

## “Un derecho que nos corresponde”. Los trabajadores ferroviarios ante la creación de la caja de jubilaciones. Argentina, 1912-1915

### “A right that belongs to us”. Railroad workers and the creation of the retirement benefit. Argentina, 1912-1915

Portelli, María Belén

María Belén Portelli belenportelli@gmail.com  
Instituto de Estudios Históricos. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina

#### Estudios del ISHIR

Universidad Nacional de Rosario, Argentina

ISSN-e: 2250-4397

Periodicidad: Cuatrimestral

vol. 12, núm. 32, 2022

revistaestudios@ishir-conicet.gov.ar

Recepción: 02 Febrero 2022

Aprobación: 10 Abril 2022

URL: <http://portal.amelica.org/ameli/journal/422/4223173002/>



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional.

**Resumen:** En 1915, la ley 9653 creó la caja de jubilaciones ferroviarias y configuró una de las primeras políticas de seguridad social implementadas en Argentina a comienzos del siglo XX. Este artículo examina el papel que los trabajadores ferroviarios desarrollaron en el proceso de diseño, discusión y aprobación de dicha legislación. Para ello, se analizan las diferentes acciones y demandas que los obreros y empleados del riel desplegaron durante la gestación del beneficio, desde la presentación del proyecto en 1912 hasta su aprobación en 1915. En especial, la mirada busca explorar sus nociones de lo justo y lo equitativo, así como las valoraciones que construyeron sobre sus derechos. Para ello, la atención se focaliza en las reivindicaciones que formularon en relación a la definición del universo beneficiario, las condiciones de acceso a la jubilación, el financiamiento de la caja y las disposiciones sobre las huelgas.

**Palabras clave:** Argentina, Políticas sociales, Trabajadores ferroviarios, Jubilaciones, Derechos.

**Abstract:** In 1915, the railroad retirement act configured one of the first social security policies implemented in Argentina at the beginning of the twentieth century. This paper examines the role that railroad workers played in the process of design, discussion and approval of this legislation. To this end, it analyzes the different actions and demands that railroad workers and employees performed during the gestation of the retirement benefit, from the presentation of the project in 1912 to its approval in 1915. In particular, it seeks to explore their notions of justice and equality, and the perceptions they built about their rights. To this end, it focuses on the demands they formulated in relation to the definition of the beneficiary universe, the conditions of access to retirement, the financing of the fund and the dispositions on strikes.

**Keywords:** Argentina, Social policies, Railroad workers, Retirements, Rights.

## 1. Introducción

Entre finales del siglo XIX y principios del XX, Argentina se insertó plenamente en el mercado internacional mediante la exportación de productos primarios. Este proceso fue alentado por las inversiones externas, la incorporación de extensos territorios para la producción, la difusión de nuevos medios de transporte y la masiva llegada de inmigrantes europeos que aportaron su mano de obra e impulsaron la expansión de las ciudades. Como resultado, el país experimentó una vertiginosa y sostenida expansión económica. Sin embargo, los beneficios no se difundieron de manera equitativa y vastos sectores de la sociedad experimentaron distintas situaciones de precariedad, vulnerabilidad y exclusión. De esta manera, durante la época surgió con fuerza la llamada “cuestión social”, expresión que aludía a un amplio conjunto de problemas sociales, de diverso género e intensidad, resultantes de los procesos de modernización y crecimiento económico (Suriano, 2000).

Al iniciarse el siglo XX, la multiplicación de las huelgas, los avances de la agremiación y la difusión de ideologías contestatarias se colocaron en el centro de la “cuestión social” (Suriano, 2000). Ante la radicalización del conflicto, y bajo el influjo del pensamiento reformista, los sectores dirigentes comenzaron a promover una mayor intervención del Estado en el plano social. Esto se materializó en una incipiente legislación social orientada a mejorar las condiciones de los trabajadores (Suriano, 2001; Zimmermann, 1995).

En este marco, el presente artículo se inscribe en una línea de investigación de más largo alcance interesada en estudiar el complejo proceso de construcción de políticas sociales en Argentina a principios del siglo XX. Como un avance en esa indagación, el análisis se focaliza en la creación de una de las primeras medidas de seguridad social: las jubilaciones para los trabajadores ferroviarios.

En sus inicios, el sistema previsional argentino se estructuró sobre la base del modelo bismarckiano (Moreno, 2007).<sup>1</sup> El derecho jubilatorio se instituyó a partir del trabajo, como una cobertura para el trabajador que, por su avanzada edad, no podía obtener los medios de subsistencia a partir de su salario (Castel, 2008: 43). Así, la protección social de la vejez quedó sujeta al reconocimiento de ciertas labores como trabajo y al desempeño formal en el mercado laboral (Minoldo y Sazatoril, 2014: 148). Esto hizo que su desarrollo estuviera guiado por una lógica particularista que benefició a unos pocos sectores del mundo del trabajo, particularmente a aquellos vinculados al aparato estatal o ubicados en actividades económicas estratégicas (Arza, 2010: 258).

El “hito fundacional” del sistema fue la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones Civiles, creada en 1904 (ley 4349) para brindar seguros a la vejez al personal de la administración pública central.<sup>2</sup> Se inauguró así un esquema de base contributiva, caracterizado por la obligatoriedad, la profesionalidad y las prestaciones proporcionales a las remuneraciones (Flier, 2000: 3). A partir de entonces, la cobertura se expandió de forma gradual y fragmentada mediante la creación de múltiples sub-sistemas para diferentes grupos ocupacionales.<sup>3</sup>

Los trabajadores del ferrocarril constituyeron el primer sector del ámbito privado en recibir esta protección. La ley 9653 –sancionada en 1915 a partir de un proyecto presentado en 1912 en la Cámara de Diputados del Congreso Nacional– dispuso la constitución de una caja de jubilaciones específica para el

personal ferroviario de las empresas particulares. Además de crear el derecho y definir el universo beneficiario, estableció sus fuentes de financiamiento y ordenó la formación de una comisión técnica que reuniría información para el dictado de una futura ley orgánica.

El proceso de creación de las jubilaciones ferroviarias recibió escasa atención por parte de la historiografía argentina. Una de las principales excepciones es el estudio de Ernesto Isuani (1985), que explicó su origen como una respuesta del poder público a la huelga que maquinistas y foguistas protagonizaron a comienzos de 1912.<sup>4</sup> Según el autor, el principal objetivo de esta política fue descomprimir el malestar obrero y evitar el estallido de nuevos conflictos que amenazaran el funcionamiento de la economía agroexportadora. Esto hizo que la ley 9653 combinara objetivos de protección social con intenciones represivas, materializadas en las sanciones que el Senado introdujo para los trabajadores que interrumpieran la marcha de los ferrocarriles.

Los historiadores observaron que la incorporación de estos componentes coercitivos fue resistida por los gremios ferroviarios (Flier, 2000; Isuani, 1985). Sin embargo, la atención se concentró en las reacciones de La Fraternidad y la Federación Obrera Ferrocarrilera, sin reparar en los trabajadores que no formaban parte de estas entidades. Como corolario, se construyó una visión de unívoco rechazo a las sanciones disciplinarias, que soslayó las tensiones y divergencias intra-obreras que estas medidas suscitaron. Por otra parte, el énfasis de estos estudios en las disposiciones represivas introducidas por el Senado descuidó el examen de la participación que los obreros y empleados del ferrocarril tuvieron en instancias preliminares, durante el diseño y la discusión del proyecto de jubilaciones en la Cámara de Diputados.

Esta contribución aspira a ampliar y complejizar el conocimiento sobre el papel que los trabajadores ferroviarios desarrollaron en el proceso de diseño, discusión y aprobación de la ley 9653. La intención es incorporar a los pretendidos "objetos" del intervencionismo social como sujetos activos y conscientes, considerándolos como algo más que meros receptores o destinatarios de políticas provenientes "desde arriba" (Remedi, 2009). Esto otorga centralidad a la agencia humana frente a las estructuras, las formas de la dominación estatal y los mecanismos de poder. Se trata de ponderar la racionalidad de los actores históricos para acercarse a los fenómenos sociales desde sus experiencias, comportamientos y representaciones. Por esta vía, se pretende elaborar una historia más social y humanizada de las políticas sociales.<sup>5</sup>

Con ese fin, el artículo analiza las diferentes acciones y demandas que los trabajadores ferroviarios desarrollaron durante la gestación de la ley de jubilaciones, desde la presentación del proyecto en 1912 hasta su aprobación en 1915. La mirada busca aproximarse a los sentidos que elaboraron sobre lo justo y lo equitativo, así como las valoraciones que construyeron sobre sus derechos. Para ello, la atención se focaliza en las reivindicaciones que formularon en relación a la definición del universo beneficiario, las condiciones de acceso a la jubilación, el financiamiento de la caja y las disposiciones sobre las huelgas.

Se sostiene que los trabajadores asumieron un rol activo en el diseño y la discusión del proyecto, a partir de la formulación de demandas que expresaban sus propias percepciones e interpretaciones sobre el derecho, lo justo y lo equitativo. Sin embargo, sus miradas distaron de ser homogéneas, pues estaban

permeadas por experiencias, intereses y racionalidades que remitían a un universo laboral amplio, diverso y desigual.

La investigación se sustenta en un heterogéneo conjunto de fuentes. Los *Diarios de Sesiones* de las cámaras de Diputados y Senadores de la Nación permitieron seguir el derrotero parlamentario del proyecto y captar las voces de los distintos actores que intervinieron en su discusión, incluidos los trabajadores. Algunas de las solicitudes que los ferroviarios enviaron a los legisladores se publicaron en los *Diarios*; otras, pudieron localizarse en formato inédito entre los expedientes del Archivo Parlamentario de la Cámara de Diputados. Para profundizar la posición de las entidades obreras se emplearon periódicos como *La Fraternidad* (del gremio homónimo), *El Obrero Ferroviario* (de la Federación Obrera Ferrocarrilera) y *La Vanguardia* (socialista). Para examinar los argumentos de los trabajadores no agremiados en estas entidades, se consultaron materiales de la prensa católica, como *El Pueblo* y *Los Principios*.

La primera parte del artículo busca reconstruir, en base a fuentes secundarias, la situación del trabajo ferroviario a comienzos del siglo XX, en un esfuerzo por dar cuenta de la multiplicidad de tareas y ocupaciones, condiciones laborales, reclamos y experiencias asociativas que caracterizaban a este sector. La segunda parte indaga las posiciones y demandas que los ferroviarios articularon en relación al proyecto de jubilaciones, tratando de captar la diversidad de sentidos que moldearon sus argumentos. Finalmente, se cierra con un intento de explicar las divergencias y disputas intra-obreras a la luz de las desigualdades del mundo del trabajo ferroviario.

## 2. Los trabajadores ferroviarios a comienzos del siglo XX

A comienzos del siglo XX, los ferrocarriles desempeñaban un rol crucial en la economía argentina, pues transportaban las materias primas hacia los puertos para su exportación y distribuían las importaciones en el interior del país. Su funcionamiento estaba a cargo de una veintena de compañías, de capitales extranjeros –principalmente británicos y franceses– y estatales. En los diez años transcurridos entre 1902 y 1912, la red ferroviaria creció un 81%, alcanzando una longitud de 31.460 kilómetros y posicionándose en noveno lugar entre las más extensas del mundo.<sup>6</sup> Esta expansión tuvo su correlato en el mercado de trabajo, pues la actividad ferroviaria se convirtió en una de las principales fuentes de empleo del país. Hacia 1913, los ferrocarriles congregaban a 132.810 obreros y empleados, lo que triplicaba las cifras de 1900.<sup>7</sup> Según los cálculos elaborados por Augusto Bunge en 1918, cada veintiún trabajadores ocupados por entonces en Argentina, uno se desempeñaba en los ferrocarriles.<sup>8</sup>

El universo del trabajo ferroviario era plural y heterogéneo. En parte, esta diversidad se originaba en la distribución del personal en los distintos departamentos en los que las empresas se organizaban. Para 1913, el 42% del total de obreros y empleados se ocupaba en vías y obras y telégrafos, mientras que el 27% se desempeñaba en tracción y talleres, el 26% en tráfico y movimiento y el 4,5% en dirección.<sup>9</sup> A la vez, hacia el interior de estas secciones existía una composición variada, pues de cada una de ellas agrupaba diversas tareas, calificaciones, modalidades y condiciones laborales. Las diferencias étnicas,

etarias y hasta de género también contribuyeron a configurar jerarquías y segmentaciones internas entre los trabajadores (D'Uva, 2021).<sup>10</sup> A esto se agregaba una situación espacial diferenciada, ya que algunas labores se realizaban en lugares fijos, mientras otras tenían una gran movilidad y dispersión en el territorio.

Durante las primeras dos décadas del siglo XX, no existió un reglamento unificado que regulara las condiciones de trabajo en el sector. La ley general de ferrocarriles (1891) introdujo mínimas disposiciones sobre el empleo ferroviario, por lo que cada empresa tuvo un amplio margen para elaborar sus propios reglamentos. Mediante estos instrumentos, las administraciones ferroviarias especificaron las responsabilidades de cada puesto y fijaron incentivos y sanciones para los trabajadores, con el propósito de fomentar la eficiencia y la disciplina laboral (Palermo, 2004).

En este marco, maquinistas y fogoneros parecieron conformar una "elite" (Horowitz, 1985) o "aristocracia obrera" (Falcón, 1986; Gordillo, 1988a; Suriano, 1991). Ellos mismos desarrollaron la conciencia de pertenecer a una categoría diferenciada. Sus salarios relativamente altos y regulares, su estabilidad laboral y sus niveles de calificación e instrucción no sólo los desmarcaban de la generalidad del mundo del trabajo, sino también del resto de los ferroviarios (Suriano, 1991: 94). Sin embargo, sus condiciones laborales estuvieron lejos de ser "idílicas" (D'Uva, 2018: 14). En efecto, existían diferencias salariales significativas según la jerarquía del trabajador y la empresa en que se desempeñara.<sup>11</sup> Con frecuencia, sufrían descuentos en concepto de multas, mientras que el aumento de la carestía de la vida deterioraba su poder adquisitivo (D'Uva, 2020a: 142). Las rebajas de personal provocaban recargas de tareas, incrementos en las horas de trabajo y reducciones de los tiempos de descanso, lo que afectaba las condiciones de seguridad del personal (Tenti, 1996). A esto se agregaban los traslados inconsultos de una seccional a otra, así como los ascensos y nombramientos discrecionales (Suriano, 1991: 96).

Bajo estas circunstancias, la organización se presentó como una herramienta clave para denunciar los abusos de las empresas y reclamar por mejores condiciones de trabajo. En 1887, maquinistas y foguistas se nuclearon en La Fraternidad, un gremio moderado y corporativo, orientado a defender los intereses de los oficios que articulaba (Gordillo, 1988a, 1988b). Lejos de asumir una postura revolucionaria, la entidad adoptó la vía legalista, pragmática y favorable a la negociación y la petición a las autoridades, considerando a la huelga como último recurso. Aunque declaró su prescindencia política, muchos de sus dirigentes adhirieron al Partido Socialista, lo que probablemente condicionó sus formas de lucha. La Fraternidad se caracterizó por adoptar una estructura centralizada, jerárquica y vertical, con escasa apertura hacia el resto de los ferroviarios. El número de agremiados fue creciendo progresivamente; en 1914, llegó a contabilizar cerca de 9.500 socios, lo que representaba aproximadamente el 45% del total de maquinistas y foguistas registrados por el censo nacional de ese año (Gordillo, 1988b: 41).

Los trabajadores que no quedaron comprendidos en La Fraternidad tuvieron una sindicalización más tardía. Tras algunos intentos de organización a principios del siglo XX, en 1912 lograron crear la Federación Obrera Ferrocarrilera. Esta agrupó al numeroso y heterogéneo segmento compuesto por



el personal de tráfico, talleres, vía y obras. A diferencia del gremio de maquinistas y foguistas, la Federación asumió una estructura descentralizada que le otorgó amplia autonomía a las secciones del interior, y sus estatutos –aprobados en 1915– fijaron el objetivo de preparar a los ferroviarios “para asumir la gestión directa de la industria” por medio de la “lucha de clases” (D’Uva, 2019: 94). La entidad declaró su afiliación a la Federación Obrera Regional Argentina IX Congreso, de orientación sindicalista revolucionaria, por lo que asumió una tendencia antiestatista y poco inclinada a la negociación que le imprimió rasgos combativos, contestatarios e intransigentes (D’Uva y Palermo, 2015; Gordillo, 1988a; Monserrat, 2011).

Hacia 1916, la Federación Obrera Ferrocarrilera contaba con unos 4.000 agremiados (Chitti y Agnelli, 1937: 388). Aunque se trataba de trabajadores con una gran diversidad de oficios, situaciones y condiciones, buena parte de ellos no eran especializados y sus salarios eran más bajos que los del personal de locomotoras (D’Uva, 2019: 96). Dentro del departamento de vía y obras, el sindicato tuvo dificultades para incorporar a los peones de cuadrillas, encargados de la construcción y el mantenimiento de rieles, señales y otras instalaciones ferroviarias. Como señaló Joel Horowitz (1985), estos obreros conformaban una suerte de “subcasta” (431). Las indagaciones de Florencia D’Uva (2020b) sobre este sector han revelado sus difíciles condiciones de vida y de trabajo. Sus tareas requerían gran esfuerzo físico y sus jornadas se extendían desde el amanecer hasta el ocaso, bajo el mando –en muchos casos, arbitrario y abusivo– de los capataces. Trabajaban a la intemperie, en lugares lejanos y desolados, afrontando las inclemencias del clima y pernoctando en precarios campamentos transitorios. Sus remuneraciones eran las más bajas y, en lugar de percibir un sueldo mensual fijo, cobraban un jornal diario, del que se les descontaba un porcentaje por la comida. En general, eran obreros temporales con altos niveles de movilidad. En épocas de cosecha, solían abandonar el ferrocarril en búsqueda de mejores ingresos, para luego retornar a las cuadrillas. Es probable que esta inestabilidad haya dificultado el proceso de sindicalización de este sector.

Estos obreros temporarios tendieron a quedar al margen de las estrategias que las compañías implementaron para armonizar las relaciones con el personal y promover la construcción de un sentido de pertenencia y lealtad entre los trabajadores. Estas acciones incluyeron la creación de un “mercado interno de trabajo”, que priorizaba a los empleados que ya integraban la plantilla permanente para cubrir las vacantes que se produjeran en la empresa (Badaloni, 2011). Este sistema ofrecía a los trabajadores de las diferentes secciones la posibilidad de “hacer carrera”, obteniendo ascensos periódicos, mejores ingresos y mayor estabilidad laboral, lo que propiciaba que los empleados se identificaran con la empresa y se mantuvieran fieles y disciplinados. Para quienes se desempeñaban como administrativos, esto generaba la expectativa de alcanzar posiciones de jerarquía (Badaloni, 2011).

Además, bajo el influjo de lo que los historiadores han denominado “capitalismo benefactor” y en sintonía con las experiencias empresariales internacionales, las administraciones crearon una serie de beneficios extrasalariales –servicios médicos, viviendas, educación y rebajas de pasajes, entre otros– para promover el bienestar del personal (Palermo, 2004, 2019). Por esta vía, las compañías buscaban “neutralizar el surgimiento de la identidad

de clase entre los trabajadores, incentivando, en cambio, su identificación con las empresas" (Palermo, 2004: 36). Estos objetivos parecieron cumplirse más acabadamente en el sector de los empleados de oficina, quienes se mostraron reacios a organizarse sindicalmente y durante los conflictos tendieron a mantenerse renuentes a la protesta y leales a las empresas (Badaloni, 2011: 157).

En suma, la expansión ferroviaria que acompañó el *boom* económico de comienzos del siglo XX configuró un universo laboral de profundos contrastes y asimetrías. Los múltiples y diversos trabajos asociados al ferrocarril fueron desarrollados por empleados y obreros bajo condiciones, calificaciones y remuneraciones diferenciadas. Estas disparidades se agravaban por la ausencia de protecciones y regulaciones del Estado, que dejaba a los trabajadores a expensas de los abusos y las arbitrariedades empresariales.

### 3. Los ferroviarios ante el proyecto de jubilaciones

#### 3.1 El origen de la iniciativa

En el marco de sus beneficios extra-salariales, algunas empresas destinaban fondos para el retiro de sus trabajadores. En general, el monto de estas jubilaciones era bajo y su asignación se regía por las normas y los criterios que cada compañía fijaba.<sup>12</sup> En consecuencia, se trataba de una concesión graciable que, con frecuencia, quedaba sujeta a la discrecionalidad y la coacción de las administraciones (D'Uva, 2020a).

Frente a esta situación, La Fraternidad articuló algunas iniciativas. En 1900, el maquinista Víctor Bassi elevó a la comisión directiva de la sociedad un proyecto de creación de un fondo de pensiones y jubilaciones para el personal de locomotoras. La entidad recibió favorablemente la propuesta y, tras incorporar algunas modificaciones, la elevó a la Dirección General de Vías de Comunicaciones. Sin embargo, las gestiones no prosperaron.<sup>13</sup> Posteriormente, en la reforma estatutaria de julio de 1912, el gremio incluyó entre sus propósitos "el establecimiento de una caja de pensiones y retiros, por parte de las empresas, para los empleados y obreros" (Art. 1, inciso a).<sup>14</sup>

Pese a estos antecedentes, las jubilaciones no figuraron entre las principales reivindicaciones de los trabajadores ferroviarios a principios del siglo XX. Esto replicaba una realidad más general del movimiento obrero del período, cuyos reclamos se centraban en la mejora de las condiciones laborales –aumento de salarios, reducción de jornadas, descanso semanal, seguridad e higiene en las instalaciones y protección de mujeres y niños trabajadores–. Posiblemente, la baja esperanza de vida al nacer y las escasas expectativas de llegar a los 60 años hicieron que las demandas laborales se concentraran en las necesidades del presente y no en un futuro que parecía lejano y poco probable (Otero, 2020: 129).

Esto podría explicar que los retiros no figuraran en el pliego de condiciones que La Fraternidad presentó a las empresas a finales de 1911. Los maquinistas y foguistas aspiraban fundamentalmente al establecimiento de un reglamento general del trabajo, que pautara con uniformidad los deberes y derechos de los trabajadores y pusiera fin a las arbitrariedades de las compañías (Gordillo, 1988a). Ante la resistencia empresarial, en enero de 1912 La Fraternidad declaró

el inicio de un paro. La huelga ganó la adhesión de todas las secciones del gremio y perturbó el tráfico ferroviario en plena época de cosecha (D'Uva, 2018). El gobierno respondió con la represión y el respaldo a las empresas, aunque evidenció algunas actitudes conciliadoras que sugerían incipientes cambios en la concepción sobre la función del Estado en la regulación de las relaciones laborales (Suriano, 1991).

Bajo la mediación del presidente Roque Sáenz Peña, el conflicto culminó luego de 52 días con un acuerdo que establecía la gradual readmisión de los huelguistas (D'Uva, 2018: 23). Además, el gobierno se comprometió a preparar una reglamentación del trabajo que contemplaría, entre otros aspectos, regulaciones sobre jubilaciones. Ante ello, La Fraternidad contempló la posibilidad de “librarnos de los retiros e indemnizaciones puramente graciables y más ilusorias que reales que nos concedían las compañías”.<sup>15</sup>

### *3.2 Acuerdos y discrepancias en la definición de una propuesta*

Tras la gran huelga de enero, el 3 de julio de 1912, el diputado conservador Carlos Carlés presentó un proyecto de creación de jubilaciones ferroviarias.<sup>16</sup> En términos generales, proponía incorporar al personal ferroviario de las empresas particulares a la Caja Nacional de Jubilaciones de los empleados estatales (creada y regulada por la ley 4349, de 1904). El artículo 18 de esta legislación asignaba la jubilación para los empleados con 55 años de edad y 30 años de servicio. Según el proyecto de Carlés, los ferroviarios podrían acceder al derecho jubilatorio de acuerdo a estos requerimientos, aunque cumpliendo 25 años de servicios continuados. Además, declaraba comprendido en el beneficio al personal de dirección de los ferrocarriles cuyo sueldo fuese mayor de mil pesos moneda nacional. Con respecto al financiamiento, establecía que el Poder Ejecutivo acordaría con las empresas lo relativo a las asignaciones del personal y de las compañías, aunque no especificaba la forma ni el porcentaje de contribución de cada sector.<sup>17</sup>

Para Carlés, la incorporación de estos empleados de empresas privadas a la Caja Nacional se justificaba porque ofrecían un servicio público cuya interrupción era “mucho más perjudicial (...) que la de cualquier categoría de funcionarios administrativos”.<sup>18</sup> Además, invocó la responsabilidad del Estado de garantizar el bienestar social y reglamentar el derecho del trabajo para “preservar al hombre del aniquilamiento” y evitar que “sucumba en beneficio de la empresa”.<sup>19</sup> De acuerdo a su propuesta, el intervencionismo estatal en materia jubilatoria debía combinarse con el aporte financiero de las compañías. Si éstas habían recogido la mayor parte de las ventajas y utilidades del trabajo del obrero, lo justo era que aseguraran su sostenimiento cuando su vigor físico se agotara, evitando que el anciano trabajador pasara a depender durante los últimos años de su vida del auxilio de la caridad: “debe asegurarse la tranquilidad en la vejez de un empleado que entregó la fuerza de su juventud y la perseverancia de la madurez de su trabajo en beneficio de la empresa”.<sup>20</sup>

Entre agosto y noviembre de 1912, numerosos ferroviarios de distintos puntos del país remitieron telegramas y notas a la Cámara de Diputados para solicitar la pronta aprobación del proyecto de Carlés. No es posible establecer si se



trataba de trabajadores sindicalizados, pues se identificaban como empleados de diferentes líneas de ferrocarril (del Sud, de Santa Fe, de Entre Ríos, del Oeste, Nordeste Argentino, Central Córdoba, Central Argentino).<sup>21</sup> Estas peticiones iban acompañadas de largas listas de firmas y, en general, empleaban fórmulas muy similares para manifestar su adhesión a la propuesta y requerir su sanción. Sin embargo, una solicitud de los empleados de la compañía francesa Ferrocarril Santa Fe presentó conceptos reveladores de sus percepciones sobre la iniciativa y las razones por las que le daban su apoyo. Según manifestaban, "los modestos empleados de ferrocarril" eran "los más recargados de labor y responsabilidad" y su tarea era "absorbente" e "inhibitoria de toda otra ocupación", lo que les dificultaba la sociabilidad y el perfeccionamiento intelectual. Pese a los rigores del trabajo que desempeñaban, se percibían como los "menos favorecidos en la compensación", pues estaban al margen de "las provisiones alentadoras del mañana".<sup>22</sup> Aludían así a su situación de exclusión del derecho jubilatorio que, por entonces, sólo contemplaba a los trabajadores del Estado. Esto era percibido como una "excepción negativa", "una diferenciación (...) abiertamente inequitativa" e injusta.<sup>23</sup> En consecuencia, el proyecto de Carlés se presentaba como una medida que venía a subsanar esta inequidad y compensar las desventajas del trabajo ferroviario con una cobertura previsional.

Entretanto, La Fraternidad contempló la iniciativa de Carlés como una consecuencia directa de la huelga que había protagonizado en enero de 1912: "La formidable agitación que durante 52 días consecutivos mantuvo tensa la opinión del país está dando sus frutos".<sup>24</sup> Aunque sus reclamos más urgentes se centraban en la reglamentación de las condiciones de trabajo, el gremio se mostró interesado en obtener el derecho jubilatorio. Sin embargo, asumió una posición crítica.

Apenas presentada la iniciativa de Carlés, la sociedad de maquinistas y foguistas formuló algunas objeciones que fueron presentadas a la Cámara de Diputados. En lo relativo a las condiciones de acceso a la jubilación, el gremio observó que la exigencia de cumplimentar 25 años continuados de servicios significaba, "implícitamente", que ese tiempo debía transcurrir en una misma empresa. Esto fue considerado "a todas luces injusto", pues era usual que los ferroviarios se desempeñaran en diferentes compañías a lo largo de su trayectoria laboral.<sup>25</sup> En algunos casos, las empresas efectuaban despidos por reducciones de personal o causas injustificadas y, en otros, los trabajadores renunciaban a una línea para ingresar en otra que ofrecía mejores condiciones.<sup>26</sup> La Fraternidad entendía que, en cualquiera de estos casos, el trabajador que se desvinculara de una empresa perdería su antigüedad y tendría que volver a comenzar desde el principio para obtener la jubilación. Solicitó entonces que, con el fin de obtener la jubilación, se sumaran los años de servicio en los distintos ferrocarriles en los que el personal hubiera trabajado. El gremio invocó "razones de equidad" para sustentar este reclamo, lo que aludía a la aspiración de "ser beneficiados en igual forma" que los empleados públicos acogidos a la Caja Nacional de Jubilaciones, para quienes se sumaban los años de servicio prestados en las distintas reparticiones del gobierno.<sup>27</sup> Se trataba de igualar la forma de computar la antigüedad y fijar las mismas posibilidades de acceso a esta protección, más aún porque la jubilación no sería abonada por una empresa determinada, sino por un fondo común al que contribuirían todos los trabajadores y todas las compañías.

Otras reivindicaciones del gremio cuestionaron que el proyecto estableciera las mismas condiciones para quienes experimentaban situaciones de trabajo muy dispares. En este sentido, postulaban la necesidad de reconocer las desigualdades y establecer tratamientos diferenciados, según las circunstancias y características de cada ocupación, como medidas compensatorias encaminadas a equilibrar la balanza o reducir las desventajas de los sectores menos favorecidos.

A este respecto, La Fraternidad cuestionó que el proyecto de Carlés no especificara la edad jubilatoria, pues esto hacía presumir que los ferroviarios quedarían subsumidos en el límite de 55 años que la ley 4349 establecía para los empleados de la administración nacional. Esto fue considerado una injusticia, porque no tomaba en consideración las particularidades del trabajo ferroviario. Concretamente, el gremio centró su argumento en el personal de locomotoras, que sufría un gran desgaste físico como consecuencia de los requerimientos y la intensidad de sus tareas. A ello se sumaba que el ingreso a las compañías solía producirse a edades tempranas. Un foguista podía iniciar su labor a la edad de 18 años, por lo que debería trabajar durante 37 años consecutivos para acceder al derecho jubilatorio: “después de 20 años de servicios continuos la mayor parte de los empleados u obreros ferroviarios y particularmente en el personal de locomotoras, padecen de un sinnúmero de dolencias: afecciones pulmonares, enfermedades del estómago, de la vista, reumatismo, etc.”<sup>28</sup> Bajo estas condiciones, muy pocos trabajadores alcanzarían la jubilación y, “si llegaran a conseguirla, muy poco tiempo podrían disfrutar de ella.”<sup>29</sup> La Fraternidad reclamó entonces una rebaja en la edad jubilatoria, aunque no especificó el límite requerido.

El gremio no sólo buscó que las condiciones para acceder a la jubilación reconocieran las diferencias que existían entre los trabajadores ferroviarios y los empleados públicos, sino también entre las diversas ocupaciones del propio sector. En este sentido, la entidad señaló la necesidad de tener en cuenta la heterogeneidad de tareas y situaciones que caracterizaban al mundo del trabajo ferrocarrilero. Concretamente, aludió a las disparidades que existían entre el personal “viajante” y el “sedentario”:

No es posible parangonar las condiciones de trabajo del personal que no dispone de horas fijas para descansar y para comer, personal que sufre las inclemencias del tiempo y cuyo agotamiento físico se produce rápidamente, con el personal sedentario con horas determinadas de trabajo y con el tiempo periódico necesario para el refectorio y el descanso.<sup>30</sup>

Dado que las condiciones de trabajo de maquinistas, foguistas y guardas producían un “más rápido desgaste de energías vitales”, el gremio reclamó una disminución en los años de servicio para el sector.<sup>31</sup>

En lo relativo al financiamiento, La Fraternidad puso en cuestión que el trabajador tuviera que contribuir a la formación del fondo de jubilaciones con una deducción de su salario. El argumento aludía a la esencial desigualdad de fuerzas entre el capital y el trabajo, pues constataban que las empresas ferroviarias “gozan de franquicias especiales” y percibían “fabulosas entradas” o “rendimientos excepcionales”.<sup>32</sup> El gremio apeló al principio de “justicia social” para plantear que, como los trabajadores contribuían con su labor a la “creciente prosperidad” de las compañías, estas debían destinar “una parte de sus

ganancias" en favor de aquellos, con el fin de "compensar los sacrificios y serias responsabilidades que continuamente les exige el desempeño de la profesión".<sup>33</sup>

Las peticiones de La Fraternidad fueron recibidas por la comisión de legislación de la Cámara de Diputados, encargada de estudiar la factibilidad y las posibles consecuencias del proyecto de Carlés.<sup>34</sup> A ellas se sumaron las observaciones del presidente Caja Nacional de Jubilaciones, Hilarión Larguía, quien sugirió crear una caja específica para los ferroviarios de las compañías privadas para no involucrar al personal de las empresas particulares en el régimen jubilatorio de los empleados estatales.<sup>35</sup>

La comisión de legislación resolvió entonces desestimar la propuesta de Carlés y designar a una subcomisión –integrada por los diputados Arturo M. Bas y Vicente Gallo– para elaborar un anteproyecto alternativo.<sup>36</sup> La nueva propuesta estuvo lista a finales de noviembre de 1912. En lugar de subsumir a los ferroviarios en la ley 4349, creaba una caja específica para los empleados de las empresas ferroviarias particulares y estatales con jurisdicción nacional. Como la fórmula de Carlés era demasiado amplia y el aporte de las compañías podía resultar ínfimo o nulo, el anteproyecto estableció un porcentaje fijo de contribución sobre sus ganancias (5%), igual al descuento salarial de los empleados.<sup>37</sup> El aporte del Estado consistiría en un impuesto a los pasajes creado por la misma legislación.<sup>38</sup> Disponía, además, que una comisión técnica prepararía un informe a partir del cual el Congreso sancionaría una ley orgánica, que fijaría la edad, el tiempo de servicio y el monto de las jubilaciones según las diversas categorías de empleados y obreros.

Conocido el anteproyecto, y mientras la comisión de legislación se abocaba a su estudio, La Fraternidad hizo notar la conveniencia de introducir algunas modificaciones. En esta oportunidad, los reclamos no aludieron al financiamiento, pese a que la propuesta no había recogido el pedido de eximir a los trabajadores de percibir deducciones de sueldo para contribuir al fondo. En su lugar, las peticiones buscaron extender el derecho a algunos grupos que resultaban excluidos de la normativa proyectada. Se trataba, de este modo, de asegurar mayores niveles de inclusión y ampliar el universo beneficiario.

En primer lugar, el gremio observó que, tanto el proyecto de Carlés como el anteproyecto de la comisión, aludían a "ferrocarriles nacionales, comprendiéndose en esta categoría los de propiedad del Estado y empresas privadas que pasan de una provincia a otras", lo que dejaba fuera a "los ferrocarriles Midland y La Plata a Meridiano Quinto, por ser líneas provinciales".<sup>39</sup> La Fraternidad consideró que "esto no sería equitativo", y solicitó que la omisión se subsanara con un artículo que permitiera que el personal de los ferrocarriles de jurisdicción provincial se acogiera a los mismos beneficios si así lo deseaba.<sup>40</sup> Esta incorporación fue aceptada por unanimidad por los miembros de la comisión.

En segundo lugar, la organización hizo notar que el anteproyecto de la comisión sólo hacía referencia a los "empleados a sueldo mensual", lo que dejaba al margen de la cobertura a los obreros que percibían un jornal. Como esta situación implicaba "una excepción que no podía ser pasada por alto", La Fraternidad elaboró un memorial en donde expuso:

Los obreros que trabajan a jornal, percibiendo salarios en proporción a los días trabajados, no vendrán en esa forma a ser comprendidos en los beneficios de la jubilación. Existen casos de obreros que, habiendo percibido por muchos años sueldo mensual, debido a imposibilidad física, o por otra causa cualquiera han sido empleados en otros departamentos de la misma empresa y reciben actualmente salario por día. Estos también quedarán excluidos.<sup>41</sup>

El gremio añadió que algunas empresas de ferrocarril (como Sud y Oeste) otorgaban jubilaciones a los obreros de talleres y otros que ganaban jornal. Aunque esta cobertura era deficiente, reportaba un beneficio que el proyecto de la comisión no contemplaba y, peor aún, que los obreros perderían si la ley se aprobaba en las condiciones establecidas. Por consiguiente, el gremio solicitó la incorporación de los trabajadores a jornal al derecho jubilatorio. El memorial fue entregado al diputado socialista Alfredo Palacios, quien gestionó su incorporación al proyecto.

Para acrecentar el capital de la caja, la comisión de legislación resolvió establecer la retención de la mitad del primer sueldo mensual de los empleados y el importe por una vez de todo aumento mensual ulterior. La *Fraternidad* recurrió a Palacios para solicitar que el descuento de la mitad del primer mes de sueldo se suprimiera o, en su lugar, se efectuara paulatinamente, “pues constituye para los trabajadores un grave desequilibrio en su presupuesto”.<sup>42</sup> Palacios llevó este reclamo a la comisión, que finalmente accedió a que la deducción se realizara gradualmente, en 24 mensualidades.

Con estas modificaciones, el proyecto alternativo recibió el apoyo unánime de la comisión y fue despachado a la Cámara de Diputados a mediados de diciembre. Desde las páginas de *La Fraternidad*, el gremio celebró que sus reclamos habían sido considerados e incluidos en la propuesta definitiva. Sin embargo, no dejó de aludir a la necesidad de complementar la legislación en materia de jubilaciones con una reglamentación del trabajo que contribuyera a la estabilidad del personal, protegiéndolo del despido.<sup>43</sup>

Mientras tanto, la Federación Obrera Ferrocarrilera se mantuvo al margen de estas gestiones. Es probable que, en parte, esta actitud se explicara por la reciente creación del sindicato, que hacía que sus esfuerzos se concentraran en fortalecer su organización. Sin embargo, no puede subestimarse el peso de los factores ideológicos.

En enero de 1913, el periódico de la Federación, *El Obrero Ferroviario*, publicó una nota –firmada por Vicente Detodaro y fechada en octubre de 1912– que permite aproximarse a las razones de esta actitud.<sup>44</sup> El autor no negaba la importancia del derecho jubilatorio, que “asegurará el mendrugo para el mañana a todos los ferrocarrileros que han perdido su juventud en el yugo maldito del trabajo”. Sin embargo, aseguraba que el proyecto (de Carlés) sólo ofrecía “una pequeña migaja”, que no resolvería “los problemas primordiales” y que beneficiaría a “muy pocos”. En este sentido, señalaba la necesidad de bregar por mejoras más generales para el sector, posiblemente a través de una reglamentación que regulara las relaciones con las empresas y suprimiera sus arbitrariedades. De lo contrario, las compañías podrían despedir a los trabajadores próximos a jubilarse, perdiendo así su derecho a la jubilación.

Detodaro cuestionaba también la “confianza ciega que tienen la mayoría de mis colegas en el gobierno y en los falsos representantes del pueblo”, lo que

probablemente entrañaba una crítica a La Fraternidad y su actitud cooperativa en la discusión del proyecto. La Federación Obrera Ferrocarrilera dudaba de las intenciones del gobierno y alertaba sobre su connivencia con las empresas. Como antecedente cercano, recordaba la actuación favorable a las compañías que el ministro José María Ramos Mejía había desplegado durante la huelga de 1912 y llamaba a "no confiar ingenuamente en la experta burguesía".

Lejos de cifrar sus expectativas en el accionar de los poderes públicos, la entidad llamó a concentrar sus esfuerzos en el robustecimiento de la organización y asumió ante el proyecto de jubilaciones una actitud que su propio órgano de prensa más tarde calificó de "indiferente".<sup>45</sup>

### 3.3 La ofensiva de las empresas: "en detrimento de la equidad"

Tras largas discusiones, el 17 de enero de 1913 la Cámara de Diputados aprobó el proyecto de la comisión con ligeras modificaciones. Las jubilaciones ferroviarias pasaron entonces a manos del Senado.

Una delegación de La Fraternidad se entrevistó con los miembros de la comisión de legislación de la cámara alta y expuso la necesidad de darle urgente sanción, advirtiendo que las administraciones ferroviarias se resistirían a contribuir a la caja de acuerdo a lo proyectado, tratando de "obtener ventajas que resultarían en detrimento de la equidad".<sup>46</sup>

Los meses transcurrieron sin que la comisión emitiera su dictamen y los ferroviarios comenzaron a impacientarse. A través de entrevistas y notas, La Fraternidad le solicitó al senador socialista Enrique Del Valle Iberlucea –al parecer, el interlocutor más cercano de la comisión– un pronto despacho del proyecto. El Senado recibió petitorios de ferroviarios de distintos puntos del país que reclamaban la aprobación de las jubilaciones,<sup>47</sup> y empleados de la Compañía General de Ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires se dirigieron al diario socialista *La Vanguardia* para solicitar el inicio de una campaña a favor del proyecto.<sup>48</sup>

En este contexto, gerentes y representantes de varias compañías ferroviarias dirigieron una nota a la comisión de legislación de la cámara alta para manifestar su oposición.<sup>49</sup> Plantearon que la jubilación era "un favor pecuniario" que el empleador otorgaba de manera deliberada –voluntaria–, "según los años de servicio y el comportamiento" del trabajador y de acuerdo a la situación financiera de la empresa. Negaron la potestad del Estado para intervenir en la materia: "no hay una ley ni puede haberla, que obligue a las personas a jubilar a sus empleados, ni mucho menos a fijar las condiciones de servicio y de retribución". Señalaron, además, que no todas las compañías tenían las mismas capacidades económicas, por lo que establecer un porcentaje fijo de contribución era una "absoluta injusticia", que arruinaría a las firmas de menores ganancias. Por último, denunciaron que se incurriría en un incumplimiento de la Ley Mitre, que las liberaba de cualquier impuesto a cambio del pago de un aporte único del 3% de sus utilidades.<sup>50</sup>

Días después, la comisión de legislación presentó su despacho. Aunque aceptaba íntegramente la sanción de diputados, recomendaba incorporar un agregado que estableciera que aquellas empresas que no rindieran como



dividendo el 4% convendrían con el Poder Ejecutivo el monto y la forma de su contribución –que no podría ser menor que la de sus empleados–.<sup>51</sup> Es probable que esta propuesta haya buscado atender a uno de los planteos de las compañías. Aun así, estas elevaron al Senado la misma nota que previamente habían dirigido a la comisión, reiterando todos sus términos y dejando constancia de su disconformidad con el proyecto en la forma propuesta.

Cuando la cámara se disponía a comenzar a discutir el proyecto, algunos senadores solicitaron su postergación, bajo el argumento de que necesitaban estudiarlo con mayor detalle y “dictar una ley que sea, no sólo amparadora de los derechos de los ferroviarios, sino también de los derechos de las empresas”.<sup>52</sup> Con suspicacia, *La Vanguardia* postuló que, “a espaldas del pueblo”, “en el secreto” de los “conciliábulos o reuniones privadas”, los senadores preparaban una propuesta favorable a los intereses de las empresas.<sup>53</sup> Las sospechas no tardaron en confirmarse.

El Senado inició el tratamiento del proyecto a fines de agosto. Aunque resultó aprobado en general, durante la votación en particular el senador por Entre Ríos, Salvador Maciá, impulsó la incorporación de serie de modificaciones que alteraban el proyecto de manera sustancial. Una a una, sus propuestas fueron admitidas por la mayoría de los senadores. En primer lugar, se suprimió la dependencia estatal de la caja para conformar una entidad autónoma, sobre la cual el Estado sólo podría ejercer funciones de superintendencia. Además, el personal de los ferrocarriles del Estado fue excluido del beneficio, bajo el argumento de que sus jubilaciones ya estaban garantizadas por la Caja Nacional y que su salida podría perjudicar a este organismo. En relación a los fondos, se disminuyó al 3% el aporte de los trabajadores y las empresas y se substituyó el impuesto a los pasajes por un derecho sobre los fletes de cargas y encomiendas.

La Fraternidad advirtió que estas modificaciones perfilaban un “contra-proyecto” hecho a medida de las empresas, y que su principal motivo era la resistencia de las compañías a aceptar el monto que fijaba el proyecto de la Cámara de Diputados. El gremio negó la situación de crisis financiera que esgrimían las compañías ferrocarrileras, y aseguró que todas se encontraban en estado próspero porque contaban con privilegios excepcionales, como la exención de derechos aduaneros. El gremio no cuestionaba la legitimidad de ese beneficio, porque el ferrocarril era un elemento de progreso. En cambio, desaprobaba la asimétrica distribución de ventajas entre el trabajo y el capital, pues el personal ferroviario constituía “un elemento de actividad en ese progreso”, pero –a diferencia de las empresas– “no está favorecido en ninguna forma”.<sup>54</sup> La Fraternidad exponía así el contraste que percibía entre la situación de las empresas y la de los trabajadores: mientras las primeras obtenían proficuas ganancias como producto de sus privilegios, los segundos no recibían su merecida recompensa a su esfuerzo y a su contribución al desarrollo colectivo. Esperaban entonces que los privilegios fueran contrarrestados con una intervención pública que garantizara la equidad.

La última propuesta del senador Salvador Maciá consistió en añadir un artículo (número 11), que estableciera que los trabajadores que abandonaran voluntariamente el servicio, perturbando o interrumpiendo la regularidad de los ferrocarriles, serían apartados y perderían todo derecho a la jubilación. El Poder Ejecutivo respaldó la iniciativa bajo el argumento de que era necesario evitar los conflictos que amenazaban la marcha de los ferrocarriles, pues brindaban un

servicio público fundamental para la economía del país. El senador socialista Del Valle Iberlucea se opuso a lo que juzgaba como una severa restricción del derecho a huelga. Tras arduos debates, el artículo fue aprobado con un agregado que habilitaba a la administración de la caja a actuar como tribunal arbitral y resolver si el abandono del servicio se había producido por causas justificadas. Así, el proyecto quedó sancionado por el Senado el 9 de septiembre de 1913.<sup>55</sup>

### 3.4 Derechos en tensión

Los gremios ferroviarios no tardaron en cuestionar la actuación del Senado. La Fraternidad denunció que "las mutilaciones, las modificaciones y la inclusión de artículos nuevos" habían "desvirtuando por completo el propósito inicial", configurando un proyecto distinto, "peor", "hecho al paladar de las empresas".<sup>56</sup> Sus críticas se centraron especialmente en el "extorsivo" artículo 11, "una verdadera mordaza" que restringía "el derecho de cruzarse de brazos". El gremio dejó en claro que no avalaba la "gimnasia huelguista" y que consideraba a la huelga como el último recurso, al cual apelaba cuando la resistencia de los empresarios impedía llegar a un arreglo. Aun así, consideraba que era un derecho fundamental para mejorar las condiciones laborales, especialmente ante la ausencia de un reglamento de trabajo que impidiera o limitara las arbitrariedades patronales:

al negarse las empresas a conceder mejoras, el obrero tiene que persistir en sus reclamos y como estos se ven impedidos de solución, no les queda más recurso que decir: "no trabajo hasta que no se me pague más y se me trate mejor". (...) Si se pretende coartar el derecho de huelga debe comenzarse por legislar el trabajo y las relaciones del mismo en una forma ecuánime y práctica, estableciendo al propio tiempo salarios que condigan con las necesidades de la vida en el momento actual.<sup>57</sup>

La Fraternidad percibía que el artículo 11 profundizaría la explotación del trabajo por el capital, generando condiciones análogas a la esclavitud y la servidumbre:

Obliga al personal a entregarse atado de pies y manos, y a resignarse a todos los abusos de las superioridades. De modo que las empresas podrán a mansalva cometer todas las irregularidades que se les antojen y el personal, después de desechados todos sus reclamos y ahogadas todas sus protestas, no podrá cruzarse de brazos, y lo que es peor perderá su dinero con el agravante de que quedará sometido a todos los castigos que las leyes quieran imponerles.<sup>58</sup>

La explotación es un factor de desigualdad, pues implica una división categórica entre superiores e inferiores, mediante la cual los primeros sustraen recursos –de forma unilateral y asimétrica– de los últimos (Thernborn, 2015). El gremio consideraba que la política proyectada conduciría a reforzar este mecanismo pues, en lugar de corregir el desequilibrio de poder de la relación obrero-patronal, se incrementaban las ventajas de los empresarios en detrimento de los trabajadores:

nada se dice [sobre] cómo se castigará a las empresas que provoquen deliberadamente una huelga de su personal (...) La alta cámara ha legislado favoreciendo a una de las partes y acorralando a la que tenía más necesidad de defensa.<sup>59</sup>

Con estos argumentos, La Fraternidad demandó que los diputados insistieran en su sanción primitiva. En junio de 1914, la comisión de legislación de la cámara baja convocó al gremio para estudiar el proyecto. Una delegación de la sociedad se hizo presente y la discusión se centró principalmente en el artículo 11. Los diputados solicitaron a La Fraternidad una contestación categórica sobre la aceptación o el rechazo del artículo. Los directivos de la entidad resolvieron entonces promover un plebiscito entre todas las secciones. El resultado fue contundente: de manera unánime, los asociados solicitaron la supresión del artículo en cuestión, “que constituye un verdadero torniquete para los ferroviarios”.<sup>60</sup>

Por su parte, la Federación Obrera Ferrocarrilera inició una campaña de agitación. El sindicato no se oponía a la jubilación, a la que definía como “un derecho que nos corresponde”.<sup>61</sup> Sin embargo, no lo consideraba garantizado por el proyecto sancionado en el Senado.

Con una retórica más radicalizada que La Fraternidad, el consejo federal de la entidad expresó que el artículo 11, “reaccionario y liberticida”, confirmaba que la única misión del Estado era “defender al capital en detrimento de los trabajadores”.<sup>62</sup> La huelga era el medio “para conquistar mejores condiciones de vida y de trabajo y para contrarrestar los abusos de los capitalistas”, por lo que su supresión implicaría soportar “todas las injusticias y arbitrariedades que a nuestros superiores les plazca cometer”.<sup>63</sup> La más mínima infracción podía habilitar la pérdida del derecho jubilatorio y de todos los aportes realizados mensualmente, con lo cual el obrero ferroviario quedaría sometido incondicionalmente a la voluntad de las empresas. Esto agravaría aún más las duras condiciones de los trabajadores agrupados en la Federación: “nosotros, que sufrimos miserias sin cuento, que estamos obligados a realizar una tarea penosa, expuestos a accidentes y percances, víctimas de vejaciones y multas”.<sup>64</sup> En suma, Federación Obrera Ferrocarrilera estimaba que los ferroviarios quedarían “en condiciones tan inferiores como los esclavos de la antigüedad”, lo que también implicaría un tratamiento desigual con respecto a los trabajadores de las demás industrias.<sup>65</sup>

Pero el sindicato no circunscribió sus críticas al artículo 11. También se opuso al establecimiento de una contribución obligatoria de los trabajadores para el financiamiento de las jubilaciones. Esto era visto como un “despojo”, una “imposición onerosa e injusta”, máxime si se consideraba que los bajos salarios de los trabajadores que integraban la organización.<sup>66</sup> Sobre este punto, *El Obrero Ferroviario* señalaba:

Los padres de familia que perciban en nuestros días un salario de dos pesos o dos pesos y medio, como ocurre con cambistas, limpia-máquinas, revisadores de vagones y otras innumerables categorías de obreros y empleados, (...) no pueden soportar ninguna reducción en sus irrisorios salarios por cualquier concepto que fuera, ya que lo que ganan es hasta insuficiente para cubrir las necesidades más apremiantes de la vida.<sup>67</sup>

En contra de esta “nueva forma de impuesto (...) disfrazada con un beneficio para el futuro”,<sup>68</sup> la Federación sostuvo que las pensiones debían ser íntegramente sufragadas por las empresas que habían usufructuado las energías del obrero.

Así, mientras La Fraternidad centró sus reclamos en el artículo 11 y entabló gestiones parlamentarias para defender el derecho a huelga, la Federación Obrera

Ferrocarrilera rechazó la legislación en todos los términos proyectados y no encaró negociaciones con el poder público. El sindicato buscó organizar una acción conjunta de resistencia con La Fraternidad, pero estos intentos fracasaron y la Federación promovió la movilización de sus secciones –mediante asambleas, conferencias y mítines– bajo la consigna: “contra la iniquidad debemos levantar nuestra voz y robustecer nuestra organización federal para asegurar el triunfo de nuestros derechos, que es el triunfo de la justicia”.<sup>69</sup>

Sin embargo, La Fraternidad y la Federación Obrera Ferrocarrilera no representaban a la totalidad del amplio y heterogéneo universo del trabajo ferroviario. Quizá, esto contribuye a comprender la emergencia de algunas demandas en abierta disidencia con ambos gremios.

En septiembre de 1913, la Cámara de Diputados recibió un petitorio de la “Junta Nacional de Delegados Ferroviarios Pro Jubilación” con más de 120 folios de firmas de “empleados de los ferrocarriles de empresas particulares” de distintas localidades de las provincias de Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba.<sup>70</sup> Afirmaban que el proyecto de jubilaciones satisfacía “ampliamente” sus expectativas y solicitaban su sanción “en todas sus partes”. Lejos de cuestionar las modificaciones introducidas por el Senado, aseguraban que éstas contribuían “al correcto funcionamiento de una ley de esta naturaleza”. Las primeras firmas correspondían a E. Bartoloni, S. Valle Barraco, J. M. González y R. Capuccio, los mismos que en agosto de 1912 habían encabezado el petitorio que solicitaba la aprobación del proyecto de Carlés. No es posible establecer a qué ferrocarriles pertenecían ni qué posiciones ocupaban, pero sus nombres también figuraron entre los ferroviarios que colaboraron con el diputado católico Arturo M. Bas en la preparación del anteproyecto de la comisión.<sup>71</sup><sup>72</sup>

Los empleados partidarios de la aprobación de las jubilaciones con el artículo 11 incluido registraron una particular actuación en Córdoba. En noviembre de 1913, el diario católico cordobés *Los Principios* publicó la solicitud que un grupo de “empleados ferroviarios de Córdoba” habían enviado a la Cámara de Diputados.<sup>73</sup> Se trataba de trabajadores que, por sus edades y años de servicio, se hallaban “en condiciones de optar próximamente a la jubilación”. Sin embargo, temían que las empresas los despidieran antes de recibir el beneficio previsional. Por esta razón, demandaban la aprobación inmediata y definitiva del proyecto, sin ninguna modificación que implicase su retorno al Senado. En definitiva, buscaban evitar mayores demoras y contar con la legislación lo antes posible.

Estos empleados no sólo se diferenciaron de la posición asumida por La Fraternidad, sino que también cuestionaron su desempeño. El gremio fue acusado de omitir la situación de estos trabajadores cercanos a la jubilación y de perjudicarlos con su resistencia al artículo 11 (“nos hace mal la actitud de La Fraternidad”). Afirmaban que la resistencia de la sociedad de maquinistas y foguistas era inducida por el socialismo, que veía afectada la posibilidad de realizar huelgas “arbitrarias” para presionar a las empresas. A diferencia de La Fraternidad, no percibían ninguna amenaza en este artículo, pues “cuando una huelga esté justificada, los huelguistas no perderán los derechos que les acuerda la ley”, y confiaban que el funcionamiento del tribunal mixto sería una garantía de ello.

Aunque los nombres de estos ferroviarios no fueron publicados por el periódico, es probable que los mismos hayan estado involucrados, en junio

de 1914, en la fundación de la “Comisión Pro Jubilación Ferroviarios de Córdoba”.<sup>74</sup> Esta organización declaraba que su “único y exclusivo fin” era “activar y gestionar de los poderes públicos de la Nación, la definitiva y pronta sanción del proyecto”. En una asamblea en la que participaron alrededor de 400 empleados de los ferrocarriles Central Córdoba (F.C.C.) y Central Argentino (F.C.A), la flamante entidad aprobó sus estatutos y conformó su comisión directiva.<sup>75</sup> Además, proclamó su voluntad de extender sus trabajos a las demás provincias y de nombrar a presidentes honorarios y protectores entre los “administradores de las empresas” y “diputados nacionales”.<sup>76</sup>

Sus gestiones no sólo incluyeron las peticiones a la Cámara de Diputados, sino también el envío de telegramas y notas personales a legisladores y altos funcionarios del Poder Ejecutivo con el fin de ganar su concurso a favor de la sanción del proyecto. Estas comunicaciones fueron difundidas a través de *Los Principios*, lo que permite observar que fueron frecuentes los intercambios con Arturo M. Bas, aunque también interpelaron a otros cordobeses, como Jerónimo del Barco y Eloy J. de Igarzábal, así como al diputado socialista Enrique Dickmann, al Ministro de Obras Públicas, Manuel Moyano, y al propio Presidente de la Nación, Victorino de la Plaza.

La Federación Obrera Ferrocarrilera puso en cuestión la identidad obrera de quienes solicitaban la aprobación del proyecto “con todas las disposiciones vejatorias y liberticidas contenidas en su articulado”, y aseguró que estas peticiones sólo podían provenir de “altos empleados de las empresas ferroviarias, o algunos espíritus pusilánimes y carneriles”.<sup>77</sup> El sindicato envió una nota a la Cámara de Diputados para aclarar que no participaba de estos petitorios favorables a la sanción del proyecto y fundamentar las razones principales de su oposición.

Por su parte, La Fraternidad cuestionó que se le asignara un rol obstruccionista y sostuvo que siempre había trabajado para obtener esta mejora.<sup>78</sup> Aludió a las “impaciencias” de algunos trabajadores que, agotados por la ardua labor, anhelaban una justa compensación por sus esfuerzos. No obstante, ello no permitía aceptar “cualquier cosa” que se les ofreciera.

En un acto organizado por La Fraternidad en julio de 1914, el dirigente Manuel J. Sumay ratificó que la jubilación era una vieja ambición del gremio, “muy legítima y muy noble, por lo esperada, por lo justa, por lo necesariamente imprescindible.”<sup>79</sup> La legitimidad de este derecho se sustentaba en una noción de merecimiento, elaborada a partir de la valorización de la propia labor. Si los civiles y militares que habían contribuido “al engrandecimiento de la patria” tenían una ley que los amparaba en la vejez (ley 4349), los ferroviarios también merecían esa protección, como recompensa por sus aportaciones al progreso del país.<sup>80</sup>

Sin embargo, la jubilación no podía aceptarse “en la forma en que quieren darla”. En este sentido, Sumay interpeló a los ferroviarios que reclamaban la sanción del proyecto con dos argumentos centrales. En primer lugar, aseguró que muchos de los que respaldaban la sanción del Senado ignoraban los términos y las implicancias del artículo 11. Con propósitos persuasivos, explicó que la norma hacía objeto de sanción a las acciones individuales de empleados u obreros, de modo que la pérdida del derecho jubilatorio podría sobrevenir por razones que excedieran a la huelga:



un telegrafista, un guarda o un maquinista trabaja 12, 15, 18 horas, y cuando no puede resistir la labor se retira, pidiendo relevo o plantando un tren, según sea el caso. Las empresas se apresurarán a certificar que ha existido un abandono de trabajo, o por lo menos, deseo de prestar el servicio en mala forma, lo que, de hecho, según el artículo 11, implicaría irremediamente la pérdida de la jubilación.<sup>81</sup>

De este modo, pretendía mostrar que todo el personal quedaría expuesto a padecer los abusos y arbitrariedades de las compañías.

En segundo lugar, Sumay reivindicó un principio de solidaridad. El beneficio inmediato de unos pocos –la jubilación para quienes estaban próximos a obtenerla– implicaría el perjuicio para la mayoría de trabajadores que quedarían en situación de mayor opresión y sometimiento. Los llamaba, así, a priorizar el bien colectivo por encima del interés individual:

la jubilación debe venir en la forma correcta, esto es, no para beneficiar a uno y perjudicar a 99. Hay que pensar que si 99 tienen razón para rehusar un dogal al cuello, no debe ser tampoco el uno el que sacrifique a sus hermanos de labor. Vale más, entonces, pedir jubilación en beneficio de todos.<sup>82</sup>

La expresión "hermanos de labor" se combinó con la idea de la "familia ferrocarrilera", probablemente para apelar a un sentido de comunidad que disolviera o suspendiera las diferencias entre los trabajadores y creara entre ellos sentimientos de solidaridad:

¿Habrán un hombre libre y consciente entre los ferroviarios que, por mejorarse a sí mismo, individualmente, perjudique a sabiendas a millares y millares de empleados y obreros que tienen también derecho a una vida mejor? No creemos que dentro de la vasta y progresista familia ferrocarrilera puedan existir hombres de esa especie.<sup>83</sup>

#### 4. A modo de cierre

Este artículo ha procurado reponer el papel de los trabajadores ferroviarios durante el proceso de creación del derecho jubilatorio para el sector, entre 1912 y 1915. Por esta vía, buscó revalorizar la agencia histórica de los destinatarios de una de las primeras políticas sociales en la Argentina de comienzos del siglo XX, situando a estos sujetos como seres activos y racionales.

El análisis ha permitido establecer que un amplio conjunto de empleados apoyó sin cuestionamientos el proyecto de Carlés y procuró su rápida sanción, mientras que los trabajadores de tráfico, talleres, vía y obras agrupados en la Federación Obrera Ferrocarrilera desconfiaron de los propósitos y beneficios de la propuesta y se mantuvieron al margen de las gestiones ante los poderes públicos. Por su parte, La Fraternidad asumió una postura crítica pero propositiva, desplegando un rol activo en la evaluación de la iniciativa de Carlés y la confección del proyecto alternativo de la comisión. El gremio de maquinistas y foguistas formuló demandas asentadas en principios de justicia y equidad, y entabló diálogos y negociaciones con los diputados para obtener una legislación que garantizara el derecho.

Las diferentes posiciones que el personal ferroviario asumió frente al proyecto de jubilaciones se profundizaron como consecuencia de las disposiciones represivas introducidas por el Senado e, inclusive, dieron lugar a tensiones intra-obreras. La Fraternidad y la Federación Obrera Ferrocarrilera percibieron que

las sanciones restringían severamente el derecho de los trabajadores a “cruzarse de brazos” para mejorar sus condiciones de trabajo. En un contexto de ausencia de protecciones y regulaciones estatales, el artículo 11 prefiguraba mayores abusos y arbitrariedades por parte de las empresas. En consecuencia, aunque ambos gremios anhelaban el derecho jubilatorio, no consentían que su obtención implicara una pérdida del derecho a huelga. Sin embargo, no trazaron una estrategia de acción conjunta. Mientras los reclamos de La Fraternidad tendieron a centrarse en la eliminación del artículo 11, la Federación Obrera Ferrocarrilera se opuso al proyecto en todos sus términos, cuestionando también que los trabajadores sufrieran descuentos para el financiamiento de la caja.

Por su parte, los empleados que desde un primer momento habían apoyado la propuesta de Carlés tomaron distancia de la resistencia de los gremios al polémico artículo 11. Interesados en obtener el beneficio jubilatorio sin mayores dilaciones, solicitaron una pronta sanción del proyecto, e iniciaron un proceso de organización con el fin de canalizar sus intereses y acciones. La Federación Obrera Ferrocarrilera repudió el accionar de estos empleados y aseguró que respondían a los intereses de las compañías. La Fraternidad, por su parte, legitimó la urgencia de aquellos que se encontraban próximos a obtener la jubilación, pero cuestionó la defensa de un interés individual en detrimento del bien colectivo, buscando fomentar las solidaridades horizontales entre los trabajadores.

En junio de 1915, durante la discusión de las sanciones introducidas por el Senado, los diputados debatieron acerca de los apoyos y las resistencias que el proyecto había generado entre los ferroviarios. Sobre este punto, el legislador socialista Enrique Dickmann señaló que el proyecto ofrecía cobertura a trabajadores de categorías muy disímiles, “desde el peón más humilde hasta el empleado más encumbrado”.<sup>84</sup> Las diferencias socio-laborales que caracterizaban al empleo ferroviario configuraban intereses diversos e, incluso, antagónicos. En este sentido, Dickmann identificó tres grandes grupos con posiciones diferenciadas. En primer lugar, los altos empleados, que contaban con salarios elevados que les permitían ahorrar sobre sus sueldos y estaban estrechamente identificados con los intereses de las empresas. En segundo lugar, los maquinistas y foguistas, “la fuerza motriz de los ferrocarriles”, para quienes la organización y la huelga eran herramientas valiosas para detener los abusos de las empresas. Por último, el numeroso contingente de trabajadores sin calificación, altamente móviles e inestables y, por esa misma razón, con escaso nivel de sindicalización. El socialista concluía:

Ya ven los señores diputados las distintas categorías de empleados, diversidad de la que derivan, naturalmente, intereses distintos y contrapuestos. Es así como los altos funcionarios desean que se sancione esta ley y desean vehementemente que se incluya el artículo 11. Los numerosos empleados sin calificación no opinan sobre el asunto porque no están organizados, y frente a todos ellos está la poderosa organización de los maquinistas y foguistas, que públicamente, por un plebiscito hecho en todo el país, se han manifestado en contra del artículo 11 (...).<sup>85</sup>

El diputado ofrecía una interpretación sugerente. Aunque no podría descartarse la incidencia del factor generacional entre los empleados que apoyaban el proyecto sancionado por el Senado, las distintas posiciones asumidas por los ferroviarios evidenciaban, en gran medida, las profundas barreras creadas por las diferencias de oficios, categorías, salarios y condiciones. Las desigualdades

socio-laborales que caracterizaban al amplio y heterogéneo universo del empleo ferroviario moldeaban experiencias y racionalidades diferenciadas, que gravitaban en la división de los trabajadores y dificultaban la articulación de una respuesta unívoca frente a un beneficio común. La desigualdad se revelaba como un factor de fractura, tensión y conflictividad, que incidía negativamente en la construcción de reciprocidades e intereses comunes, afectando la colaboración, la negociación y el acuerdo (Planas y Valls-Junyent, 2012).

Tras un extenso debate, la ley 9653 quedó sancionada el 21 de junio de 1915. Los trabajadores comenzaron a percibir los descuentos para la formación del fondo, pero el beneficio no se hizo efectivo hasta 1919, cuando fue aprobada la ley orgánica de la Caja de Jubilaciones Ferroviarias (10650). Esta legislación estableció definiciones relativas a la edad, el tiempo de servicio y el monto de las jubilaciones, y su gestación configuró un nuevo capítulo de tensiones y debates entre las diferentes organizaciones obreras.

## Referencias

- Andújar, Andrea (2014). "En demanda de lo justo: conflictos por derechos en la Patagonia petrolera. Comodoro Rivadavia, 1932". *Páginas*, 6(12), pp. 41-65.
- Arza, Camila (2010). "La política previsional argentina: de la estratificación ocupacional a la individualización de los beneficios". En: Susana Torrado (Dir.). *El costo social del ajuste (Argentina, 1976-2002)*. II. Buenos Aires: Edhasa.
- Badaloni, Laura (2007). "Prácticas paternalistas. Sus alcances y límites en el disciplinamiento y control de la mano de obra: el caso del Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo XX en Rosario y alrededores". *Anuario IEHS*, (22), pp. 507-524.
- Badaloni, Laura (2011). "La familia ferroviaria a principios del siglo XX. Bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino". En: Daniel Dicósimo y Silvia Simonassi (Comps.). *Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social*. Rosario: Prohistoria.
- Castel, Robert (2008). *La inseguridad social: ¿qué es estar protegido?*. Buenos Aires: Manantial.
- D'Uva, Florencia (2014). "En reclamo de un resarcimiento: trabajadores y accidentes de trabajo en Buenos Aires (1900-1915)". *Páginas*, 6(12), pp. 7-27.
- D'Uva, Florencia (2017). "Los accidentes de trabajo en los ferrocarriles argentinos: denuncias, reclamos y nociones sobre el riesgo profesional. Un análisis a partir de las fotografías publicadas en La Fraternidad (entre 1907 y 1915)". *A Contracorriente*, 14(2), pp. 62-94.
- D'Uva, Florencia (2018). "Un episodio en la lucha de la reglamentación del trabajo ferroviario: la huelga de maquinistas y foguistas de 1912". *TST: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, (36), pp. 9-32.
- D'Uva, Florencia (2019). "Ayuda mutua, solidaridad gremial y género entre los trabajadores ferroviarios. Argentina, 1912-1917". *Boletín Ravignani*, (51), pp. 87-122.
- D'Uva, Florencia (2020a). "Las políticas de beneficios de las empresas ferroviarias desde la perspectiva de los trabajadores. Argentina, primeras dos décadas del siglo XX". *Notas Históricas y Geográficas*, (24), pp. 132-167.

- D'Uva, Florencia (2020b). "Los trabajadores de Vía y Obras en los ferrocarriles de la Argentina a comienzos del siglo XX. Condiciones laborales, experiencias y vida cotidiana en el campamento". *Mundos do Trabalho*, (12), pp. 1-24.
- D'Uva, Florencia (2021). "Los trabajos de mujeres y menores en los ferrocarriles de la Argentina a comienzos del siglo XX". *Trashumante. Revista Americana de Historia Social*, (18), pp. 146-167.
- D'Uva, Florencia y Palermo, Silvana (2015). "Vida sindical y sociabilidades masculinas: los trabajadores ferroviarios en la Argentina de principios del siglo XX". *Archivos de Historia del Movimiento Obrero y la Izquierda*, (7), pp. 37-58.
- Falcón, Ricardo (1986). *El mundo del trabajo urbano (1890-1914)*. Buenos Aires: CEAL.
- Flier, Patricia (2000). "El desarrollo de la seguridad social en Argentina: los seguros sociales. Del modelo ideal al posible". En: José Panettieri (Comp.). *Argentina: trabajadores entre dos guerras*. Buenos Aires: Eudeba.
- Gordillo, Mónica (1988a). *La Fraternidad en el movimiento obrero: un modelo especial de relación (1916-1922)*. Buenos Aires: CEAL. Colección Conflictos y Procesos de la Historia Argentina, 20.
- Gordillo, Mónica (1988b). *El movimiento obrero ferroviario desde el interior del país (1916-1922)*. Buenos Aires: CEAL.
- Gutiérrez, Florencia (2016). "Clase y masculinidad en la construcción de derechos laborales y la división del trabajo azucarero. Tucumán durante el primer peronismo". En: Andrea Andújar, Laura Caruso, Florencia Gutiérrez, Silvana Palermo, Valeria Pita y Cristiana Schettini (Comps.). *Vivir con lo justo. Estudios de historia social del trabajo en perspectiva de género. Argentina, siglos XIX y XX*. Rosario: Prohistoria.
- Gutiérrez, Florencia (2018). "Demandas obreras, resistencias empresariales y posicionamiento estatal en la construcción de derechos. Tucumán, 1946-1955". *Avances del Cesor*, 15(19), pp. 49-70.
- Horowitz, Joel (1985). "Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una elite obrera". *Desarrollo Económico*, 25(99), pp. 421-446.
- Isuani, Ernesto (1985). *Los orígenes conflictivos de la seguridad social argentina*. Buenos Aires: CEAL.
- Minoldo, Sol y Sazatornil, Marcelo (2014). "Inequidades distributivas de la previsión social contributiva. Aproximación al caso argentino". *Temas laborales*, (127), pp. 143-176.
- Monserat, María Alejandra (2011). "Los trabajadores ferroviarios: sus luchas y organizaciones sindicales en el contexto de la Argentina gobernada por el radicalismo (1916-1930)". *Cuadernos del Ciesal*, (10), pp. 97-118.
- Moreno, Juan Martín (2007). "¿Se acuerda abuelo cuando las jubilaciones en Argentina eran Bismarckianas?". *IX Jornadas Argentinas de Estudios de Población*. Huerta Grande: Asociación de Estudios de Población de la Argentina.
- Otero, Hernán (2020). *Historia de la vejez en la Argentina (1850-1950)*. Rosario: Prohistoria.
- Palermo, Silvana (2004). "Ciencia, reformismo político y los derechos del trabajador-ciudadano: la regulación estatal del trabajo ferroviario según Biale Masse". *Entrepasados*, (26), pp. 31-52.
- Palermo, Silvana (2019). "Empresas ferroviarias, viviendas para trabajadores y cuestión social en la Argentina moderna (1890-1920)". *H-industri@*, (25), pp. 5-28.

- Pérez, Inés (2014). "Género y derechos laborales: servicio doméstico y trabajo doméstico no remunerado en la Justicia laboral en Argentina (1956-1974)". *Páginas*, 6(12), pp. 67-82.
- Planas, Jordi y Valls-Junyent, Francesc (2012). "Desigualdad, asociacionismo y conflictividad social en un núcleo de la Cataluña 'Rabassaire' (1890-1936)". *Historia Social*, (72), pp. 88-111.
- Portelli, María Belén (2018). "Católicos ante la cuestión social: Arturo M. Bas y los inicios de la legislación social en la Argentina (1912-1924)". En: *Seminario Permanente de Historia Social*. Ciudad de México: El Colegio de México.
- Portelli, María Belén (2021). "Los católicos y las jubilaciones ferroviarias en los inicios de la legislación social (Argentina, 1912-1915)". *Boletín Americanista*, 83(2), pp. 211-231.
- Remedi, Fernando (2009). "Presentación: La construcción del Estado Social en la Argentina, siglos XIX-XX". *Anuario del Centro de Estudios Históricos "Prof. Carlos S. A. Segreti"*, (9), pp. 89-96.
- Scheinkman, Ludmila (2015). "Sujetos, instituciones y derechos en la implementación de la Ley de Accidentes del Trabajo en la ciudad de Buenos Aires (1915-1922)". *Estudios Sociales*, 49(2), pp. 125-154.
- Suriano, Juan (1991). "Estado y conflicto social: el caso de la huelga de maquinistas ferroviarios de 1912". *Boletín Ravignani*, (4), pp. 91-115.
- Suriano, Juan (2001). "La cuestión social y el complejo proceso de construcción inicial de las políticas sociales en la Argentina moderna". *Ciclos*, (21), pp. 123-147.
- Suriano, Juan (Comp.) (2000). *La cuestión social en Argentina, 1870-1943*. Buenos Aires: La Colmena.
- Tenti, María Mercedes (1996). "La huelga ferroviaria de 1917". *IX Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina*. Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia.
- Therborn, Göran (2015). *La desigualdad mata*. Madrid: Alianza Editorial.
- Zimmermann Eduardo (1995). *Los liberales reformistas. La cuestión social en la Argentina 1890-1916*. Buenos Aires: Sudamericana.

## Notas

- 1 Implementado en Alemania a fines del siglo XIX, este modelo tuvo un carácter laboral o profesional, pues la cobertura se orientó a la población asalariada. Se trataba de un sistema obligatorio, administrado por el Estado y financiado con contribuciones de trabajadores y empleadores. Establecía aportes diferenciados según el nivel de ingresos del beneficiario durante su vida activa, y otorgaba prestaciones proporcionales a esas rentas (Minoldo y Sazatoril, 2014).
- 2 Comprendía a docentes, empleados de bancos oficiales, magistrados judiciales, funcionarios de cargos electivos y personal de los ferrocarriles nacionales. Podían aspirar a la jubilación quienes contasen con 30 años de trabajo y 55 años de edad. Su financiamiento se basaba en los aportes del Estado y los descuentos mensuales a los trabajadores (5% del salario).
- 3 Entre 1915 y 1939, se establecieron cajas de previsión para ferroviarios, trabajadores de empresas de servicios públicos (tranviarios, telefónicos, telégrafos, gas y electricidad), empleados de bancos y compañías de seguro, periodistas, gráficos, marina mercante y aeronáutica civil. Hacia 1944, el sistema sólo alcanzaba a unos 420.000 trabajadores, lo que representaba poco más del 8% de la población económicamente activa (Arza, 2010: 258-259).
- 4 Otros estudios analizaron su contribución al sistema de seguridad social argentino (Flier, 2000) y su importancia en el proceso de incorporación de la vejez en la agenda



social y política de comienzos del siglo XX (Otero, 2020). Más recientemente, se examinó la participación del catolicismo social en la creación de esta política (Portelli, 2021).

- 5 En los últimos años, la historiografía social argentina destacó la agencia de los/las trabajadores/as y sus sentidos de lo justo en diversos procesos de construcción y aplicación de leyes y derechos que tuvieron lugar durante el siglo XX. En esta línea, pueden señalarse las siguientes investigaciones: Andújar (2014), D'Uva (2014, 2017), Gutiérrez (2016, 2018), Pérez (2014), Scheinkman (2015).
- 6 Ministerio de Obras Públicas (1918). *Estadística de los Ferrocarriles en Explotación, XXI*. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, p. XI.
- 7 Bunge, Alejandro E. (1918). *Ferrocarriles argentinos. Contribución al estudio del patrimonio nacional*. Buenos Aires: Mercatali, p. 312.
- 8 Bunge, Alejandro E. (1918). *Ferrocarriles argentinos. Contribución al estudio del patrimonio nacional*. Buenos Aires: Mercatali, p. 311.
- 9 Ministerio de Obras Públicas (1918). *Estadística de los Ferrocarriles en Explotación, XXI*. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, pp. 390-391.
- 10 Algunos sectores contaban con un fuerte componente de mano de obra inmigrante. Hacia 1914, el 50,45% del total de maquinistas y foguistas eran de origen extranjero (Gordillo, 1988b: 40). Los puestos de jerarquía eran ocupados mayoritariamente por británicos (Badaloni, 2007: 513), mientras que muchos peones de vía y obras eran inmigrantes que llegaban al país para trabajar de manera temporal (D'Uva, 2020b). El mundo del trabajo ferroviario era predominantemente masculino y adulto. Con una inserción muy minoritaria, mujeres y menores realizaron trabajos a veces no reconocidos ni remunerados (D'Uva, 2021).
- 11 Hacia 1911, el sueldo mensual de un maquinista de 1ª clase oscilaba entre los 210 y 270 pesos, mientras que un maquinista de 5º clase podía cobrar entre 150 y 220 pesos. Por su parte, un foguista 1º clase podía percibir entre 110 y 155 pesos, y uno de 5º ganaba entre 70 y 110 pesos (D'Uva, 2018: 14).
- 12 Así, por ejemplo, el Ferrocarril del Sud asignaba jubilaciones equivalentes a un tercio del salario percibido en actividad para los trabajadores de 60 años de edad y 15 de servicio. El Ferrocarril Central Argentino estableció que todo empleado con 55 años de edad y 15 de servicio que no pudiera continuar trabajando recibiría una jubilación del 33% del último salario (D'Uva 2020a: 149).
- 13 Chiti, Juan y Agnelli, Francisco (1937). *Cincuentenario de La Fraternidad*. Buenos Aires: Kavaschino Hnos, pp. 193-195.
- 14 *La Fraternidad*. 1 de agosto de 1912. Buenos Aires (58), p. 1.
- 15 *La Fraternidad*. Enero-abril de 1912. Buenos Aires (51/54), p. 2.
- 16 Carlos Carlés fue Director General de Correos y Telégrafos (1891-1898) y diputado nacional por Capital Federal entre 1907-1910 y 1910-1914.
- 17 Congreso de la Nación Argentina, Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, sesión 3/7/1912, pp. 535-539.
- 18 Congreso de la Nación Argentina, Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, sesión 3/7/1912, p. 537.
- 19 Congreso de la Nación Argentina, Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, sesión 3/7/1912, pp. 535-536.
- 20 Congreso de la Nación Argentina, Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, sesión 3/7/1912, p. 537.
- 21 Congreso de la Nación Argentina, Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, sesión 11/9/1912, p. 662; Congreso de la Nación Argentina, Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, sesión 27/11/1912, p. 56; Congreso de la Nación Argentina, Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, 16/12/1912, p. 146.
- 22 Congreso de la Nación Argentina, Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, sesión 16/12/1912, p. 146.
- 23 Congreso de la Nación Argentina, Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, sesión 16/12/1912, p. 146.
- 24 *La Fraternidad*. 15 de agosto de 1912. Buenos Aires, p. 1.
- 25 *La Fraternidad*. 15 de agosto de 1912. Buenos Aires, p. 1.

- 26 Esta era la situación de los empleados de ferrocarriles estatales que, tras desempeñarse durante 15 o 20 años en compañías ferroviarias particulares, habían pasado a trabajar a las líneas del Estado, "ocupando puestos de importancia". La Caja Nacional de Jubilaciones les efectuaba los descuentos mensuales estipulados por la ley 4349 (1904), que regía los retiros del personal civil del Estado. Sin embargo, "dada la edad de la gran mayoría", veían lejana la posibilidad de alcanzar los 30 años de servicio que estipulaba este régimen jubilatorio. En mayo de 1912, elevaron un petitorio al Congreso para exponer su situación de excepción y solicitar el reconocimiento de su antigüedad en el ámbito privado. Percibían que era "lógico y necesariamente de equidad y justicia, aceptar como anormal la situación en que se encuentran estos empleados con relación a los privilegios que la Nación acuerda a los demás." Exp. 27/1912. Archivo Parlamentario. Cámara de Diputados del Congreso de la Nación. Buenos Aires.
- 27 *La Fraternidad*. 15 de diciembre de 1912. Buenos Aires, p. 1.
- 28 *La Fraternidad*. 15 de noviembre de 1912. Buenos Aires (65), p. 1.
- 29 *La Fraternidad*. 15 de noviembre de 1912. Buenos Aires, p. 1.
- 30 *La Fraternidad*. 15 de agosto de 1912. Buenos Aires (59), p. 2.
- 31 *La Fraternidad*. 15 de noviembre de 1912. Buenos Aires (59), p. 2.
- 32 *La Fraternidad*. 15 de agosto de 1912. Buenos Aires (59), p. 2; 15 de noviembre de 1912, p. 2.
- 33 *La Fraternidad*. 15 de noviembre de 1912. Buenos Aires (65), p. 2.
- 34 Esta comisión estaba integrada por figuras del conservadurismo (Ernesto Padilla, Adrián Escobar, Jerónimo del Barco, Arturo M. Bas, Guillermo Rothe y Julio Terán), el radicalismo (Vicente Gallo) y el socialismo (Alfredo Palacios).
- 35 Congreso de la Nación Argentina, Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, sesión 15/1/1913, pp. 237-238.
- 36 Bas era un activo militante del catolicismo social que en 1912 desembarcó en el Congreso Nacional como diputado por la provincia de Córdoba. Inició su carrera política con los sectores conservadores opositores al Partido Autonomista Nacional y disputó las elecciones legislativas de 1912 como miembro de la Unión Nacional. Por su parte, Gallo pertenecía a la Unión Cívica Radical y fue electo diputado por la Capital Federal en 1912.
- 37 Congreso de la Nación Argentina, Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, sesión 10/1/1913, pp. 199-200.
- 38 Congreso de la Nación Argentina, Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, sesión 10/1/1913, pp. 186-188.
- 39 *La Fraternidad*. 1 de diciembre de 1912. Buenos Aires (66), p. 2.
- 40 *La Fraternidad*. 1 de diciembre de 1912. Buenos Aires (66), p. 2.
- 41 *La Fraternidad*. 15 de diciembre de 1912. Buenos Aires (67), p. 1.
- 42 *La Vanguardia*. 10 de diciembre de 1912. Buenos Aires, p. 1.
- 43 *La Fraternidad*. 15 de diciembre de 1912. Buenos Aires (67), p. 2.
- 44 *El Obrero Ferroviario*. Enero 1913. Buenos Aires (7-8), p. 1.
- 45 *El Obrero Ferroviario*. Septiembre 1914. Buenos Aires (24), p. 1.
- 46 *La Fraternidad*. 15 de marzo de 1913. Buenos Aires (73), p. 2.
- 47 Congreso de la Nación Argentina, Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores, Buenos Aires. Sesión 14/8/1913, p. 667.
- 48 *La Vanguardia*. 5 de julio de 1913. Buenos Aires, p. 2.
- 49 Congreso de la Nación Argentina, Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores, sesión 26/8/1913, pp. 809-810.
- 50 La ley 5315 (1907), también conocida como Ley Mitre, estableció las cláusulas que regirían todas las concesiones de ferrocarriles. Su art. 8 concedía franquicias aduaneras a las empresas y les fijaba una tasa del 3% del producto líquido de sus líneas, quedando exoneradas de todo otro impuesto nacional, provincial o municipal. El importe de esta contribución sería aplicado a la construcción y el mantenimiento de puentes y caminos en territorios cruzados por la línea.
- 51 Congreso de la Nación Argentina, Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores, sesión 26/8/1913, pp. 806-807. El agregado fue suscrito por los senadores Pedro Echague y Pedro Olaechea y Alcorta, mientras que el socialista Enrique Del Valle Iberlucea firmó en disidencia.

- 52 Congreso de la Nación Argentina, Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores, sesión 19/8/1913, p. 691.
- 53 *La Vanguardia*. 20 de agosto de 1913, p. 1.
- 54 *La Fraternidad*. 1 de septiembre de 1913. Buenos Aires (84), p. 1.
- 55 El debate completo del Senado se encuentra en: Congreso de la Nación Argentina, Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores, sesión 26/8/1913, pp. 811-838; sesión 28/8/1913, pp. 843-859; sesión 2/9/1913, pp. 862-884; sesión 4/9/1913, pp. 886-912; sesión 6/9/1913, pp. 916-944; sesión 9/9/1913, pp. 950-972.
- 56 *La Fraternidad*. 15 de septiembre de 1913. Buenos Aires (85), p. 1.
- 57 *La Fraternidad*. 15 de septiembre de 1913. Buenos Aires (85), p. 1.
- 58 *La Fraternidad*. 1 de octubre de 1913. Buenos Aires (86), p.1.
- 59 *La Fraternidad*. 1 de octubre de 1913. Buenos Aires (86), p.1.
- 60 *La Vanguardia*. 18 de julio de 1914. Buenos Aires, p. 3.
- 61 *El Obrero Ferroviario*. Agosto 1914. Buenos Aires (23), p. 1.
- 62 *El Obrero Ferroviario*. Noviembre 1913. Buenos Aires (15), p. 1.
- 63 *El Obrero Ferroviario*. Noviembre 1913. Buenos Aires (15), p. 1.
- 64 *El Obrero Ferroviario*. Noviembre 1913. Buenos Aires (15), p. 1.
- 65 *El Obrero Ferroviario*. Agosto 1914. Buenos Aires (23), p. 1.
- 66 *El Obrero Ferroviario*. Noviembre 1913. Buenos Aires (15), p. 1.
- 67 *El Obrero Ferroviario*. Agosto 1914. Buenos Aires (23), p. 1.
- 68 *El Obrero Ferroviario*. Julio 1914. Buenos Aires (22), p. 1.
- 69 *El Obrero Ferroviario*. Noviembre 1913. Buenos Aires (15), p. 1.
- 70 Archivo Parlamentario, Cámara de Diputados del Congreso de la Nación, Buenos Aires, Exp. 779/1913
- 71 Bas, Arturo (1919). *Temas institucionales*. Córdoba: Los Principios, p. 305.
- 72 Aunque la dinámica de estos vínculos aún es materia de indagación, las evidencias sugieren que algunos de estos empleados integraron posteriormente la Asociación Ferroviaria Nacional (Portelli, 2018). De hecho, Bartoloni y Valle Barraco formaron parte de la primera comisión directiva de la entidad, creada en 1916 con el declarado propósito de representar a los socios en las gestiones vinculadas al cumplimiento de la ley de jubilaciones ferroviarias. A poco de constituirse, recibió acusaciones de amarillismo por parte de La Fraternidad y la Federación Obrera Ferrocarrilera.
- 73 *Los Principios*. 1 de noviembre 1913. Córdoba, p. 3.
- 74 *Los Principios*. 12 de junio 1914. Córdoba, p. 3.
- 75 *La Voz del Interior*. 16 de junio de 1914. Córdoba, p. 2. No existen demasiados elementos sobre el perfil de sus miembros. Las evidencias, escasas y fragmentarias, permitirían inferir que se trataba de empleados que se desempeñaban en el ámbito de las estaciones ferroviarias y ocupaban cargos de cierta jerarquía. El presidente de la Comisión, Ramón Ferreyra, tenía por entonces 44 años y registraba una trayectoria ascendente. A los 15 había ingresado como telegrafista al F.C.A. Tres años más tarde, renunció para incorporarse a la Oficina Central de Correos y Telégrafos de la provincia. En 1890, ingresó al F.C.C., donde fue designado al frente de la oficina telegráfica de la estación central de Alta Córdoba y, más tarde, a la secretaría de la inspección de tráfico (*Los Principios*. 1 de noviembre de 1922. Córdoba, p. 1). Por su parte, el tesorero, Ramón López, y el pro-tesorero, Alfredo Ortiz, se desempeñaban en las oficinas de movimientos y reclamos de la estación Alta Córdoba del F.C.C., respectivamente. Entre los vocales, Juan López era jefe de reclamos del F.C.C., Juan Banús era jefe de la estación Córdoba del F.C.A. y Miguel Lavisce era cajero del F.C.C. (*Los Principios*. 24 de junio de 1914. Córdoba, p. 3).
- 76 *Los Principios*. 24 de junio 1914. Córdoba, p. 3.
- 77 *El Obrero Ferroviario*. Julio 1914. Buenos Aires (22), p. 1.
- 78 *La Fraternidad*. 15 de octubre de 1913. Buenos Aires (87), p. 2.
- 79 *La Fraternidad*. 1 de agosto de 1914. Buenos Aires (106), p. 1.
- 80 *La Fraternidad*. 1 de agosto de 1914. Buenos Aires (106), p.1.
- 81 *La Fraternidad*. 1 de agosto de 1914. Buenos Aires (106), p. 3.
- 82 *La Fraternidad*. 1 de agosto de 1914. Córdoba (106), p. 3.
- 83 *La Fraternidad*. 1 de agosto de 1914. Córdoba (106), p. 3.

- 84 Congreso de la Nación Argentina, Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, sesión 14/6/1915, p. 453.
- 85 Congreso de la Nación Argentina, Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, sesión 14/6/1915, p. 453.