), V, pp. 763-770. “Medios para Fomentar el Bienestar de los Empleados y Obreros de los Ferrocarriles”. También trabajos presentados en el *Segundo Congreso Sudamericano de Río de Janeiro* (1922) por el Ingeniero Pedro A. Nolasco P. da Cunha (Brasil), López Rui-Gil (Chile) y Paula E. Souza (Brasil), en *Boletín de la AIPCSFFCC*, N.22, 29, 31, 1926,1929,1931, AIPCSFFCC, “Organizaciones de Bienestar y de Previsión Social en las Empresas Ferroviarias” y “Reglamentación del Trabajo Ferroviario”, I, pp. 338-408 y 431-474, “Reglamentación del Trabajo Ferroviario. Exposición de los Ponentes”, III, pp. 367-459; *Boletín de la AIPCSFFCC*, “Cuestionarios sobre Reglamentación del Trabajo, Organizaciones de Bienestar y de Previsión Social en las empresas ferroviarias y Formación del Personal Técnico” pp. 161-165 y 171-81, N.25, 1928; “Conclusiones aprobadas por el Tercer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles (Chile, 1929) en *Boletín de la AIPCSFFCC*, nro. 29, 1930).

⁸ *Informe*, 1892, p. 8.

enfermedades endémicas, como el paludismo. No sorprende pues que, desde 1901 organizara una Sociedad de Socorros Mutuos del Personal del Ferrocarril Norte, cuyo reglamento fuera presentado en el Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles como un ejemplo de los logros de la AGFCE en materia de programas sociales para sus trabajadores. La institución procuraba asistir a sus miembros en caso de enfermedad, discapacidad física o fallecimiento, incurrido por un accidente de trabajo. Contemplaba atención médica, servicios de farmacias, subsidios por funerales y asistencia a las viudas y dependientes del trabajador. Para su financiación, el propio estado nacional proveía parte de los fondos, recaudaba donaciones y cobraba una cuota mensual a todos sus afiliados. Vale destacar que la afiliación era obligatoria para todo el personal y la cuota se fijaba de manera proporcional al salario de empleados y trabajadores. Los pagos se deducían automáticamente y la dirección de esta Sociedad permanecía en manos de las autoridades de la empresa (Palermo, 2001).

Precisamente también en el Primer Congreso Sudamericano, el ingeniero Pablo Nogués, por entonces responsable de la Dirección General de Ferrocarriles Nacionales, la agencia estatal encargada del contralor de las leyes y normas ferroviarias en Argentina, coordinó un panel dedicado a la regulación del trabajo del personal de conducción de locomotoras. Con el propósito de recolectar información y facilitar la reflexión, entregó anticipadamente un cuestionario a los participantes -ingenieros, técnicos y personal de diferentes compañías- entre cuyas preguntas figuraba una referida a la necesidad de crear escuelas de formación del personal de conducción. Todos los representantes de las grandes empresas ferroviarias de la Argentina juzgaron valiosa la iniciativa, pero insistieron en que era atribución de cada una de ellas resolver según su criterio y, eventualmente, organizar la suya. Inclusive, la gerencia del FFCCA recalzó que “sería conveniente que el personal empezara esto entre ellos mismos pues de esta manera es más probable que reciba su mejor apoyo”.⁹

Por el contrario, a juzgar por las notas publicadas en la *RF*, las empresas no se mostraron renuentes a intervenir en el tiempo libre de sus empleados y trabajadores, auspiciando múltiples actividades recreativas. Varios artículos de esta publicación, con generosas ilustraciones, exhibían la organización de festejos -picnics con motivo de despedidas, traslados o promociones- y de competencias deportivas-campeonatos interdepartamentales, torneos de cricket y atletismo, juegos de rugby y hockey, todos bajo el auspicio de la Asociación Atlética Ferroviaria y los partidos de la Liga Ferroviaria de Fútbol (con equipos de todo el país e inclusive de la República Oriental del Uruguay).¹⁰

Como se observa, qué dimensiones de la vida de los empleados y trabajadores devenían áreas de incumbencia de las compañías ferroviarias constituía un motivo de reflexión para los integrantes de los directorios y gerencias, entre fines del siglo XIX y principios del siglo XX. El menú de posibilidades era amplio y los programas adquirían entidad en un proceso de ensayo y error, no exento de ambivalencias y tensiones. Por cierto, su suerte, en particular cuando éstos reclamaban fuertes recursos por parte de las compañías, quedó inevitablemente atada a los vaivenes de las fluctuaciones económicas. Podría argumentarse que, en ese período, durante el cual las administraciones ferroviarias enfrentaron la oposición de las organizaciones sindicales de los trabajadores del riel y el inicio de una progresiva injerencia de las autoridades estatales en el mundo del trabajo, el desarrollo de estos programas de

⁹ PCS, “Cuadro acompañado al Informe del relator del tema 9”, Sobre reglamento de maquinistas, pp. 312-313

¹⁰ En tal sentido, ver también Badaloni, (2011).

beneficios extrasalariales y el fomento de estas formas de sociabilidad apuntó a conformar una comunidad ferroviaria armónica en un doble sentido: en tanto expresión de la cooperación entre empleados y trabajadores de distintas jerarquías y símbolo de la coexistencia pacífica de un personal multinacional. De este modo, estas grandes empresas ferroviarias aspiraban a generar entre empleados y obreros un sentimiento de identificación con la compañía, un sentido de pertenencia a la “gran familia ferroviaria”, definida en sus propios términos.

Precisamente, la política de promoción y construcción de viviendas para empleados y obreros por parte de las compañías ferroviarias requiere ser comprendida en el marco del desarrollo de estos programas extrasalariales. Si bien esta discusión discurría en ámbitos especializados, lo cierto es que integraba un debate más amplio sobre la cuestión social, en el que la voz de intelectuales reformistas y funcionarios también se hacía oír, especialmente a partir de 1907, al crearse el Departamento Nacional del Trabajo. De hecho, el papel de la burocracia constituye uno de los factores que suele tomarse en cuenta a la hora de comprender la génesis y el devenir de esas políticas de beneficios extrasalariales de las grandes empresas. La preocupación de los ingenieros y gerentes ferroviarios por el bienestar de sus trabajadores no puede divorciarse de la atención que los funcionarios habían comenzado a prestar a los problemas del mundo industrial y los conflictos entre capital y trabajo. En tal sentido, algunos especialistas argumentan que las grandes empresas desarrollaron este tipo de políticas de beneficios para sus trabajadores con el fin de morigerar la injerencia del Estado en la regulación de las condiciones de trabajo y los salarios (Cohen, 1990; Weinstein, 1996). La creciente presión pública sobre el tema de la legislación laboral estimulaba a las empresas a llevar adelante estas medidas y, lo que no es un dato menor, a publicitarlas al máximo posible. La difusión de estos programas por parte de las compañías ferroviarias servía para demostrar a audiencias más amplias -no sólo a los trabajadores y funcionarios- su preocupación por la cuestión social y sus esfuerzos por resolverla.

Préstamos para viviendas en zonas aledañas a las líneas ferroviarias

Dedicada a informar sobre los proyectos constructivos de las compañías, las disposiciones en materia ferroviaria y las novedades técnicas de este sector en distintas partes del mundo, la *RF* también se ocupó de los programas de beneficios extrasalariales de las empresas locales. Entre 1906 y 1907, publicó una serie de notas sobre los proyectos que las compañías británicas ponían en marcha para asistir a sus empleados y trabajadores en la adquisición de viviendas. Todas ellas coincidían en destacar la buena predisposición y tino demostrado por el personal directivo de las empresas para avanzar en este tipo de iniciativas. La nota titulada “Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. Viviendas para Empleados y Obreros” elogiaba a uno de sus gerentes, el Sr. Goudge, a quien se le atribuía la autoría de esta propuesta. De la misma manera, *RF* entrevistó al Sr. Jason Rigby, presidente del Directorio Londinense del FFCCS, a fin de constatar la atención prioritaria que la superioridad le otorgaba a la implementación de préstamos para la adquisición de casas por parte del personal. Con idéntico propósito, se detallaron las medidas tomadas por la gerencia de las empresas fusionadas del FFCC de Buenos Aires a Rosario y el FFCCCA y se subrayó el papel de su Administrador General el Sr. Loveday, en tanto promotor del proyecto.

Era evidente que estos artículos se ufanaban de la clara conciencia que los gerentes y administradores habían adquirido respecto a la delicada cuestión de la vivienda del personal.

Rigby, por ejemplo, recalcó estar muy familiarizado con estas dificultades, dado que conocía la Argentina desde 1872. La carestía general de los alquileres, en el marco del aumento rampante del costo de la vida, urgían a las administraciones a encontrar una solución. Reconociendo el encarecimiento general, el presidente del Directorio del FFCCS prometía que procuraría resolver “pronto y favorablemente” este asunto (RF, 1907:267). Por su parte, Loveday afirmaba que todos los jefes de la empresa conocían “perfectamente bien las dificultades con que hoy día lucha todo aquel que solo depende de su trabajo, para hallar habitación en proporción a sus recursos...” (RF, 1907:196-197).

No sorprende que los niveles y las condiciones de vida material de los asalariados constituyeran una fuente de preocupación en la Argentina de principios de siglo XX. El pago del alquiler se llevaba un porcentaje significativo del presupuesto de las familias trabajadoras y el deterioro en las condiciones de vivienda era objeto de discusión pública. La resonante huelga de inquilinos de los conventillos de la ciudad de Buenos Aires, precisamente a fines de 1907, lo expuso con crudeza. Para explicar esta vulnerabilidad en materia de vivienda, las gerencias advertían que era preciso apuntar tanto a los factores coyunturales como a las causas profundas. Al presentar su comunicación en el Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, sobre los “medios para facilitar a los empleados y obreros la adquisición de viviendas y facilidades para alquilarlas”, su relator, Carlos Burión, subsecretario de la gerencia del FFCCBAP, argumentó que el déficit habitacional y el alto precio de los alquileres en la Argentina, al igual que en otros países del Cono Sur, no era un problema de “carácter local y transitorio sino más bien general y permanente” (Burión, 1913:159). Las razones obedecían al incremento en la demanda -fruto de la llegada de familias de inmigrantes de ultramar-, la valorización de la propiedad raíz y la tendencia al incremento de los materiales de construcción y la mano de obra empleada.

Con miras a asistir a sus empleados y trabajadores en la adquisición de una vivienda, algunas compañías implementaron un sistema de préstamos a intereses relativamente convenientes. La compañía FFCCBAP acordó montos a un 4% de interés anual, exclusivamente destinados a construir, comprar casas, o bien transferir a la empresa las hipotecas de aquellas viviendas que acarrearán un interés corriente demasiado oneroso para el empleado. El FFCCA estableció requisitos más restringidos, en tanto los préstamos sólo se concedían a quienes fueran propietarios de un terreno y planearan construir una casa propia.

Según argumentaba el personal superior de las empresas ferroviarias, su sistema de préstamos superaba en conveniencia a aquellos otorgados por las empresas constructoras o inmobiliarias. En teoría, el préstamo se pagaba en cuotas mensuales deducidas del sueldo del empleado y se suponía que representaba una suma razonable en función de su remuneración. Para su cálculo, se procuraba tomar en cuenta los alquileres que estaba acostumbrado a pagar el empleado o la renta susceptible del inmueble, así como las contribuciones que otros integrantes del hogar -esposa, hijos o parientes- podían aportar para enfrentar las erogaciones mensuales. En su informe, C. Burión explicaba que “podría reglamentarse que las amortizaciones mensuales no deben exceder nunca de la tercera parte de los haberes que cobra el solicitante, pero tales restricciones impedirían a su juicio algunas operaciones ventajosas” (Burión, 1913:153). En este punto se prefería, en consecuencia, proceder ad hoc, argumentando que se intentaba siempre “conciliar los deseos del Empleado con los intereses bien entendidos de la Empresa” (Burión, 1913:153).

Por otra parte, las empresas argumentaban que percibían un interés menor por sus préstamos a aquel fijado por las “*building societies*”. Más aún, el cálculo de la deuda pendiente se hacía en función del monto restante a pagar y no del monto original. De este modo, las sumas en concepto de intereses se iban reduciendo, lo cual representaba un beneficio para el empleado u obrero. Además, esas sociedades otorgaban los créditos por un sistema de lotería, mientras que las empresas ferroviarias aseguraban el desembolso del préstamo sin demoras, conforme lo solicitara el empleado. Lo costoso de los intereses, lo engorroso del sistema de requisitos, los azares del sorteo constituían los principales obstáculos, que según resumía Burión en su ponencia, alejaban a los empleados de las empresas constructoras y los inclinaban a solicitar préstamos a su empleador. El factor confianza constituía la otra variable. Independientemente de cuán buena fuera su reputación, las compañías constructoras no gozaban de protección del Estado en Argentina y algunas quiebras, con sus consecuentes penosos resultados, habían sembrado desconfianza. Por el contrario, en palabras de Burión, “el empleado ferrocarrilero no duda, ni por un momento, de la seriedad y de la potencialidad financiera del Ferrocarril que le hace ganar su pan diario” (Burión, 1913:154).

Para las compañías ferroviarias, el hecho de adentrarse en un terreno privativo de las empresas anónimas de construcción y préstamos parecía exponerlas a una posición incómoda e, inclusive, a ciertos riesgos. Al ser entrevistado, Rigby explicó que ésa había sido justamente la razón que había conducido a que el Directorio del FFCCS dudara de la pertinencia de un sistema de préstamos a sus trabajadores. “Hay muchas compañías o sociedades dedicadas a esta clase de operaciones -sostuvo-, y no queríamos que se pudiera pensar en una competencia que jamás hemos soñado (RF, 1907:262). Una vez decididas a implementar estos préstamos, las empresas procuraron evitar complicaciones en su reembolso mediante una serie de cláusulas estrictas, en cuanto a la forma y plazos de pago. Por ejemplo, el FFCCA otorgaba hasta nueve años y medio para saldar el total de la suma concedida. Entretanto, la empresa mantenía en su poder los títulos de propiedad que los empleados debían hipotecar a favor de ésta, ante un escribano, cuyos honorarios afrontaba el deudor. También cabía a los empleados pagar puntualmente todos los impuestos, cuyos recibos debían entregar a la empresa, la cual mantenía el derecho de pagarlos -si el empleado no lo hiciera- deduciendo las sumas de sus respectivos sueldos. Por último, se le exigía al empleado que la casa estuviese asegurada a nombre de la empresa, un gasto que también corría a su cargo.

Asimismo, las compañías ferroviarias se resguardaban de aquellas situaciones en las cuales, por distintas eventualidades, el préstamo debiera cancelarse con anterioridad al plazo establecido. De desear renunciar a su empleo, el empleado tenía derecho a cancelar la hipoteca en cualquier momento, siempre que saldara el total adeudado. El FFCCBAP estipulaba un plazo de dos meses para que encontrara comparador o transfiriera la hipoteca, sin mayores pérdidas, pero incrementaba el interés anual a 7%. En caso de afrontar un traslado, el FFCCA requería el pago del saldo de la deuda de inmediato. Ante la misma situación, el FFCCBAP permitía que se alquilara la casa a personas que no trabajaran en la compañía, pero el cobro del interés anual ascendía al 7% y se requería el consentimiento de la gerencia para tal operación. De fallecer el titular del préstamo, sus herederos contaban con seis meses para liquidar la deuda, mientras podían quedar en posesión del inmueble. En su comunicación, Burión reconocía que los mecanismos para transferir la propiedad no eran del todo sencillos, en especial si no se trataba de una transferencia entre empleados del mismo ferrocarril.

La finalidad del préstamo representó una de las disposiciones en que coincidieron todas las empresas radicadas en Argentina. Se debía adquirir o construir una vivienda exclusivamente para uso familiar y bajo ningún concepto se permitía dotarla de un propósito comercial. De hecho, muchas de las normativas pensadas ante eventuales traslados del titular o fallecimiento de éste presuponían que la vivienda servía de cobijo a un matrimonio con hijos. Esta restricción constituyó objeto de controversia al tratarse el tema de la vivienda en el Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles. En esa ocasión, el delegado del gobierno chileno, Luis Schmidt, explicó que en su país no era necesario “que la casa se adquiriera precisamente para habitación personal del empleado, se da esta ventaja como un medio de ahorro y de mejoramiento de la condición del personal.”¹¹ Sin embargo, esta posibilidad no encontró mayor eco entre los representantes de las empresas radicadas en Argentina, que habían asistido al Congreso.

Por cierto, el objetivo de priorizar el otorgamiento de préstamos para asegurar una vivienda familiar planteaba otros desafíos respecto a qué debía entenderse por familia, o mejor dicho en qué medida las propias empresas debían influenciar esa organización familiar. En diciembre de 1929, al celebrarse el Tercer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, nuevamente se organizó un panel sobre el tema “Organizaciones de Bienestar y de Previsión Social en las empresas ferroviarias.” Allí, Julio Molina Núñez, delegado del gobierno de Chile, sugirió que el Congreso recomendara a las empresas que intensificaran su acción “en orden a que los obreros y empleados constituyan legalmente su familia a fin de que los beneficios de la previsión social no se vean malogrados en la práctica (TCS, 1929:453) Para justificar su pedido, aludió a numerosos casos en los que, tras fallecer el trabajador titular de esos programas de beneficios, éstos se perdían, pues su familia no podía reclamarlos, dado que no se encontraban legalmente constituidas. Es interesante notar que todos los delegados de Argentina y también del Uruguay rechazaron esta sugerencia, que no fue incluida en las recomendaciones finales del Congreso. Para oponerse a la proposición del representante chileno, insistieron en que la organización familiar era un asunto privado y la normativa legal al respecto una atribución estatal. Se advirtió también que, en esta materia, los Estados nacionales contaban con su propia legislación, por cierto, distinta en cada uno de los países sudamericanos participantes. Así, si bien fomentaban el uso de la vivienda como residencia familiar, las empresas ferroviarias radicadas en Argentina, al menos en materia de normativa, se mostraban cautas a incumbirse en una esfera que estimaban privada y que, bien sabían, era objeto de regulación del Estado nacional.

La definición respecto a la locación de la vivienda a construirse o adquirirse con el préstamo concedido representó otro de los puntos en que las compañías ferroviarias de Argentina manifestaron una posición unánime y firme. Esta era, una vez más en palabras de Burión, una “condición sine qua non”. Las viviendas podían ubicarse a la vera de las líneas o bien, como explicitaba el FFCCA, en las inmediaciones de las estaciones. ¿Por qué insistir en esta cercanía cuando una empresa ferroviaria podía conceder un subsidio en los pasajes para su personal? La razón obedecía a que este sistema de promoción de viviendas se subsumía en un interés más general de las empresas: fomentar el poblamiento a lo largo de sus líneas. “Cada empleado es un aviso de propaganda gratuita -explicaba Burión- un *pioneer* de

¹¹ PCS, “Acta de la Segunda Sesión, Tema 16 c. Medios para facilitar a los Empleados y Obreros la adquisición de viviendas y facilidades para alquilárselas”, p. 315.

muchas estaciones suburbanas que no son aún bien conocidas del público en general o que se prestan a una población más densa” (Burión, 1907, 164). Se creía que la radicación de los empleados y trabajadores generaría un efecto multiplicador. A ellos seguirían casas de comercio, gentes de diversos oficios y profesiones, que redundarían en un aumento en el tráfico de pasajeros y cargas. Así se explicaba, desde esta perspectiva, la transformación de antiguas zonas de pastoreo en centros “de población compacta, y de edificación moderna”, cuyo crecimiento, lejos de obedecer a la especulación, nacía de la radicación de familias propietarias, confiadas en la prosperidad de esas localidades. El subsecretario de la gerencia del FFCCBAP ejemplificaba su argumento aludiendo a las estaciones Arroyo Pinazo (actual José C. Paz), Santos Lugares, El Palomar, Sáenz Peña (ubicadas en conurbano bonaerense), Villa Real y Villa del Parque (ambas en el oeste de la ciudad de Buenos Aires).

Este requisito sobre la ubicación de la vivienda a adquirir o construir devino objeto de controversia en el Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles. Una vez más, el delegado chileno Schmidt explicitó su discrepancia con el expositor argentino del FFCCBAP. Basado en la experiencia de su país, recomendaba que la casa debía adquirirse donde lo creyera conveniente el empleado y, en la medida de lo posible, en centros poblados, pero juzgaba desacertado su radicación en “las inmediaciones de las estaciones” o “pueblo por formarse”. “En estos puntos -aclaraba- muchas veces sería difícil que el empleado realizara su casa o pudiera arrendarla en caso de traslación o retiro del servicio” (PCS, 1913: 314- 315). El delegado del FFCCBAP no contempló esta objeción e insistió en las facilidades otorgadas por las empresas a quienes debían o querían mudarse. Pese a su brevedad, el intercambio revelaba lo contencioso de la cuestión de la ubicación de las viviendas cuando se la consideraba cuidadosamente desde ambos puntos de vista: el de las empresas y de los trabajadores.

Mientras que a comienzos de siglo XX, las empresas ferroviarias celebraban este sistema de promoción de la vivienda para su personal como uno de los pilares de sus programas de beneficios extrasalariales, desde el campo del reformismo social, representado por el médico catalán Biale Massé, la valoración era precisamente la contraria. En base a su visita a diferentes provincias del país y la recolección de información sobre las condiciones de vida de empleados y trabajadores en distintas líneas ferroviarias, estaba convencido de que este sistema de préstamos tenía muy poco de benéfico, pese a que reconocía que las empresas ferroviarias no perseguían una finalidad comercial como las compañías constructoras o los agentes inmobiliarios.

Una de sus críticas se concentró en los requisitos estipulados para hacer frente al préstamo. Respecto a su amortización, mediante mensualidades deducidas del salario, Biale Massé aclaró que éstas solían calcularse sobre el monto del valor de la propiedad y no sobre un mínimo del salario del empleado, lo cual convertía estos préstamos en una carga muy onerosa para las familias trabajadoras. Tampoco la normativa en caso de traslados o fallecimiento estaba pensada, en su opinión, en función del bienestar del personal. Tomando ejemplos de las viviendas del barrio edificado por la compañía del Ferrocarril Provincial de Santa Fe, sostenía que las familias podían perder la propiedad si no cancelaban el pago de la hipoteca en un par de meses y que no se contaba con mayores garantías para seguir residiendo en la vivienda, aún bajo el compromiso de continuar saldando la deuda (Biale Massé, 1985: 449). Más aún, para todos era evidente que el sistema funcionaba con márgenes de discrecionalidad, tanto en lo que se refería a las disposiciones para cancelar el préstamo como en los requerimientos para acceder a ellos. El propio relator del FFCCBAP admitía esta falta de

transparencia en el Primer Congreso Sudamericano de FFCC. Aceptaba que, por motivos laborales, algunos jefes responsables de supervisar las solicitudes de préstamo actuaban con favoritismo. Burión comprendía que éstos desearan “concretar el otro derecho de destituir a sus subalternos en cualquier momento que lo juzguen conveniente” y, por tal motivo, terminaban privándolos de “las ventajas del hogar barato” (Burión, 1913:160). Conciliar tales conflictos de intereses no parecía sencillo, de modo que instaba a reflexionar sobre estas complicadas aristas de los programas de promoción de vivienda en los futuros congresos. Entretanto, para garantizar la transparencia del sistema de préstamos, recomendaba que se homogenizaran los criterios para aplicar y se centralizaran los trámites en manos de los Administradores Generales.

Otra de las objeciones de Biale Massé se dirigió a las normas y materiales de construcción exigidos por las empresas. A su entender, no se trataba de construir casas económicas, que pudieran representar una solución real al drama del déficit habitacional. En su afán por garantizar el valor comercial de las casas, las compañías demandaban diseños modernos y materiales costosos. Su razonamiento no parecía del todo desacertado, a juzgar por la comunicación presentada por Burión en el Congreso de Buenos Aires en 1910. Las empresas pusieron particular énfasis en las credenciales de los constructores, los materiales de edificación y los plazos para la realización de la obra. Si bien el FFCCBAP estipuló que el estilo de la casa podía quedar a “elección del empleado”, advirtió que la obra debía ser responsabilidad de un arquitecto o maestro albañil. El FFCCCA exigía que las solicitudes de préstamos para construcción de la vivienda fueran acompañadas del correspondiente presupuesto, convenido con el constructor. La empresa se reservaba el derecho de intervenir para asegurar que el arquitecto cumpliera con las condiciones y plazos estipulados en el contrato. Para justificar estos recaudos, se explicaba que eran numerosas y recurrentes las complicaciones nacidas al tratar con maestros albañiles poco experimentados. Seduciendo al futuro propietario con el señuelo de un bajo presupuesto, algunos constructores se responsabilizaban de obras que terminaban con litigios, interrupciones y pobres resultados. De allí, el celo puesto por las gerencias en el control de la forma de pago a los constructores, el cumplimiento de los plazos fijados y el cuidado en la calidad de los materiales. Respecto a este último punto, se exigía que las casas se construyeran exclusivamente con ladrillos, excepto en Mendoza donde debido a terremotos o temblores de tierra se podía edificar con adobe y paja. En suma, en este aspecto, a los ojos de Biale Massé, las compañías priorizaban sus intereses antes que las posibilidades presupuestarias del empleado. Cabe notar que Burión parecía darle la razón al médico catalán. “Si el empleado quiere correr riesgos y apartarse de lo que comercialmente es lo más usado -concluía categóricamente- que no lo haga a expensas del ferrocarril” (Burión, 1913:162).

Como se observa, todos los requisitos establecidos para acceder a un préstamo -las garantías iniciales con las que había que contar, las normativas para saldarlo y para llevar adelante la construcción de la vivienda- advierten que el número de potenciales beneficiarios era más bien reducido. Aquí, precisamente, residía la principal crítica de Biale Massé al sistema de créditos favorecidos por las empresas ferroviarias. ¿En última instancia, quiénes se beneficiaban? Lamentablemente, las fuentes consultadas no ofrecen una respuesta en términos cuantitativos. Por otra parte, la crítica de Biale Massé se alzaba en un momento en que aún el sistema estaba en sus inicios. Lo que importa subrayar aquí es que aún sus propagandistas -no sólo sus críticos- reconocían las limitaciones de esta política de préstamos de las

compañías, en términos de sus alcances. De hecho, Burión, recordó que el FFCCBAP había comenzado exigiendo un 25% del valor de la propiedad como garantía para acceder al crédito, pero debió reconsiderar este requisito pues sólo un segmento ínfimo lograba cumplirlo. En teoría, todo el personal podía solicitar un préstamo, en especial quienes pertenecieran a los departamentos de tracción y movimiento de trenes. En la práctica, sin embargo, sin flexibilizar el valor de la garantía inicial, muy pocos podían acceder a un préstamo. Burión reclamaba que se aceptara una garantía modesta -como al parecer lo hacían las empresas constructoras-, cualquiera fuera ésta: un adelanto de dinero, un terreno aun con hipoteca, una póliza de seguros de vida, acciones, títulos u “otras cosas de valor.”

Quizás la evidencia más acabada de lo restringido de este sistema de préstamos radica en que, al explicar sus requisitos, regular su funcionamiento y establecer pautas las revistas y los relatores en los congresos identificaran como empleados a sus potenciales beneficiarios. No sorprende que fuera un empleado, el propio Burión quien se encargara de publicitar sus logros e invitara a reflexionar sobre el potencial de este sistema como medio para asegurar tanto el bienestar del personal como los intereses de las compañías. Pese a que su comunicación no estuvo exenta de matices, el balance general de esta política para la vivienda era, sin duda, celebratorio. Quizás no debe sorprender de quien, finalmente, había adquirido una vivienda gracias a este mecanismo, como lo ilustraba la foto de la imagen de su chalet, en Bella Vista, publicada por *RF* (68-70)

Los barrios de empleados y obreros ferroviarios

Las empresas ferroviarias también llevaron adelante otro tipo de iniciativas habitacionales para su personal: la construcción de viviendas en zonas aledañas a estaciones cabeceras y en grandes centros de reparación de material de tracción y rodante. Al igual que sus pares en otras partes del mundo, las compañías radicadas en Argentina edificaban casas y habitaciones destinadas a aquellos empleados y trabajadores, que debían residir de manera estable en las cercanías de sus lugares de trabajo. Según advertía Burión en su ponencia, “la práctica de edificar casas de propiedad del ferrocarril dentro del cuadro de las estaciones es algo más generalizada en Sudamérica que en Europa, debido a la relativa despoblación y escasez de vivienda (Burión, 1913:164). En muchas localidades del país, escasamente urbanizadas, debían vivir jefes de estaciones, inspectores de tracción, auxiliares señaleros, bomberos, cuadrillas de conservación de vía. Asimismo, la mayoría del personal de tráfico -guardas, maquinistas, foguistas, inspectores de tráfico- requería alojarse en áreas cercanas, pues se los podía demandar para el servicio con carácter de urgencia, durante el día o la noche.

Dos claros ejemplos, al respecto, son rescatados en la literatura sobre patrimonio industrial: la Colonia Sola, un complejo de viviendas en el barrio de Barracas, en la ciudad de Buenos Aires aún utilizado como tal y el conjunto Barren Cottage y Morrison Building, en Rosario (actualmente el Alto Rosario Shopping y compañía Nuevo Central Argentino). La primera surge al decidir el Ferrocarril del Sud la adquisición de unos terrenos en Sola destinados a una importante estación de carga y taller de reparaciones en 1877. Hacia 1890, se inauguran los complejos de cuatro pabellones destinados a viviendas de empleados. Por su parte, el Ferrocarril Central Argentino construye un conjunto de doce viviendas de dos plantas para el personal jerárquico y un gran edificio con habitaciones y servicios compartidos para el personal especializado (Secretaría de Cultura de la Nación, 2016).

Algunos de estos barrios ferroviarios, ubicados junto a los grandes talleres de reparación, adquirieron mayor densidad y una fisonomía propia, al calor de la expansión de la red, durante la bonanza de las primeras décadas del siglo XX. Cabe recordar que, entre 1880 y 1910, todas las grandes empresas ferroviarias construyeron plantas específicamente diseñadas para la reparación de locomotoras y material rodante en serie y a gran escala (Lewis, 1991). A mediados de 1880, el FFCCO y el FFCCS iniciaron las obras en Tolosa y en Remedios de Escalada respectivamente. La modernidad de estas obras prestigiaba tanto a sus constructores como a las empresas y merecieron una detallada cobertura en las revistas empresarias. En tanto el ingeniero Otto Krause era reconocido por su labor en la supervisión de los talleres de Tolosa, la Revista del FFCCS exaltaba la inauguración de Remedios de Escalada como una de las muestras más acabadas de la experiencia técnica y de la iniciativa de los profesionales de la compañía. Con elogios similares, la Revista del FFCCCA describía el inicio de las obras, en 1912, del principal taller de la compañía en Pérez, a 16 kilómetros de Rosario. Cinco años más tarde, se encontraba funcionando a pleno y se le atribuía haberse convertido en el taller de reparación de locomotoras más importante del país (Rögind, 1937).

Otro de los casos paradigmáticos en tal sentido tiene lugar en Junín y la localidad cercana a Bragado, en la provincia de Buenos Aires. En la primera, la expansión del FFCCBAP, fundamentalmente, y también del FFCCCA hicieron posible el desarrollo de lo que los especialistas han denominado un “archipiélago ferroviario juninense”, al construirse obras de envergadura entre 1890 y 1910: edificios de jefaturas, depósitos, talleres, centros recreativos y también viviendas para el personal superior. De la misma manera, en la línea del FFCCO, a 10 km de la ciudad de Bragado, surgió la estación Mechita, destacada por su playa de maniobras, depósitos de locomotoras con servicios mecánicos y un complejo de 118 viviendas de estilo inglés construidas para el personal superior y para los operarios (Yuln, Monticelli y Carrizo, 2017). También a principios de siglo XX, el FFCCBAP emprendería una iniciativa similar en Bahía Blanca, dando lugar a un conjunto habitacional conocido como barrio “Nueva Liverpool” y el FFCCO auspiciaría la construcción de viviendas para el personal en las cercanías de sus remodelados talleres Liniers, en el oeste de la ciudad de Buenos Aires, entre 1900 y 1910 (Secretaría de Cultura de la Nación, 2016).

Por su parte, la administración de los Ferrocarriles del Estado decidió construir una planta especial para la reparación del material rodante y de tracción en el marco de la expansión de sus líneas al norte del país, al comenzar el siglo XX. Por entonces, las tareas de reparación se efectuaban en talleres pequeños dispersos en distintos puntos de la red: San Cristóbal, al norte de la provincia de Santa Fe, Cruz del Eje, situado al noroeste de la provincia de Córdoba y un taller en la ciudad de Tucumán. Entre 1900 y 1905, los ingenieros del Departamento de Talleres recurrentemente se quejaban por la insuficiencia del espacio, la antigüedad de los edificios y la carencia de herramientas adecuadas que, inclusive, les impedía completar el armado del material rodante importado de Europa y Estados Unidos. Pese a que la administración aumentó las inversiones en infraestructura y modernizó la planta de los talleres existentes, estas mejoras resultaban insuficientes ante la potencial ampliación del tráfico que se esperaba tras abrirse al servicio la línea internacional a Bolivia y la conexión hacia el sur con el puerto de Santa Fe. Por tanto, la Administración propuso construir un nuevo taller en Tafí Viejo, Tucumán.

No resulta casual que la Administración decidiera erigir, junto a este gran taller un conjunto de viviendas para el personal. Ya desde la crisis de 1890, el personal jerárquico de

estos ferrocarriles reparaba en la inexistencia de viviendas para los trabajadores en lugares poco poblados y las carencias en las condiciones de vida de las familias obreras. En su gira de inspección, a comienzos de dicha década, el Ing. Castaño señalaba que los galpones de carga del FFCC del Central Norte, en general en buen estado, “sirven de habitación de peones y sus familias lo que no debe permitirse”.¹² También reconocía que, dada la falta de cobertizos para resguardar los coches en desuso, muchos de ellos se encontraban “mal vigilados, con las puertas abiertas, sucios, faltando varios almohadones y accesorios con vestigios de servir de abrigo o dormitorio al personal de la línea.”¹³ Lo mismo ocurría con 36 vagones de carga, en buen estado, “que sirven de alojamiento al personal de la línea y sus familias.” Teniendo en consideración, el difícil contexto provocado por la recesión económica, dicho ingeniero recomendó a la Administración que se mostrara tolerante ante ese estado de cosas, lo cual no la eximía de considerar soluciones más adecuadas a futuro.¹⁴

A comienzos de 1906, se volvía a reflexionar sobre las condiciones de trabajo y de vida de la población trabajadora empleada en los Ferrocarriles del Estado. Consciente de la necesidad de mejorar la situación de su personal, la administración ponderaba la construcción de habitaciones, cercanas al taller de Tañí Viejo. Esta decisión respondía al reconocimiento de que esa localidad carecía de una infraestructura de viviendas desarrollada y que, en sus inicios, sería necesario implementar un servicio de trenes especiales para transportar a los trabajadores desde otros centros poblados distantes al taller. Dado que esa solución no estaba exenta de inconvenientes, el administrador informaba que creía “resolver el problema por medio de un contrato de construcción de pequeñas casas en los terrenos que con ese objeto adquirió el ferrocarril y que los obreros pagarían en cuotas mensuales equivalentes al alquiler que pagan en la actualidad” (MOP, 1906; 27-28).

Casi seis años más tarde, la Administración informaba que habían encaminado las obras del “pueblo obrero” en Tañí Viejo. Se habían concluido 14 casas, la escuela y la botica e iniciado las instalaciones de distribución exterior e interior de agua corriente y el sistema de desagüe domiciliario” (MOP, 1915; 179). En 1916, la Administración consignaba que se habían firmado algo más de 200 contratos de alquiler para habitar los distintos tipos de casas existentes en el pueblo obrero. La empresa se ocupaba del mantenimiento general de los edificios, las obras de salubridad, el aseo de calles y aceras. Buena parte de esa población obrera contaba con familia, ya que se celebraba que, en el curso de ese año escolar, se habían inscripto más de doscientos niños de ambos sexos y que los resultados de enseñanza habían sido satisfactorios. Por su parte, también la administración se preciaba del buen estado sanitario de los residentes y el hecho de que no se registrara ninguna enfermedad infectocontagiosa. (AGFCE, 1917; 23).

En 1922, la AGFCE inició la publicación de una revista *Riel y Fomento* (RyF), que informaba, fundamentalmente, sobre las novedades de la red estatal: planes de expansión, fomento a la colonización y el turismo, relaciones laborales. Sobre este último punto, RyF reparó en la modernización de la organización del trabajo y las políticas de beneficios hacia los empleados y trabajadores e insistió en que las tensiones laborales ocurridas durante la Gran Guerra podían dejarse atrás si, junto a la innovación y a la eficiencia en los resultados operativos, se reparaba en el “elemento humano.” Advertía que “los ferrocarriles deben prestar

¹² *Informe*, 1892, p. 19.

¹³ *Informe*, 1892, p. 24.

¹⁴ *Informe*, 1892, 25-6.

hoy en día tanta atención a la cuestión de la cooperación entre patronos y empleados como el que se presta al desarrollo de la maquinaria” (*RyF*, 1923). Las administraciones ferroviarias debían convencer a sus trabajadores de la “tontera de la huelga” y del “mayor beneficio que acumularían mediante una más estrecha cooperación con la administración” (*RyF*, 1923).

RyF dejó en claro que estas concepciones prevalecían en la AGFCE. Una nota del Ing. Pasquini destacaba los avances logrados en la implementación de los principios de organización científica del trabajo, así como en la puesta en práctica de políticas de cooperación con el personal. A los ojos del personal superior, una prueba acabada de la armonía reinante en los Ferrocarriles del Estado lo brindaba la villa obrera de Tafí Viejo. Allí, las autoridades podían asegurarle a su personal una mejor calidad de vida, garantizándoles el acceso a casas “pulcras y alegres” con “jardincito, donde la flora tropical pone su nota suntuosa.” La villa obrera contaba además con una cooperativa de consumos, una práctica de la cual *RyF* se hizo eco en varios de sus números, una biblioteca y un campo de deportes para el disfrute del tiempo libre.¹⁵ Pese a que Tafí Viejo había sido pionero de los paros parciales del invierno de 1917 y había adherido a la huelga nacional de la primavera de ese año, la imagen que *RyF* proyectaba del principal taller de los Ferrocarriles del Estado no era la de un “infierno dan-tesco”, sino la de una “colmena feliz y laboriosa, donde cada uno tiene su parte equitativa en la distribución del fruto alcanzado” (*RyF*, 1922: 95).

La edificación de este complejo de viviendas para obreros en Tafí Viejo solucionaba solo muy parcialmente la carencia habitacional en la red de los Ferrocarriles del Estado. En rigor de verdad, a medida que sus líneas se adentraban en zonas aún poco pobladas, el desafío de la falta de viviendas para el personal se reactualizaba. La profunda recesión provocada por la Gran Guerra no hizo sino agravar este panorama. A mediados de 1919, como un par de décadas atrás había hecho el Ing. Castaño tras la crisis de 1890, la Administración reconocía que buena parte del personal, obligado a residir en diferentes puntos de las líneas, utilizaba vagones a modo de vivienda. Lo que había parecido una solución provisoria terminaba deviniendo en una situación definitiva por haberse incurrido, según la propia administración reconocía, en cierta imprevisión, priorizando la construcción de otros edificios de menor urgencia y utilidad (MOP, 1918-1919).

Tal como lo exhibía en *RyF* la AGFCE, en su propia revista el FFCCS también discurría sobre sus estrategias de expansión y modernización empresarial. Al reseñar las obras de construcción de los nuevos talleres y almacenes en Banfield detalló que el complejo iba a estar acompañado por una serie importante de viviendas. En primer lugar, se construirían tres casas para alojar a los Jefes Superiores en el lado Noroeste (Jefe de Tráfico, Tracción y Almacenes) y se erigiría un complejo de varias casas para los obreros “formando también un club y una plaza de recreo para el descanso y entretenimiento de los empleados.” La llamada “Colonia del FFCC Sud” contaba además con una casa para el auxiliar del Jefe de Tracción y Talleres, dos casas para los encargados de los talleres, dos viviendas para los Inspectores de locomotoras y una “colonia para obreros” integrada por un total de 52 casas. Estas se distribuían entre 10 viviendas de primera clase (con cuatro habitaciones); 10 casas de segunda clase (con tres habitaciones) y 32 casas (con dos piezas y cocina), cuyo alquiler mensual se fijó en 30, 20 y 16 pesos m/n respectivamente. La revista del FFCC Sud publicó los planos y luego

¹⁵ Cooperación”, *RyF*; I, n. 2, junio 1922; “Cooperativismo”, *RyF*. I, n. 3, Julio 1922 y I, n. 6, octubre 1922. “La Vida Obrera en Tafí Viejo”, *RyF*; I, n. 8, diciembre, 1922.

las fotografías de las viviendas, ya concluidas en 1908, gracias a las cuales se observa la real magnitud del complejo habitacional, que sumaba una “colonia del departamento de tracción”, integrada por casas para hombres solos.¹⁶

Que las empresas avanzaran en estos proyectos sin mayores ambivalencias, no suponía un completo consenso respecto de la conveniencia de la conformación de estas colonias ni en las reglas adecuadas para encaminar su mejor funcionamiento. En tal sentido, las reflexiones y dudas provenían del propio personal jerárquico de las empresas. Una vez más la ponencia de Burión al Primer Congreso Sudamericano explicaba que las empresas no habían logrado homogeneizar las escalas de pagos de alquileres, ni las formas en que convenía cobrarlo. Por tal motivo, recomendaba el nombramiento de mayordomos, responsables tanto de esta tarea como de todo lo relacionado al mantenimiento de estos inmuebles y la conservación general de los barrios de propiedad de los ferrocarriles. Estas últimas cuestiones presentaban complicaciones crecientes. Había que encargarse del cuidado de los barrios - alumbrado, aseo de calles, entre otras cosas- y el regular mantenimiento de las casas pues, en su opinión, los inquilinos no se comprometían con su cuidado. Justamente estas razones lo conducían a poner en duda, ya en octubre de 1910, la construcción de nuevas casas de propiedad de los ferrocarriles. Pues entendía que “el amor a la propiedad” estaba extendido en la clase obrera argentina, la cual se sometía a grandes esfuerzos para alcanzar “una casita para la familia” (Burión, 1913; 166). Por tanto, no se valorizaba la buena apariencia de la casa ajena, lo cual conllevaba el deterioro del inmueble de propiedad del ferrocarril y la consecuente pérdida de su valor comercial.

Claro que, el aspecto más controvertido de esta política de viviendas de las empresas se encontraba, al menos desde la perspectiva de algunos intelectuales reformistas, en la ubicación de esas villas para empleados y obreros. El debate en torno a este punto se retrotraía a principios del siglo XX, cuando estos grandes talleres y sus villas obreras adyacentes eran sólo proyectos. Al aludir al plan de construcción de nuevos talleres de reparación de locomotoras, coches y vagones, por parte del Ferrocarril Gran Oeste Argentino en Palmira, una localidad cercana a Mendoza, junto al cual se inauguraría una villa obrera, Biale Massé se explayó en su crítica a la concepción de este tipo de colonias. Amplió sus objeciones al ponderar la decisión de la superioridad de los Ferrocarriles del Estado, de edificar un barrio obrero, en las adyacencias de sus principales talleres de reparación en Tañi Viejo.

Cabe recordar que la construcción de viviendas para empleados y obreros por parte de industriales contaban con una fuerte tradición en Europa y Estados Unidos. Imbuidos de convicciones paternalistas, algunos dueños de empresas relativamente importantes edificaban barrios para trabajadores en las cercanías de las compañías a fin de proporcionarles un hogar en lo que juzgaban un ambiente saludable, que les evitara una situación de precariedad, insalubridad y la supuesta decadencia moral de las grandes ciudades. Se estimaba que la cotidianidad en centros menos densamente poblados constituía un buen antídoto contra la sindicalización y la protesta laboral. Por cierto, las propuestas de las administraciones ferroviarias locales participaban de estos presupuestos sobre planificación industrial y diseño urbano dominantes en los círculos empresarios internacionales (Littmann, 1998; Lupano, 2006).

Biale Massé se opuso radicalmente a estas propuestas. A su juicio, la creación de

¹⁶ Rögind, 1937: 230- 233 y 380. Para el caso de Junín, sede de los talleres del BAP, véase también Petraglia (2012).

villas obreras representaba un grave error, en tanto obstaculizarían el desarrollo de la conciencia cívica en la población trabajadora. Advertía a las gerencias -tomando como ejemplo las experiencias de protesta social en empresas norteamericanas- que el efecto no deseado de aquellos programas sería el fortalecimiento de la identidad de clase, favoreciendo paradójicamente la difusión del anarquismo y socialismo entre los trabajadores. Estaba convencido, contrariamente al optimismo manifestado por la administración de los Ferrocarriles del Estado, que la villa obrera en Tañi Viejo no redundaría en grandes beneficios: “Forzosamente va a resultar un centro obrero aburrido, en el que prenderán las ideas anarquistas u otras cualesquiera que distraigan al obrero y exalten su imaginación aburrida de la soledad; la embriaguez y el juego” (Bialet Massé, 1985: 422).

Es interesante notar que las administraciones ferroviarias concebían la cuestión precisamente a la inversa. Creían que las ciudades ofrecían terreno fértil para la propagación del ideario sindical y la militancia radicalizada. Las ciudades eran las sedes de los “centros organizados”, como solía denominarse a las federaciones obreras. Más aún, según argumentaban algunos gerentes, las villas obreras facilitarían el control de la protesta por parte de las empresas. Como de hecho, la ponencia del subsecretario de la gerencia del FCCBAP, Burión lo especificaba, en tanto las villas obreras se consideraban, en última instancia, propiedad de las empresas, podían llegar a cercarse y patrullarse en caso de huelgas o revoluciones facilitándose así la represión del movimiento (Burión, 1913; 166). Asimismo, las administraciones estaban convencidas que al proveer de vivienda al trabajador no solo ganarían la lealtad y apoyo de éste, sino de todos los miembros de la familia. Desde su perspectiva, más que favorecer la radicalización del trabajador, la construcción de colonias obreras apuntalaría la identificación del trabajador con las compañías.

En tal sentido, las diferencias entre la mirada de un reformista, interesado en la inclusión de los trabajadores a la comunidad nacional, como sujetos de derecho, y el personal jerárquico de las empresas, preocupado por la estabilización del personal y su disciplinamiento no podía ser más divergente. Para Bialet Massé, ya fuera que los trabajadores devinieran en militantes radicalizados o bien en leales y eficientes empleados, lo cierto era que las villas obreras no contribuían a transformar a los trabajadores en ciudadanos conscientes. Aunque coincidía con las gerencias en la preocupación por la salud e higiene de las viviendas obreras, observaba que las administraciones desatendían la cuestión de la sociabilidad de los trabajadores y el uso del tiempo libre. Según su criterio, al localizarse fuera de los grandes centros urbanos, esas colonias obreras no podían ofrecerles a las familias proletarias alternativas culturales y de entretenimiento que las vincularan con otros sectores sociales. Tal como insistía en remarcar para desalentar la construcción de la villa obrera en Palmira, “pueblo chico es un infierno grande; pero pueblo exclusivamente obrero es tres infiernos en uno” (Bialet Massé, 1985:989). Por eso, recomendaba fuertemente que las colonias obreras se construyeran en las capitales de provincia,

Las grandes ciudades son focos perniciosos para la vida obrera; pero no lo son menos esos centros exclusivamente obreros. Nuestras capitales de provincia, que están en término medio son el ideal. Aunque se haga un barrio obrero, está próximo a la ciudad, donde el obrero cambia de imágenes, de ideas, encuentra distracciones y ve otras gentes (Bialet Massé, 1985:989).

En su opinión, las colonias obreras auspiciadas por las empresas ferroviarias confinarían a los trabajadores y sus familias a la segregación social y, en última instancia, cultural. Al contemplar una solución para la carencia de viviendas obreras, las motivaciones de este

reformista diferían de las preocupaciones de las administraciones ferroviarias, para quienes el desarrollo de las virtudes de los trabajadores en tanto ciudadanos de una república moderna, constituían una cuestión fuera del horizonte de sus preocupaciones y prioridades.

Consideraciones finales

Entre 1890 y 1920, varios especialistas, técnicos, industriales y grandes empresarios debatieron qué responsabilidades tenían las compañías en materia de bienestar de sus empleados y trabajadores. De esas reflexiones, participaron los gerentes y el personal jerárquico de las empresas ferroviarias de Argentina. Tal como se trató de demostrar en estas páginas, la promoción de la vivienda para su personal constituyó un capítulo nada desdeñable en la serie de programas de beneficios extrasalariales, que diseñaron en esos años. En tal sentido, las empresas ferroviarias se sumaron al concierto de voces que, por entonces, reflexionaba sobre la urgente cuestión de la vivienda popular y, muchos de sus gerentes y administradores se ocuparon de fomentar la discusión de este tema a escala regional. Sus métodos de préstamos directos distinguieron a estas de otras del Cono Sur, que apelaban a una Caja de Ahorro y Sociedad de Socorros Mutuos afiliadas al Estado, como en el caso chileno, o bien a las Sociedades de Beneficencia y Fondos de Pensiones, por el que optaban algunas compañías en Brasil.

Ciertamente, la modalidad implementada para dotar de vivienda a su personal, por los ferrocarriles en Argentina, pese a merecer votos de felicitaciones y aplausos en los círculos empresarios, no estaba exenta de dudas, ambivalencias y sentimientos encontrados. Tanto sus fundamentos más generales como las cuestiones prácticas para llevar adelante una política de este tipo suscitaban desacuerdos y dilaciones. Asimismo, sus posibles consecuencias generaban preocupaciones y ansiedades. Mientras algunos gerentes eran capaces de reconocer lo limitado de los alcances de esta política en materia de vivienda, otros temían que sentaran un precedente entre el personal, arraigando la creencia que se trataba de un derecho de todo trabajador ferroviario en vez de un eventual beneficio.

Atentos como estaban a la cuestión social, intelectuales y académicos reformistas siguieron de cerca estas iniciativas empresarias en materia de viviendas. Si se toma como ejemplo las reflexiones de Biale Massé al respecto, los juicios no podían ser más críticos. Como se ha visto, la propia finalidad benéfica de estas políticas se ponía en cuestión, al insistir tanto en lo restringido de su alcance como en las múltiples complicaciones que este sistema acarrea aún a quienes lograban acceder al préstamo o alquilar una casa en esas colonias para empleados y obreros. Excepto en el acuerdo respecto al destino de las viviendas -fundamentalmente para familias- y la creencia en su eficacia para mejorar la salubridad general, todos los demás rasgos de estos programas le resultaban objetables. Puede decirse que en la cuestión de la ubicación de estas viviendas se encontraba el punto de desacuerdo más evidente e insalvable. Para su locación, las empresas ferroviarias optaban por un criterio que priorizaba sus propias necesidades: fomentar el desarrollo de centros poblados a la vera de las líneas, garantizar la disponibilidad del personal para cubrir el servicio, custodiar y mantener el patrimonio. A estos propósitos debía subordinarse el provecho del propio trabajador y su familia, cuyas chances de optar por un lugar de residencia eran prácticamente nulas. A los ojos de Biale Massé, de este modo no sólo se malograban las posibilidades de movilidad social ascendente de las familias trabajadoras sino, a la vez, los objetivos de una política de

urbanización destinada a fomentar la integración social y cultural, a la que algunos reformistas aspiraban, como modo de responder de manera innovadora a la cuestión social.

En la concreción de sus programas de vivienda -uno de los aspectos quizás más sobresaliente de una política más amplia de beneficios extrasalariales de las empresas ferroviarias- surgieron controversias que revelaban los complejos desafíos que presuponía resolver el problema de la vivienda popular en una nación de reciente colonización como la Argentina. El problema no radicaba tan sólo en cómo resolver el déficit habitacional. Buena parte de la controversia yacía en determinar quiénes eran las voces autorizadas y legítimas para definir el tipo de diseño urbanístico y arquitectónico capaz de contribuir a transformar el “desierto argentino” en una sociedad moderna, pero a la vez republicana.

En el curso de las primeras décadas del siglo XX, el debate se saldaría a favor de las empresas. Aún hoy, tras varias décadas de sostenido desmantelamiento del servicio ferroviario en la Argentina, el estilo arquitectónico de algunas viviendas cercanas a las estaciones o la fisonomía de algunos barrios en ciertas localidades del país constituyen la huella material más evidente de esa presencia relativamente exitosa de las compañías ferroviarias a la hora de moldear las formas de habitar de sus obreros y empleados a principios del siglo XX. Claro que ellas no estuvieron solas y sus iniciativas se vieron también afectadas por las voces y acciones de los funcionarios del estado y de los propios trabajadores, mediante sus organizaciones colectivas. El impacto de estos últimos en la organización de estos programas de promoción de la vivienda se hizo sentir a partir de la sanción de la ley de jubilaciones ferroviarias y sus modificaciones, efectuadas en el curso de la década de 1910. Fundamentalmente, una vez sancionada la ley de creación del Hogar Ferroviario (1921), a partir de la cual la adquisición de la propiedad inmobiliaria pasó a fomentarse no ya a través del prestamos directo por parte de las empresas, sino a través de la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones. No obstante, para entonces, el puntapié inicial en la conformación de la estructura de las viviendas y barrios ferroviarios ya había sido dado por las empresas.

Bibliografía

- Andújar, Andrea. “Comunidad obrera, género y políticas asistenciales, 1922-1932”, *Revista Archivos*, año IV, 2015, pp. 59-78.
- Badaloni, Laura. “La familia ferroviaria a principios del siglo xx. Bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino”, *Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo xx: indagaciones desde la historia social*, compilado por Daniel Dicósimo y Silvia Simonassi. Rosario: Prohistoria, 2011, pp.143-158.
- Badaloni, Laura. “Prácticas paternalistas sus alcances y límites en el control de la mano de obra. El caso del Ferrocarril Central Argentino en las primeras décadas del siglo xx en Rosario y sus alrededores” *Anuario IEHS*, no. 22, 2017, pp. 507-524.
- Badaloni, Laura. “Dossier: Ferrocarriles e ingenieros. Aportes a una historia más allá de las fronteras nacionales, *H-industri@*, año 9, no.16. primer semestre 2015, pp. 1-12. Disponible en: <https://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/801>.
- Badaloni, Laura, “Ingenieros británicos, ferroviarios comunistas y organización del trabajo en los talleres del Ferrocarril Central Argentino en las primeras décadas del siglo xx”, *Historia Industrial*, vol. 25, no. 63, 2016, pp. 123-160.
- Badaloni, Laura. “Listas negras y protesta obrera. El Ferrocarril Central Argentino y sus trabajadores durante la Primera Guerra Mundial”, *Historia Crítica*, 2018, pp.133-160.

- Ballent, Anahí y Jorge F. Liernur. *La casa y la multitud. Vivienda, política y cultura en la Argentina moderna*. Buenos Aires: FCE, 2014.
- Barbero, María Inés y Mariela Ceva. “La vida obrera en una empresa paternalista”, *Historia de la vida privada en la Argentina. La Argentina entre multitudes y soledades. De los años treinta a la actualidad*, Tomo 3, dirigido por Devoto Fernando y Madero, Marta. Buenos Aires: Taurus, 1999, pp.141-168.
- Caruso, Laura. *Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo. Sindicatos, Empresas y Estado en el Puerto de Buenos Aires, 1889-1921*. Buenos Aires: Imago Mundi, 2016.
- Cohen, Lizabet. *Making a New Deal*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.
- D’Uva, Florencia. “En reclamo de un resarcimiento: trabajadores y accidentes de trabajo en Buenos Aires (1900-1915)”, *Revista Páginas*, 2014, pp. 7-27.
- D’ Uva, Florencia. “Un episodio en la lucha de la reglamentación del trabajo ferroviario: la huelga de maquinistas y foguistas de 1912”, *Revista Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, no. 36, 2018, pp. 9-32.
- Justo López, Mario y Jorge Waddell (comps). *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires: Ed. Lumiere, 2007.
- Kingsford, Peter. *Victorian Railwaymen, The Emergence and Growth of Railroad Labor 1830-1870* Frank Cass &Co Ltd, 1970.
- Klubock, Thomas. *Contested Communities. Class, Gender and politics in Chile's El Teniente Copper Mine, 1904-1951*. Durham: Duke University Press, 1998.
- Lewis, Colin. *British Railways in Argentina 1857-1914*. London: The Athlone Press, 1983.
- Lewis, Colin “Railways and Industrialization: Argentina and Brazil, 1870-1929”, *Latin America: Economic Imperialism and the State*, editado por Christopher Abel y Colin Lewis. London, The Athlone Press, 1991, pp. 199-230.
- Licht, Walter. *Working for the Railroads*, Princeton: Princeton University Press, 1993.
- Licht, Walter.”Fringe Benefits: A Review Essay on the American Workplace,” *International Labor and Working Class History (ILWCH)*, no. 53, Spring, pp. 164-178.
- Littmann, William. “Designing Obedience: The Architecture and Landscape of Welfare Capitalism, 1880-1930,” *ILWCH*, n. 53, Spring, 1998, pp. 88-114.
- Lupano, María Marta. *Industrialización y urbanización. La fábrica como estructuradora del territorio y constructora de la ciudad: su política habitacional en relación a la vivienda obrera y a la consolidación de la “gran familia industrial” (Buenos Aires, 1880-1945)*, Tesis doctoral, Facultad de Filosofía y Letras, UBA, 2006.
- Melling, Joseph. “Employers, Workplace Culture and Workers' Politics: British Industry and Workers' Welfare Programs, 1870-1920,” en Joseph Melling y Jonathan Barry, ed., *Culture in History. Production, Consumption and Values in Historical Perspective*, University of Exeter Press, 1992, pp. 109-136.
- Montecelli, Federico, Yuln, Melina y Silvina Carrizo. “Archipiélago ferroviario en Junín. Lectura histórica de planos técnicos”, *Revista Bitácora Urbano Territorial*, vol. 27, no. 3, septiembre-diciembre 2017, p. 101- 110.
- Palermo, Silvana A. *The Nation-Building Mission: The State-Owned Railways in Modern Argentina (1870-1930)*, Ph.D. Dissertation, State University of New York at Stony Brook, 2001.
- Palermo, Silvana A. “Ciencia, reformismo político y los derechos del trabajador-ciudadano: la regulación estatal del trabajo ferroviario según Biale Masse”, *Entrepasados, Revista de Historia*, no. 26, 2004, pp. 31-52.
- Palermo Silvana A. “Elite técnica y estado liberal: la creación de una administración moderna en los Ferrocarriles del Estado (1870-1910)”, *Estudios Sociales. Revista Universitaria Semestral*, año XVI, no.30, Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral, 2006. pp.9-42.
- Palermo, Silvana A. “En nombre del hogar proletario: Engendering the 1917 Great Railroad Strike in Argentina”, *Hispanic American Historical Review*, 93:4, November 2012, pp. 585-620.

- Palermo, Silvana A. "El derecho a mantener el hogar: las demandas obreras en la gran huelga ferroviaria desde una perspectiva de género. Argentina, 1917" *Vivir con lo justo. Estudios de historia social del trabajo en perspectiva de género. Argentina, siglos XIX y XX*, compilado por en Andújar, Andrea, Gutiérrez, Florencia *et al.* Rosario: Prohistoria, 2016.
- Petraglia, Pablo German. *El Chalet de Mr. York*. Buenos Aires: Universidad Nacional del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires, UNNOBA, 2012.
- Regalsky, Andrés y Elena Salerno. "En los comienzos del Estado empresario: la inversión pública en ferrocarriles y obras sanitarias entre 1900 y 1928" *Anuario del Centro de Estudios históricos "Prof. Carlos A. Segreti*, no. 5, 2005.
- Regalsky, Andrés."Foreign Capital, Local Interests and Railway Development in Argentina: French Investments in Railways 1900-1914," *Journal of Latin American Studies*, 1989.
- Röging, William. *Historia del Ferrocarril Sur 1861-1936*. Buenos Aires: Establecimientos Gráficos Argentinos, 1937.
- Salerno, Elena. *Los comienzos del estado empresario. La Administración General de los Ferrocarriles del Estado, (1910-1928)*, Buenos Aires: CEEED, Facultad de Ciencias Económicas, UBA, 2003.
- Salerno, Elena "Los Ferrocarriles del Estado en Argentina y su contribución a la ciencia", *História, Ciências, Saúde -Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.15, no.3, 2008, pp.657-678.
- Secretaría de Cultura de la Nación. *Patrimonio Arquitectónico Argentino, Memoria del Bicentenario, Tomo II, Infraestructura, Industria y Servicios*, Buenos Aires: 2016.
- Schvarzer, Jorge y Teresita Gómez. *El Ferrocarril Oeste. La primera gran empresa de los Argentinos (1854-1862)*, Buenos Aires: FCE, 2006.
- 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 no. 3, 1980, pp. 443-474.
- Simonassi, Silvia y Laura Badaloni. "Trabajadores, empresas y comunidades urbanas: reflexiones introductorias", *Avances del Cesor*, año X, no. 10. 2013.
- Stromquist, Shelton. *A Generation of Boomers: The Pattern of Railroad Labor Conflict in Nineteenth-Century America*. Chicago: University of Illinois Press, 1987.
- Suriano, Juan (comp.). *La cuestión social en Argentina*, Buenos Aires: La Colmena, 2000.
- 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.
- Zimmerman, Eduardo. *Los liberales reformistas. La Cuestión Social en la Argentina 1890*, Buenos Aires: Sudamericana, 1995.

Fuentes

- Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE), *Memoria e los Resultados Generales de la Explotación de los Ferrocarriles del Estado, Año 1916*, Buenos Aires, Talleres Gráficos del Ministerio de Obras Públicas, 1917.
- Bialet Massé, Juan. *Informe Sobre el Estado de la Clase Obrera*. Buenos Aires, Hyspamérica, 1985. *Boletín de la Asociación Internacional Permanente del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles*.
- Carlos Burión, "Informe referente a los Medios para facilitar a los Empleados y Obreros la adquisición de Viviendas y facilidades para alquilárselas", en *Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, Primer Congreso*, III, Buenos Aires, 1913.
- Dirección de Ferrocarriles Nacionales, *Informe de la Comisión Interventora y del Presidente de la Dirección sobre los Ferrocarriles Nacionales del Norte, Julio de 1892*, Buenos Aires, Impresa La Indispensable, 1892.

Ministerio de Obras Públicas (MOP), Dirección General de Ferrocarriles, *Estadística de los Ferrocarriles en Explotación*. Buenos Aires, Talleres Gráficos del Ministerio de Obras Públicas, 1915-16

Ministerio de Obras Públicas (MOP), *Memoria presentada al Honorable Congreso*.

PCS - Primer Congreso Sudamericano de la AIPCSFFCC.

Revista Ferroviaria (RF)

Riel y Fomento (RyF).

SCS - Segundo Congreso Sudamericano de Río de Janeiro.

TCS - Tercer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles.

