



REVISTA DE LIBROS

BADALONI, Laura; **Ferroviarios del Central Argentino. La conformación de un colectivo de trabajadores (1902-1933)**; Imago Mundi / CEHTI, Buenos Aires, 2022, 422 pp.

Diversos debates convergen en el campo de la historia social de los trabajadores, dándole un curso renovado y ampliando sus alcances. Cuestiones relativas a la concepción misma de clase, las particularidades étnicas y de género, como así también el uso de distintas escalas espaciales que permiten el abordaje y aprehensión del objeto de estudio desde múltiples puntos de vista, enriquecen las nuevas investigaciones. La obra de la Dra. Laura Badaloni es ejemplar en este sentido, no sólo por captar estas problemáticas y nutrirse de ellas, sino porque ha logrado a través de una rigurosa y apasionada labor hermenéutica, suplir la vacancia en análisis historiográficos enfocados en los vínculos capital-trabajo, incorporando a ellos las políticas de gestión de la mano de obra. A partir de la concepción thompsoniana de clase, adopta una perspectiva relacional y transnacional poniendo en diálogo las experiencias obreras y empresariales, las cuales recupera a partir de la exégesis de un extenso acervo documental.

A lo largo del texto, reconstruye los vínculos entre las y los trabajadores del Ferrocarril Central Argentino (FCCA) y la dirección de la empresa en el período 1902-1933, demostrando que si la clase es una relación histórica y un proceso resultado de la lucha entre grupos con intereses contrapuestos, es necesario estudiar no sólo la experiencia obrera desde los procesos de resistencia y autonomía sino también los de integración y colaboración, deteniendo la mirada en los efectos que tienen los procesos hegemónicos en la constitución de la clase.

El libro está constituido por seis secciones que constituyen un viaje por el universo ferroviario de la época del capital británico en la industria del ferrocarril. En el capítulo que le da inicio a la obra, la historiadora desarrolla la constitución y evolución del FCCA en Rosario desde la segunda mitad del siglo XIX, dando cuenta de las distintas políticas de regulación del Estado, la relación de la compañía con los funcionarios de las agencias gubernamentales y las estrategias de racionalización, innovación y diversificación llevadas a cabo. Así rastrea estos elementos en tres etapas bien diferenciadas: 1902-1914, desde la fusión de las empresas hasta el estallido de la Primera Guerra Mundial; 1914-1921, los años de retroceso y 1922-1933 al que denomina *El camino a la crisis*. Por último, describe la estructura organizacional —altamente jerarquizada, que responde a un diseño departamental —y administrativa de esta empresa, que nace como sociedad anónima hacia el año 1864, en manos de una asamblea de accionistas con dirección en Londres. La presidencia del Directorio de Londres estuvo ocupada por británicos, y el Comité Local lo integrarán argentinos pertenecientes a familias estrechamente vinculadas a los sectores dominantes y al gobierno a través de redes parentales. Los gerentes generales, por su parte, también fueron de origen británico lo que va a significar un gran obstáculo comunicativo.

En el segundo capítulo, se aboca al espacio ferroviario en las primeras décadas del siglo XX como un universo mayoritariamente masculino y multiétnico. Allí se presta atención a determinados segmentos de la plantilla, maquinistas, administrativos, dibujantes y también a las trabajadoras mujeres, que ocuparon diversos espacios en la compañía como lavanderas, cocineras, planchadoras, administrativas, pero también como guardabarreras y guardavías. En los diversos departamentos, los obreros conforman un mercado interno de trabajo separado en dos grandes grupos, por un lado, los peones con un alto *turnover* sujetos a la vulnerabilidad del cobro a jornal y por el otro, aquellos con una mayor estabilidad, que cobran un salario mensual o por horas. Badaloni evidencia los sesgos étnicos en la selección del personal, desde la contratación de italianos por su “resistencia al esfuerzo y a su capacidad de adaptación a las condiciones más adversas” hasta la reserva de tareas calificadas para los británicos que van a gozar de privilegios impensados para el resto de la plantilla.



En lo que respecta a la dimensión de género van a ser claves las concepciones de masculinidad y feminidad exaltadas por la empresa, porque responden a la necesidad de promover cierto modelo familiar que garantice la reproducción de la mano de obra. Aparecen conceptos como el de *masculinidad heroica*, con claros fines pedagógicos, cuyo objetivo sería correr el foco de atención de las malas condiciones de trabajo o la falta de mantenimiento. La respuesta de los obreros frente a estos modelos no será siempre la misma. Mientras el gremio La Fraternidad señalaba la responsabilidad de la empresa frente a los accidentes, muchas veces adjudicados a la desidia y a las medidas aplicadas para la economización de los gastos; también tenía lugar la internalización de una idea de masculinidad que va a reivindicar la fuerza física, la incorruptibilidad moral, la respetabilidad y la fidelidad a la empresa como rasgos estrictamente masculinos y heroicos, que junto con la entrega al cumplimiento del deber a costa de grandes sacrificios, y negando el derecho al justo descanso, van a llegar al punto de naturalizar la muerte como parte del oficio.

A su vez también es importante la relación entre el dominio de los saberes obreros y el poder de negociación que le otorgaba a ciertos sectores de la plantilla, en este caso a los maquinistas, que formaban parte de la llamada *aristocracia obrera*, concepto problematizado por la autora en este capítulo. En esta sección del libro es clave la figura de Carlos Gallini, quien fundó en 1913 la Escuela Técnica de la sección Rosario.

En el tercer capítulo, se desarrollan las políticas de gestión de la mano de obra y las innovaciones que responden a los desafíos planteados por la unificación con el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario. Aquí se abordan estrategias coercitivas y de integración que van a transgredir la legalidad y la humanidad en los momentos más tensos del conflicto abierto, pero también aquellas que se llevaban a cabo durante el desarrollo cotidiano de la actividad productiva, respondiendo no sólo a la necesidad empresarial de establecer un orden disciplinario sino también a la de minar el tejido social obrero para que estos no puedan responder de forma unificada en los momentos de reclamo. Badaloni también va a profundizar sobre distintos dispositivos de coerción que son disfrazados de beneficios o generosidad de la compañía, como la cuestión de las viviendas, el fondo previsional, las escuelas, las capillas, las revistas y la promoción de torneos deportivos, dando cuenta de que ante las estrategias patronales los obreros no actúan como receptores pasivos y maleables sino que negocian, se oponen y hasta se apropian de ellas. Tal es el caso, por ejemplo, de la Sociedad de Socorros Mutuos.

En el cuarto capítulo, se realiza una reducción de la escala de análisis centrándose en dos espacios particulares del FCCA: los Talleres Rosario y los Talleres Gorton. En este apartado se abordan cuestiones materiales pero también de orden simbólico e ideológico, dando cuenta de la construcción de las jefaturas patronales. Respecto de la evolución de la mano de obra contratada, Badaloni va a retroceder algunos años en la periodización para comparar el período 1884-1901, previo a la etapa de fusión de las empresas, con los años posteriores, observando la progresiva descalificación de los trabajadores reclutados. Este era el objetivo principal del reclutamiento de aprendices, que en un contexto de normalización del trabajo infantil, en muchos funcionó operativamente como una herramienta de abastecimiento de mano de obra barata. La autora además desarrolla la evolución de la regulación del trabajo y del aprendizaje en etapas bien diferenciadas. En este capítulo, Badaloni se detallan también cómo estaba jerarquizada la estructura de mando y cómo se construyen las jefaturas dentro de los talleres. En este sentido, fungiendo como autoridad suprema del departamento estaba el Ingeniero Jefe Mecánico, siendo la totalidad de los contratados en estas tareas de origen británico. Los siguientes en esta cadena de autoridad eran los Jefes de los Talleres, sus asistentes y los capataces.

En el quinto capítulo se desarrolla la racionalización de los procesos productivos inspirados en la llamada organización científica del trabajo, con sus respectivas adaptaciones. En ese sentido, va a analizar la aplicación del modelo a destajo en el decenio de 1910 y el del *progressive system* de 1920 a 1930. Desde la mirada de los ingenieros, la racionalización del tiempo es fundamental porque es en el tiempo de trabajo social donde está el origen de la ganancia, y a mayor optimización de las tareas más amplio margen de beneficios tendrá el capital. Teniendo esto en cuenta y prestando atención a la necesidad de la empresa de retomar su control luego de las huelgas de 1917-1919 es que adquieren sentido las denuncias en fojas de servicio por

Micaela Spagnoli

“pérdida de tiempo” o “haraganeo sistemático”. La visión sesgada y tecnicista de los ingenieros es complementada por las voces de los trabajadores cuyas respuestas a los cambios en la empresa van desde el enfrentamiento colectivo y la resistencia solapada e individual hasta el virtual consentimiento.

Finalmente, en el último capítulo, *Entre la protesta abierta y la negociación colectiva*, Badaloni analiza las relaciones capital-trabajo en el FCCA ajustando su mirada sobre el conflicto laboral, tanto a nivel nacional como local, prestando especial atención a la formación de los organismos de base que fueron creados en los lugares de trabajo. El hecho de que para principios del siglo XX la empresa viera los conflictos como algo que debía resolverse en el ámbito privado y no reconociera y persiguiera los intentos de organización gremial no excluyó la existencia de espacios de organización autónoma ni las instancias de conciliación. De este modo va a analizar las huelgas de 1904, 1912, 1917 y posteriores hasta la consolidación de la Unión Ferroviaria, el final del federalismo y de los sindicatos por empresa. La cuestión de género es retomada en uno de los apartados titulado *Maximalismo, complot alemán y mujeres fuera del hogar*, en el cual va a analizar la presencia femenina en las huelgas, reformulando cuestiones trabajadas previamente en el artículo *Huelga Ferroviaria de 1917: Violencia, complot maximalista y mujeres incendiarias*.

A modo de consideración final, las voces y experiencias de empresarios y obreros ferroviarios no pueden ser consideradas elementos constituyentes de universos escindidos el uno del otro o inmóviles, porque están en relación permanente, modificándose en la interacción mutua. Las fuentes aportadas por la investigación de Badaloni lo demuestran. Una y otra vez se comprueba que en la época estudiada coacción y consentimiento no son elementos mutuamente excluyentes, sino complementarios. Este libro nos invita a posicionarnos frente a la complejidad de este pasado histórico, volviendo la mirada en dirección a nuestro presente, hacia donde se puede, en palabras de Badaloni, “tender puentes y encontrar conexiones con modelos de organización empresarial más contemporáneos” (pág. 341). Las conclusiones son provisionarias y están abiertas a nuevas investigaciones. Mientras tanto, esta obra constituye un aporte historiográfico clave a nivel metodológico y hermenéutico, reuniendo en sí mismo un amplio espectro de fuentes inéditas que enriquecen nuestra comprensión sobre la conformación del colectivo de trabajadores ferroviarios cuya existencia es fundamental para el movimiento obrero de todo el siglo XX.

Micaela Spagnoli
Universidad Nacional de Rosario
Email: evelyn.spagnoli.m@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9775-2652>