

Masculinidades obreras en los ferrocarriles: fuerza física, riesgos y responsabilidad profesional en la Argentina de principios del siglo XX

Florencia D'Uva

Estudios del ISHiR, 25, 2019. ISSN 2250-4397

Investigaciones Socio Históricas Regionales, Unidad Ejecutora en Red – CONICET

<http://revista.ishir-conicet.gov.ar/ojs/index.php/revistaISHIR>

Dossier

Masculinidades obreras en los ferrocarriles: fuerza física, riesgos y responsabilidad profesional en la Argentina de principios del siglo XX

Florencia D'Uva¹

Resumen

Este artículo se propone examinar cómo en la Argentina de las primeras décadas del siglo XX los trabajadores de los ferrocarriles vivieron sus experiencias laborales y los peligros a los que estaban expuestos. Presta especial atención a las nociones sobre los riesgos, exigencias y responsabilidades de la profesión que los trabajadores articularon en torno al problema de los accidentes laborales, entendiendo que estas estuvieron fuertemente ligadas a ideas y prescripciones de masculinidad y a ciertos sentidos otorgados al trabajo en los ferrocarriles. En un mundo laboral compuesto casi exclusivamente por varones, esta pesquisa parte de la idea de que el espacio de trabajo fue un lugar clave –aunque no exclusivo– en la construcción de la masculinidad obrera, y que determinadas ideas y características del trabajo ferroviario influyeron en esta configuración. A partir del análisis propuesto se espera poder contribuir al conocimiento de una temática aún poco explorada por la historiografía del mundo del trabajo en Argentina, como es la de las masculinidades obreras.

Palabras clave: trabajadores; ferrocarriles; accidentes; masculinidades; Argentina.

Worker masculinities in railways: physical force, risks and professional responsibility in Argentina in the beginning of the twentieth century

Abstract

This article intends to examine the ways in which railroad workers lived their work experiences and the dangers to which they were exposed in the first decades of the twentieth century in Argentina. It pays special attention to the notions of risks, requirements and responsibilities of the profession that railwaymen articulated around the problem of work accidents, understanding that they were strongly linked to ideas and prescriptions of masculinity and to certain senses granted to railway labors. In a working world composed almost exclusively of men, this research is based on the belief that workspace was a key place - although not exclusive - in the construction of workers' masculinity, and that certain ideas and characteristics of railway work influenced this configuration. From the proposed analysis, it is hoped to contribute to a subject still little explored by Argentinian labor history, such as that of worker masculinities.

Keywords: workers; railroads; accidents; masculinities; Argentina.

1

¹ Instituto de Investigaciones en Estudios de Género-Universidad de Buenos Aires/CONICET. Correo electrónico: florenciaduva87@gmail.com

Introducción

Con motivo de la celebración de su trigésimo aniversario, a mediados de junio de 1917 el gremio de maquinistas y foguistas La Fraternidad publicó en la tapa de su periódico quincenal cuatro poemas dedicados a los trabajadores de los distintos oficios que formaban parte del personal de tracción. Los versos en cuestión eran los siguientes:

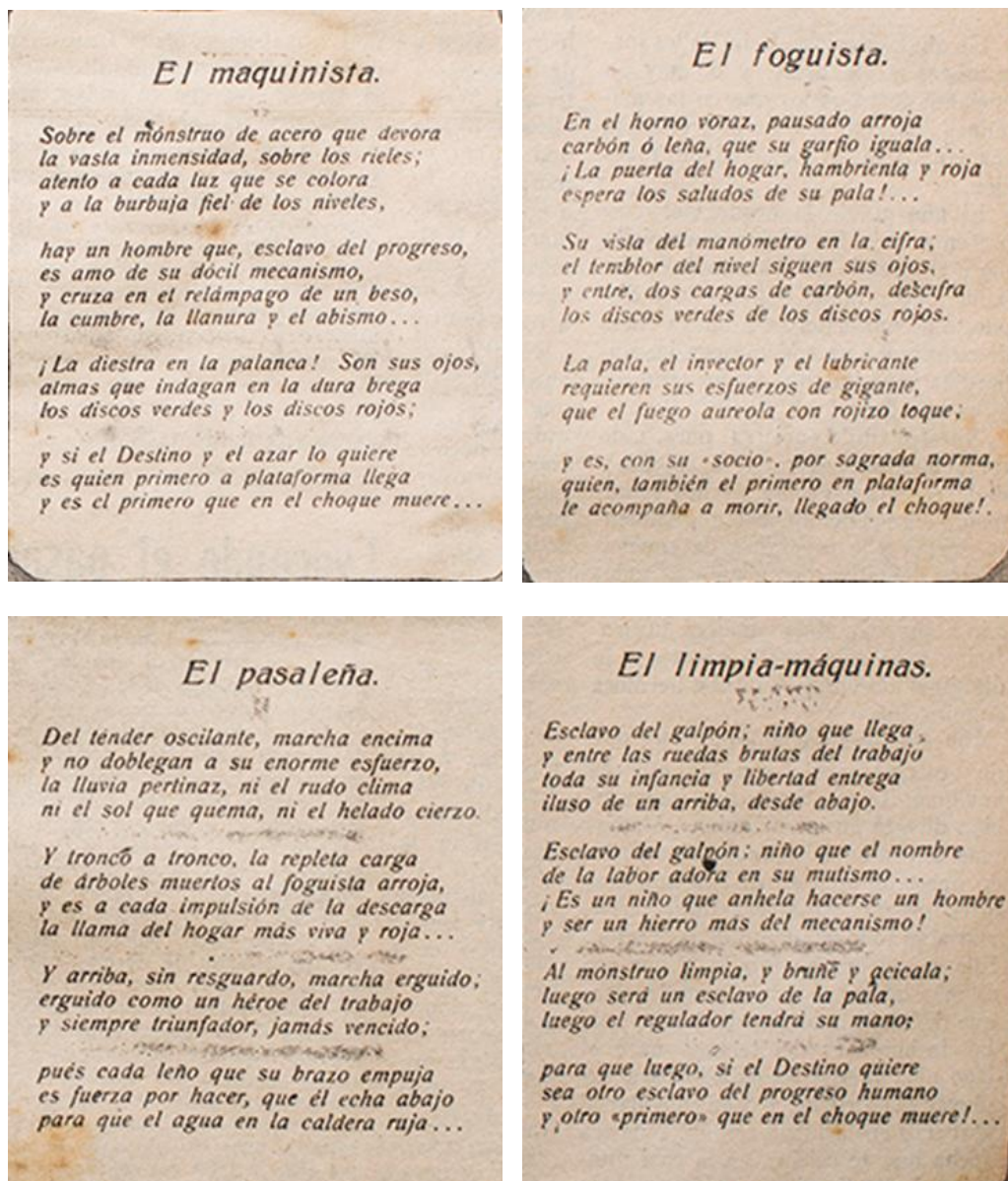


Imagen 1, 2, 3 y 4 LF "La Fraternidad. 30º Aniversario", 15/06/1917, p. 1.

A partir de su lectura, es posible reflexionar sobre una serie de cuestiones que hacían a la profesión ferroviaria y sobre los atributos que los trabajadores le conferían a esta. Por un lado, cada poema se detiene en un momento de la carrera laboral de un trabajador de tracción desde que, siendo muy joven, "niño que anhela hacerse un hombre", se ingresaba a trabajar al galpón de locomotoras como limpia máquinas, hasta que, luego de años de preparación y experiencia, se llegaba al *súmmum* profesional y se obtenía el certificado de

maquinista. Los versos describen algunas características, condiciones materiales, tareas y obligaciones de cada uno de los oficios, y al mismo tiempo ponen de relieve los riesgos, calificación, sacrificio y responsabilidad que implicaba la realización de estos trabajos, buscando dotar de prestigio a la profesión.² De forma bastante evidente, hacen resaltar la entrega total de los trabajadores de tracción quienes, “esclavos del progreso”, y sometidos al “monstruo de acero” que representaba la locomotora, llegaban a pagar con su propia vida en caso de un choque o accidente, haciendo del trabajador un héroe y de la muerte un peligro inminente que se enfrentaba cotidianamente en el desempeño del trabajo. Pero la presencia de este peligro y la aceptación, por parte de los ferroviarios, de los riesgos mortales de la profesión no se tradujo de ninguna manera en un sentimiento de resignación frente a las condiciones laborales imperantes en los ferrocarriles en la Argentina de principios del siglo XX.³ Reclamos, quejas y denuncias sobre la falta de mantenimiento del material rodante y las vías, las violaciones a los descansos, las recargas de trabajo en que incurrían las empresas, entre otras cuestiones, fueron una constante en los periódicos gremiales de los trabajadores del riel.

Si bien en la Argentina de comienzos del siglo pasado los accidentes de trabajo se multiplicaron al ritmo del crecimiento industrial, los ferrocarriles ofrecieron un escenario particularmente lleno de peligros que podían acabar con la vida de sus trabajadores, dejarles secuelas e incapacidades permanentes o, en el mejor de los casos, heridas leves que se curaban al cabo de unos días. Frente a esta situación, los trabajadores ferroviarios, sus familiares y sus organizaciones gremiales expresaron sus demandas en distintos ámbitos. En las páginas de los periódicos sindicales advirtieron sobre los riesgos de su profesión y denunciaron la desidia y negligencia de las empresas que, según afirmaban, en su afán por tener mayores ganancias con el menor costo posible, cometían todo tipo de irregularidades poniendo en peligro a sus trabajadores y pasajeros. También reclamaron frente a jefes y superiores, exigiendo mejores condiciones de trabajo, y ante los poderes públicos, solicitando su intervención para regular lo que consideraban arbitrariedades e injusticias de las empresas. Otro recurso posible, aunque implicaba riesgos, tiempo y dinero, fue presentarse ante la Justicia y exigir una indemnización que resarciera los daños y perjuicios ocasionados.

² Mediante una circular dirigida a las secciones, la CD informó que la página servía para realzar la profesión, que ese “cuadro” no debía faltar en ningún hogar ferroviario, y que serviría como ejemplo a las generaciones futuras “de lo que hacían y pensaban los ferroviarios de LF de 1917”. Y agregaba: “En muchas casas sobran cuadros de guerreros o de santos ¿Por qué también junto al diploma social no ha de establecer un paralelo, y a pura ganancia, ese cuadrito modesto que habla al alma de los ferroviarios que se sacrifican en la ruda labor de las locomotoras?”. Por este motivo, invitaban a los socios a colaborar con 20 centavos para obtener un ejemplar y colocarlo en “un cuadrito en su casa” e informaban que lo recolectado iría para engrandecer la casa propia adquirida un año atrás (*LF Circulares 1916-1917*, “Circular nº 31”).

³ Algunos autores que analizaron la industria petrolífera y de la construcción en la Argentina actual, han señalado que los trabajadores suelen ocultar los accidentes y que ello se debe a ciertos mandatos de virilidad que implican resistir el sufrimiento y descuidar el cuerpo propio (Del Aguila Lacoste, 2015; Palermo, 2017). En esta misma línea, pero para el caso de los obreros de la construcción en Australia, ver: Iacuone (2005).

La problemática histórica de los accidentes de trabajo mereció la atención de diversos investigadores cuyos estudios se han centrado mayormente en la Ley N° 9.688 de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales sancionada en 1915, principalmente en el papel que desempeñaron algunos funcionarios estatales en su promoción, elaboración y sucesivas modificaciones. Los primeros trabajos, surgidos hacia mediados de la década de 1980, indagaron en los antecedentes y debates previos a la aprobación de la Ley, considerando fundamentalmente las posturas y acciones de distintos sectores y partidos políticos, funcionarios y representantes gubernamentales (Panettieri, 1984; Isuani, 1985). Durante la última década, el tema comenzó a suscitar una creciente atención que se tradujo en el surgimiento de variados estudios que con renovadas preguntas e intereses volvieron a abordar la sanción de la Ley, los debates previos, los desafíos de su implementación y los cambios introducidos a lo largo del tiempo. En esta agenda se inscriben investigaciones que analizaron el rol de los intelectuales y diversos agentes de la elite liberal en la elaboración de políticas tendientes a garantizar la salud y seguridad de los trabajadores entre fines del siglo XIX y principios del siguiente, y otras que examinaron el accionar de los magistrados en las demandas judiciales por accidentes de trabajo durante los primeros años del siglo XX (Haidar, 2008; Schjolden, 2009; Portelli, 2011; Maddalena, 2015). Dentro de esta producción más reciente, otros trabajos enfocaron su mirada en la perspectiva de médicos y juristas, analizaron la circulación de ideas internacionales sobre las nociones del riesgo profesional y reparaciones de accidentes de trabajo que atravesaron la discusión de la Ley en Argentina, estudiaron las modificaciones e implementación de la Ley desde su sanción hasta mediados del siglo XX y rastrearon las nociones y definiciones de trabajo asociadas a la Ley (Pérez, 2015; Ramacciotti, 2011; 2014a; 2014b; Stagnaro, 2016).

Este artículo aleja el foco de análisis de las acciones y debates que tuvieron lugar entre funcionarios y agencias estatales, médicos, abogados, jueces, intelectuales y dirigentes políticos, para situarlo en la perspectiva de los propios trabajadores. Busca desentrañar las formas en las que los ferroviarios de comienzos del siglo XX vivieron sus experiencias laborales y los peligros a los que estaban expuestos y presta especial atención a las nociones sobre los riesgos, exigencias y responsabilidades de la profesión que los trabajadores articularon en torno al problema de los accidentes, entendiendo que estas estuvieron fuertemente ligadas a ideas y prescripciones de masculinidad y a ciertos sentidos otorgados al trabajo en los ferrocarriles. Entiende que, en un mundo laboral compuesto mayoritariamente por varones, el espacio de trabajo fue un lugar clave, aunque no exclusivo, en la construcción de la masculinidad obrera. Considera, asimismo, que los periódicos de las organizaciones gremiales ferroviarias jugaron un rol central en esta configuración, al crear una imagen de un mundo del trabajo exclusivamente masculino, invisibilizando a las mujeres que -aunque minoritarias y ocupando ciertos puestos en particular- trabajaban

en el sector,⁴ y al difundir y otorgar valores, sentidos y atributos con signo masculino a ciertas características del trabajo ferroviario. Dentro de la historiografía sobre los trabajadores ferroviarios, los estudios de Silvana Palermo han puesto de relieve la importancia que tuvo el ideal del varón proveedor, garante del bienestar de su familia, y el ejercicio de la paternidad responsable en la configuración de las protestas, demandas y masculinidad ferrocarrilera (Palermo, 2009; 2013; 2016). Este trabajo, al poner el foco en las nociones sobre los peligros, sacrificios y responsabilidades que los trabajadores ferroviarios articularon alrededor de su profesión, busca indagar en otras dimensiones que también contribuyeron a forjar una masculinidad particular.

Si bien durante los últimos años son cada vez más las investigaciones que incorporan la perspectiva de género al análisis del mundo del trabajo en Argentina y Latinoamérica, mostrando cómo esta categoría resulta un componente crucial para entender las experiencias e identidades obreras, en su gran mayoría los estudios se han dedicado a visibilizar y problematizar las experiencias de las mujeres trabajadoras y las desigualdades de género en el ámbito laboral.⁵ Por su parte, los estudios de las masculinidades no han tenido el mismo alcance y a pesar de que desde el campo de la Historia, la Sociología y la Antropología, algunos trabajos han comenzado a incorporar este eje analítico (Murillo Chaverri, 1997; Del Aguila Lacoste, 2015; French, 2000; Gutiérrez, 2013; Palermo, 2015; Palermo, 2009; Simonetto, 2018; Stagno, 2019; Teixeira da Silva, 2004), lo cierto es que esta línea de indagación permanece rezagada respecto a la gran cantidad de pesquisas que forman parte de la historia del trabajo con perspectiva de género.⁶ A partir del análisis aquí propuesto, se espera poder contribuir al conocimiento de una temática aún poco explorada por la historiografía laboral en Argentina, como es la de las masculinidades obreras. Para lograr su objetivo, esta pesquisa se vale principalmente de los periódicos de los gremios ferroviarios La Fraternidad (LF) y Federación Obrera Ferrocarrilera (FOF), particularmente de aquellas noticias que informaban sobre peligros y accidentes, y denunciaban las malas condiciones de trabajo en que incurrían las empresas. LF, fundada en 1887, agrupaba a los maquinistas y foguistas y desde 1917 incorporaría también a los limpiadores. A partir de 1907

⁴ Dactilógrafas, telegrafistas, dependientes de estación y guardabarreras eran algunos de los pocos puestos de trabajo desempeñados por mujeres. En cuanto a su representación numérica, según el censo de personal ferroviario realizado en 1916, de un total de 20.120 empleados censados con sueldo mensual menor a \$100, sólo 361, un 1,79%, eran mujeres. La diferencia aumentaba entre los empleados censados que percibían un salario de entre \$101 a \$300. Mientras que éstos eran un total de 16.224, sólo 10 era mujeres, es decir el 0,06 % (Bunge, 1918: 323-325). Estos números, de todos modos, ocultan la realidad de las mujeres que, como parte de un grupo familiar, desempeñaban trabajos o tareas implicadas en los puestos laborales de sus padres, esposos o hijos, como sucedía con algunas mujeres que trabajaban en las barreras.

⁵ Entre otros trabajos, se encuentran: González Sierra (1994); Farnsworth-Alvear (1996); Hutchinson (2006); Lobato (2007); Queirolo (2018).

⁶ En otras latitudes, los estudios e investigaciones que desde la Historia han avanzado en la indagación de las masculinidades son más variadas y llevan más de tres décadas de producción. Entre otros, ver: Aresti (2018); Baron, Ava. (2006); Kessler-Harris (1993); Maynard (1989); Meyer, (1999); Strasser y Tinsman (2010); Taillon (2002).

comenzó a publicar su órgano de propaganda, *La Fraternidad*⁷, con una frecuencia mensual y desde 1912, quincenal. A comienzos de ese año, tras distintas experiencias de organización, se conformó la FOF con el fin de nuclear a los trabajadores que se desempeñaban en los talleres, redes viales y obras, a los señaleros y al personal de tráfico. A los pocos meses de su fundación, comenzó a publicar su periódico mensual *El Obrero Ferroviario*⁸. Los periódicos sindicales funcionaban a la vez como vehículos de propaganda, medios desde donde defender las reivindicaciones y derechos de los trabajadores, además de servir como lazo de unión entre los dispersos compañeros de gremio y de labor, distribuidos a lo largo y ancho de del país (Lobato, 2009). Asimismo, constituían plataformas de reclamos y denuncias que hacían llegar los asociados, a quienes se incitaba a enviar información sobre los abusos e injusticias que tenían lugar en las distintas secciones.⁹ Por este motivo, resultan una fuente fundamental para reconocer cómo los trabajadores ferroviarios experimentaron y presentaron sus condiciones de vida y trabajo.

Trabajar en los ferrocarriles: responsabilidades, riesgos y peligros

Junto con las denuncias y reclamos formulados desde las páginas de los periódicos gremiales, los trabajadores ferroviarios articularon ideas y nociones sobre las responsabilidades, riesgos y peligros de su profesión, las cuales estuvieron fuertemente ligadas a ciertos roles de género que prescribían particulares maneras de ser varón y trabajador. Por supuesto que estas podían variar de acuerdo a diversos factores como el oficio, calificación, edad y jerarquía laboral, entre otros, y en este sentido no era lo mismo ser un joven limpia máquinas que un maquinista con largos años de experiencia, un peón de vía y obras que trabajaba de manera estacional en tareas que requerían fuerza y destreza, o un guarda-barreras cuyo trabajo implicaba menores exigencias físicas que otros.

Uno de los tópicos frecuentes ligado a las noticias sobre accidentes fue el de la exposición del cuerpo a los riesgos permanentes que implicaba el trabajo en los ferrocarriles, cuestión que afectaba de forma diferencial a los obreros de distintos oficios.¹⁰ En este sentido, una de las tareas que conllevaba un peligro mayor que

6

⁷ Referenciado en adelante como *LF*

⁸ Referenciado en adelante como *EOF*

⁹ Las denuncias eran una construcción colectiva que requería de la colaboración de todos los socios. A los pocos meses de su aparición, en febrero de 1908, el periódico *LF* inauguró la sección “Lo que dice el personal” en donde se publicaban las notas que desde las distintas secciones se remitían a la redacción. Este apartado, durante las primeras ediciones, iba acompañado de la leyenda “La publicación de las quejas es uno de los medios eficaces para su desaparición”. Por su parte, desde su aparición en junio de 1912, *EOF* solicitó a sus afiliados su cooperación con la denuncia de las injusticias y atropellos cometidos contra los obreros y en el transcurso de unos pocos meses comenzó a publicar la sección “Las empresas y la organización” que reunía la información que llegaba desde las secciones a través de sus delegados o corresponsales (*EOF* “A los colaboradores”, Julio y Agosto de 1912, p. 2).

¹⁰ Sobre las implicancias e importancia de incorporar al cuerpo al análisis de la historia de la clase obrera, ver: Baron y Boris (2007).

otras era la de los cambistas. Ocupados en el movimiento de cambios y semáforos de las señales y del enganche y desenganche de vagones, se encontraban expuestos a ser lastimados cuando no aplastados por los coches y vagones. Tal fue el caso del cambista Eusebio Delgado quien el 5 de abril de 1913 terminó con un dedo totalmente destrozado al realizar un enganche de vagón en la estación de General Lamadrid, en el centro de la provincia de Buenos Aires, en la que trabajaba. Debido a la gravedad de la herida, al día siguiente fue trasladado al Hospital Británico de la localidad en donde falleció unos días después.¹¹ Este caso no fue excepcional y por eso los trabajadores llevaban varios años protestando contra el sistema con el que se hacían los enganches. De hecho, alrededor de 1909 el Congreso había aprobado una ley que exigía a las compañías ferroviarias cambiar el sistema de enganches por uno automático, que evitara la entrada de los cambistas dentro de los vagones para efectuar el acoplo. Si bien en algunas empresas se había ensayado un nuevo sistema, rápidamente la iniciativa había quedado en el olvido.¹² Unos meses después de la muerte del cambista Eusebio, ante los continuos accidentes que costaban la vida a obreros, o al menos su inutilización, LF denunció a las autoridades técnicas nacionales que no hacían nada para implementar el nuevo sistema y de este modo seguían exponiendo la vida de cientos de obreros.¹³ Unos años más tarde, la ley de 1909 seguía sin cumplirse y al llegar el radicalismo a la presidencia, Pablo Torello -nuevo Ministro de Obras Públicas- afirmó comprender la importancia de evitar los accidentes que costaban tantas vidas obreras, por lo que a mediados de 1917 decidió destinar una partida presupuestaria para que la ley pudiera cumplirse.¹⁴

Otros trabajadores que exponían sus cuerpos a los peligros que implicaba el uso de herramientas y maquinarias eran aquellos empleados en los talleres y depósitos de locomotoras. A fines de septiembre de 1912 Antonio Pizzoni se encontraba trabajando con una chapa en el galpón de Maldonado, en Bahía Blanca, cuando un pedazo de fierro se saltó y se le clavó en el ojo. A los pocos días, otro obrero de dicho galpón, al estar trabajando en una caldera, se descuidó un instante y se dio un golpe de maza en una mano que le ocasionó una gran herida. En ambos casos, tanto el capataz como el encargado del galpón desestimaron lo sucedido y postergaron la atención médica de los heridos.¹⁵ En los periódicos gremiales, los trabajadores llamaron la atención sobre esos peligros cotidianos que podían resultar mortales, como fue el caso de Bernardo Fenaglio, trabajador de los talleres que el *Ferrocarril Oeste* tenía en la localidad de Mechita, provincia de Buenos Aires. El 25 de agosto de 1913, Bernardo pulía una planchuela con una máquina que no contaba con el seguro correspondiente,

¹¹ EOF "General La Madrid", Mayo de 1913, p. 2.

¹² EOF "Burzaco. A los cambistas", Mayo de 1913, p. 2.

¹³ LF "El enganche automático", 15/08/1913, p. 6.

¹⁴ *La Época* "El enganche automático. Su implantación en los ferrocarriles de la República", 28/04/1917, p. 3; *La Época* "El uso obligatorio del enganche automático en los ferrocarriles", 19/06/1917, p. 2.

¹⁵ EOF "Bahía Blanca. Federación Obrera Ferrocarrilera", Noviembre de 1912, p. 3.

cuando la piedra se quebró y varios trozos impactaron en su pecho con tanta violencia que el trabajador murió en el acto. Quien escribió la crónica del incidente remarcó que la responsabilidad de lo sucedido era enteramente de la empresa que, días después de lo sucedido “como reconociendo su crimen”, había mandado a colocar un seguro.¹⁶ Asimismo, según un corresponsal de los talleres de Liniers que envió una nota al periódico sindicalista revolucionario *La Acción Obrera*¹⁷, mientras que en el caso del jefe Nicoletti -asesinado por un obrero unos días antes de que ocurriera el accidente que le costó la vida a Fenaglio-, los talleres habían parado el trabajo por un día y se había organizado una suscripción en favor de sus deudos, para el obrero muerto “no hubo día de suspensión, ni suscripción, ni honores”. Agregaba que mientras que la familia de Nicoletti iba a ser pensionada por la compañía, para la del “pobre obrero humilde” no habría pensión ni honores “y como vivió olvidado, sin aparato ni pompo, así murió y así se recordó de él el capitalismo que le asesinó”.¹⁸

Además de denunciar accidentes o situaciones de peligro concretas, los periódicos gremiales también publicaron reflexiones sobre las características de algún oficio o puesto en particular en las que se destacaban las responsabilidades y peligros que el trabajo conllevaba. Este fue el caso del artículo publicado en *El Obrero Ferroviario* a comienzos de 1917 y titulado “Los guardas”. Escrito por “un guarda del Pacífico”, comenzaba afirmando que muy pocos se acordaban de ellos, creyendo tal vez que pasaban una vida cómoda, bien remunerada y tranquila, pero que su realidad era muy distinta.¹⁹ Señalaba que no sólo prestaban un servicio peligroso y “lleno de dificultades”, sino que estaban sometidos a la vigilancia de los inspectores quienes, con tal de hacer mérito en la empresa, reportaban cualquier insignificancia. Advertía, asimismo, que el contexto de guerra brindaba la oportunidad a la compañía de excusarse en la “economía” para reducir la cantidad de guardas en los trenes, lo que recargaba considerablemente el trabajo de quienes quedaban, los cuales debían soportar un mayor esfuerzo físico y hacer frente a más responsabilidades. De este modo, no era raro que los trenes corrieran con un solo guarda, denunciaba, a pesar de que por la Ley General de Ferrocarriles ello estaba prohibido.²⁰ En efecto, a mediados de 1914, al morir un guarda del Ferrocarril Oeste, “destrozado por las ruedas del convoy que iba a su cargo”, la nota necrológica publicada en el periódico de la FOF afirmó que lo ocurrido era “terrible”, “angustioso” y “desolador”, pero lejos de quedarse en el lamento, aprovechó para poner de relieve el peligro de la labor que de forma diaria los exponía a la muerte, apuntando asimismo contra las empresas ferroviarias capitalistas que los “vejaban” y “oprimían”.²¹

¹⁶ EOF “Necrológica”, Septiembre de 1913, p. 3.

¹⁷ En adelante referenciado LAO

¹⁸ LAO “Liniers. En los talleres del F.C.O.”, 06/09/1913, p. 4.

¹⁹ EOF “Los guardas”, Enero de 1917, p. 2.

²⁰ Ídem.

²¹ EOF “Nota necrológica”, Agosto de 1914, p. 3.

En otra nota publicada en mayo de 1920, titulada “El cambista”, “uno del oficio” describía las duras condiciones en que se desarrollaba la tarea de estos trabajadores quienes debían soportar las inclemencias del clima, desafiando a la muerte que “acecha entre las ruedas de los vagones” y expuestos a sufrir un accidente que los dejara imposibilitados para continuar trabajando.²² Un año y unos meses más tarde, se publicó una nota del cambista J. Gómez, dirigida a sus colegas, en la que se los llamaba a tomar consciencia del peligro que implicaba su tarea y no apresurarse, no exponerse de más. Debido a la falta de personal, explicaba, muchas veces un solo cambista debía efectuar el trabajo de dos o tres hombres, incurriendo de este modo en apuros que solo perjudicaban al trabajador, exponiéndolo a sufrir un accidente, y beneficiando a las empresas.²³ No era la primera vez que se publicaba un llamado de atención a los cambistas. A mediados de 1920, un maquinista de Ingeniero White, Bahía Blanca, había expresado su preocupación por la forma en que estos realizaban el trabajo en la playa de maniobras, subiéndose en los techos de los vagones para realizar las señas y así poder ser vistos por los maquinistas. De este modo, afirmaba, los cambistas sumaban un nuevo peligro al trabajo ordinario de enganchar y desenganchar vagones, con el agravante de que, si llegaba a producirse un accidente en esas circunstancias, la ley no los amparaba por haber infringido los reglamentos de trabajo.²⁴ A partir de estas noticias, es factible pensar que, en el cotidiano laboral, muchos trabajadores no eran del todo conscientes de los peligros que enfrentaban o que, aun conociendo los riesgos, decidían desafiarnos, acostumbrados a realizar tareas en la que exponían sus vidas y desplegar una actitud valiente y orgullosa en la que no cabían comportamientos temerosos.²⁵

Entre los trabajadores ferroviarios que sin dudas se encontraban expuestos a sufrir las consecuencias de un accidente estaban los maquinistas y foguistas. En muchas oportunidades, desde LF se resaltaron las responsabilidades y la ardua tarea de estos trabajadores, señalando que su compromiso y conocimientos en general no eran reconocidos por las empresas ni el público en general. Respecto al trabajo del maquinista, por ejemplo, una nota publicada en el periódico gremial a principios de 1908 afirmaba que a pesar de ser un trabajo “rudo” y de “responsabilidad agobiadora”, pocos eran quienes al viajar en tren pensaban en el conductor y su puesto de peligro.²⁶ Un año más tarde se reprodujo una nota escrita por el poeta y narrador español Joaquín Dicenta y titulada “El maquinista” en la que se relataba el accionar de un conductor frente a la inminencia de un choque de trenes. Se narra cómo, aún pudiendo salvarse, pues sólo bastaba

²² EOF “El cambista”, 01/05/1920, p. 4.

²³ EOF “Cómo debe trabajarse. A los compañeros cambistas”, 01/09/1921, p. 3.

²⁴ EOF “Ingeniero White. Cómo trabajan los cambistas”, 01/06/1920, p. 4.

²⁵ Baron (2006) reflexiona sobre cómo, en Estados Unidos, desde finales del siglo XIX, exponer el cuerpo a ciertos riesgos fue la manera en que los trabajadores enfrentaron los desafíos a su masculinidad, reforzando aspectos ligados a la fuerza muscular y los trabajos rudos para validarse frente a otros varones.

²⁶ LF “El trabajo del maquinista”, 01/02/1908, p. 6.

con saltar del tren, el maquinista luchaba “hasta el último trance” sin dudar ni vacilar. A pesar de todos los esfuerzos, el choque se producía y el maquinista fallecía “esclavo de su deber” y como un “héroe anónimo” desconocido y olvidado por todos.²⁷ El relato de Dicenta guarda algunas similitudes con el poema dedicado al maquinista con el que se inició este trabajo: ambos remarcaban el riesgo mortal de la profesión y las duras responsabilidades que asumían quienes a ella se dedicaban. En el siguiente número del periódico, un trabajador contaba que después de leer el artículo de Dicenta había reflexionado sobre la responsabilidad de la dura labor ferroviaria y añadía que las empresas tenían la idea de que los maquinistas y foguistas estaban obligados a evitar las catástrofes, so pena de ser castigados, sin considerar los descuidos, falta de reparaciones y economías en que ellas incurrían. De este modo, afirmaba, los trabajadores se encontraban doblemente acechados: la muerte, por un lado, y las multas, suspensiones y despidos, por el otro.²⁸ La reflexión del trabajador resulta interesante ya que permite apreciar cómo quienes leían el periódico gremial podían acoger, apropiarse y resignificar ciertas ideas y nociones sobre las características de su oficio.

Los héroes del trabajo

El 2 de abril de 1914, a las cuatro de la mañana, había salido desde la estación Retiro con dirección a Tigre un tren de pasajeros compuesto de tres coches y arrastrado por la locomotora número 1016 del Central Argentino, manejada por el maquinista Carlos Camp y el foguista Carlos Colombo. A la altura del Golf, la estación anterior a Belgrano, el tren comenzó a dar pequeños saltos sobre los rieles, lo que llamó la atención del conductor que decidió disminuir la velocidad. Camp llevaba más de una década de servicio como maquinista y seguramente la experiencia le había enseñado qué hacer frente a distintos imprevistos.²⁹ Pero de pronto, hubo un golpe más violento y la locomotora saltó de la vía. Dándose cuenta de lo sucedido, y para detener la marcha del tren, Camp abrió las válvulas de escape “con todas sus fuerzas”. Después de correr varios metros fuera de los rieles, la máquina volcó arrastrando en su caída al primer coche y haciendo chocar a los demás entre sí de manera violenta. Mientras el pánico se apoderaba de muchos pasajeros que corrían ante el temor de que explotara la caldera, otros se encontraban heridos en los vagones y apenas podían lanzar algún quejido. El maquinista Camp logró, a duras penas, salir de la locomotora. Tenía las manos y la cara quemadas por el vapor, al haberle dado salida para detener el tren. Su

²⁷ LF “El maquinista”, 01/05/1909, p. 4. Este no fue la única nota de Joaquín Dicenta relativa al trabajo ferroviario reproducida en el periódico gremial. Más de diez años después de que se publicara este escrito, y a más de dos años de la muerte del poeta, *El Obrero Ferroviario* publicó otra nota muy similar del autor, relativa a los deberes y responsabilidades que requería el oficio del maquinista, y unos meses más tarde la misma nota también fue publicada en el periódico de LF (EOF “El maquinista”, Mayo de 1919, p. 3 y LF 15/11 y 01/12/1919, p. 6).

²⁸ LF “A propósito del artículo de Dicenta”, 01/06/1909, p. 4.

²⁹ *Cédulas de ingreso a La Fraternidad*, Cédula de ingreso núm. 2318, Tomo 2129-2500.

Masculinidades obreras en los ferrocarriles: fuerza física, riesgos y responsabilidad profesional en la Argentina de principios del siglo XX

compañero, el foguista Colombo, no tuvo la misma suerte. Mutilado, yacía aplastado por la locomotora que en su caída lo había arrastrado.³⁰ La trágica muerte de Colombo conmocionó a sus compañeros de trabajo y de LF. En una extensa crónica, el periódico gremial dio cuenta de lo ocurrido y realizó algunas reflexiones acerca de los riesgos de la profesión:

En su puesto de trabajo, de responsabilidad y de peligro, jamás el personal se ve considerado de acuerdo con su delicada tarea; el público no se preocupa nunca de aquellos que llevan en las manos, sus vidas e intereses; las empresas, apenas si se acuerdan de su personal, más que para presionarlo y deprimirlo.

Es necesario que una catástrofe se produzca, para que recién entonces, obligada la curiosidad pública, se magnifique la profesión, reconociéndose su peligro y responsabilidad.

Recién entonces, puede apreciarse hasta qué punto es de delicado y expuesto el trabajo de esos dos hombres, que en la plataforma de la locomotora, accionan sin descanso para manejar a su antojo el monstruo de hierro, que arrastra a través de los campos, de las montañas y de los ríos, miles de vidas y cuantiosos intereses (...)³¹

Aunque luego, agregó la crónica, la atención general y el recuerdo de la catástrofe iban desapareciendo y todo volvía a la normalidad, hasta que ocurriera un nuevo siniestro.

La idea del trabajador entregado a su profesión, cuya responsabilidad y conocimientos el público ignoraba, fue recurrente cada vez que se narró un accidente, sobre todo en los casos en que se produjeron grandes choques o descarrilamientos que involucraron trenes de pasajeros y conductores fallecidos o heridos. Al producirse el descarrilamiento que acabó con la vida del foguista Carlos Colombo, el periódico de LF presentó la crónica de lo sucedido junto con ciertas reflexiones sobre “lo expuesto de la profesión”. Al informar sobre el velorio y posterior sepelio del foguista, el periódico gremial dejó entrever la conmoción e impacto que causaban los accidentes y las proporciones que podían adquirir estos rituales fúnebres.³² Contó que, tras la partida de Retiro del coche fúnebre preparado por la empresa, al llegar los restos de Colombo a la localidad de Victoria, un numeroso público -formado por los compañeros del extinto y vecinos de la localidad- esperaba en la estación la llegada del convoy. A continuación, el cajón fue llevado a pulso hasta el domicilio del difunto, en donde se desarrolló el velorio por el que desfilaron un sinnúmero de compañeros de distintas secciones, así como amigos y vecinos. Según informó la crónica, el sepelio adquirió las proporciones de “una verdadera y sentida manifestación de duelo” que reunió a dirigentes de LF, representantes de la empresa, compañeros de la sección Victoria y otras secciones cercanas, y vecinos de la localidad.³³ Al llegar el cortejo fúnebre al cementerio, antes de colocarse el cajón en la bóveda, se pronunciaron

³⁰ LF “El grave accidente del Golf (F.C.C.A.)”, 15/04/1914, p. 1.

³¹ LF “El grave accidente del Golf (F.C.C.A.)”, 15/04/1914, p. 1.

³² Sobre las manifestaciones públicas de duelo y la importancia de los rituales fúnebres entre los anarquistas y otros grupos de trabajadores, ver: Lobato y Palermo (2001); Suriano (2001).

³³ LF “El grave accidente del Golf (F.C.C.A.)”, 15/04/1914, p. 2.

algunos discursos. A partir de su lectura, es posible hacerse una idea del clima de pesar y congoja que reinaba y que seguramente hacía recordar a los trabajadores que ese también podía ser su destino. Los distintos oradores - dirigentes gremiales, amigos y compañeros de sección del difunto- resaltaron ciertos atributos de los oficios de maquinista y foguista y hablaron de la tragedia, a la que todos estaban expuestos de manera constante, que los hacía subir a las máquinas sin saber si iban a regresar a sus hogares. Insistieron sobre cómo el deber y responsabilidad de su trabajo los hacían olvidar afectos y sentimientos, sobre la vigilancia y atención que exigía la profesión y sobre cómo, llegado el caso, si el azar lo disponía, los “fieles esclavos” del trabajo que debían afrontar los peligros pasaban a engrosar la lista de víctimas del trabajo y cumplimiento del deber. Asimismo, varios de los que hablaron hicieron alguna referencia a la familia, compuesta por una esposa y tres hijos pequeños, a quienes Colombo dejaba “desconsolados”.³⁴ Lo que se desprende, entonces, de estos discursos, es la idea del sacrificio que hacían los maquinistas y foguistas, su celo por cumplir el deber, las cualidades que hacían a la profesión y la entrega absoluta que hacía que los trabajadores, literalmente, dejaran la vida por el trabajo. Los velorios y entierros de los trabajadores fallecidos en accidentes solían tener algunos denominadores comunes y elementos de ritual. Era frecuente que se organizara un cortejo fúnebre, del que participaban compañeros de trabajo, amigos, vecinos y familiares de las víctimas, y que podía aglutinar a una gran concurrencia y convertirse en un verdadero desfile masivo. A mediados de 1916, el maquinista Juan Tuni, empleado del Ferrocarril Pacífico, falleció en un accidente mientras se encontraba encendiendo un farol de la locomotora que le quitó la vida. Según la crónica publicada en el periódico de LF, su muerte ocasionó una “intensa amargura” por tratarse de un compañero conocido y querido por todos. A tal punto tal llegaba el cariño que le guardaban sus camaradas, que ochocientos obreros, personal de tracción, pero también de talleres, acompañaron sus restos al cementerio.³⁵ En el cortejo del foguista Carlos Colombo, el cajón fue llevado a pulso por sus compañeros de LF y al encontrarse con los trenes, estos disminuían su marcha para saludar el acompañamiento.³⁶ En el de Santiago Gutiérrez, un maquinista español de la Compañía General fallecido en Tapiales a mediados de 1919, el ataúd fue llevado a pulso hasta la estación local, donde fue colocado en la carroza fúnebre que lo llevó hasta el cementerio de San Justo. Al pasar el cortejo fúnebre por delante de la escuela del pueblo de Tapiales “los alumnos de ambos sexos, con sus maestras, formaron ante el paso del mismo”.³⁷ Estas muertes conmovían a los compañeros gremiales, pero también a elementos ajenos al gremio, quienes de diversas maneras expresaban su respeto, acompañamiento y dolor.

³⁴ LF “El grave accidente del Golf (F.C.C.A.)”, 15/04/1914, p. 2.

³⁵ LF “Juan Tuni”, 15/08/1916, p. 8.

³⁶ LF “El grave accidente del Golf (F.C.C.A.)”, 15/04/1914, p. 3.

³⁷ LF “Santiago Gutiérrez”, 15/07/1919, p. 5.

Otro elemento infaltable en estos rituales eran los discursos. Generalmente a cargo de dirigentes, solían condensar ideas, nociones y significados sobre el trabajo, la identidad y la muerte obrera que en muchos casos contribuían a construir la idea del trabajador fallecido como un “mártir” con cualidades heroicas. En el sepelio de Juan Tuní, Manuel Sumay, redactor del periódico de LF y ex secretario gerente del gremio, pronunció un discurso en el que se refirió al deceso del maquinista trazando un paralelismo con una muerte bélica: “ha caído como esos luchadores que no abandonan el campo de batalla”, sentenció.³⁸ En el de Carlos Colombo, uno de los oradores habló del foguista como una “víctima del trabajo” y una “víctima del cumplimiento del deber” y otros hicieron referencia a la locomotora como un “monstruo desbocado” al que el maquinista debía dominar.³⁹ Los discursos destacaban las responsabilidades, sacrificios y riesgos de la profesión y, al igual que los periódicos gremiales, contribuían a instalar y difundir ciertas ideas y nociones sobre el trabajo y otorgar sentido a esas muertes obreras en las que todos los trabajadores podían reconocerse.

Un suceso que condensa varios de los elementos analizados hasta aquí fue el accidente ocurrido el 1 de marzo de 1921 al descarrilar el tren rápido a Rosario del *Ferrocarril Central Argentino*. Por varios motivos, este acontecimiento reunió varias cuestiones que coadyuvaron a constituir uno de los relatos más heroicos sobre la muerte de un trabajador ferroviario. Como todos los martes, el tren con destino a Rosario había salido desde Retiro a las seis de la tarde de aquel primero de mes, conducido por el maquinista Carlos Gallini y el foguista Víctor Moles y transportando alrededor de doscientos cincuenta pasajeros, entre los que se contaban varios miembros de la compañía teatral Lola Membrives. El tren llevaba un furgón de encomiendas y equipajes que, si bien hacía sido reparado poco tiempo antes, tenía una falla en la instalación de gas que lo hizo incendiarse dos veces y retrasar de forma considerable al rápido. Gallini intentaba recuperar el tiempo perdido cuando, a tan solo doce kilómetros del destino, a la altura de la estación Coronel Aguirre, la máquina saltó fuera de los rieles y corrió fuera de ellos unos trescientos metros haciendo que también los coches se salieran de las vías.⁴⁰ El maquinista murió en el acto, quedando su cuerpo apretado entre los hierros de la locomotora. Fue la única víctima fatal: el foguista salió ileso y solo un guarda y un estafetero sufrieron algunas heridas de consideración. Según informó luego el foguista Moles, al notar el descarrilamiento, su compañero le dijo que se agarrara y no dejó de maniobrar, “con una celeridad y

³⁸ LF “Juan Tuní”, 15/08/1916, p. 8.

³⁹ LF “El grave accidente del Golf (F.C.C.A.)”, 15/04/1914, pp. 3-4. Fue frecuente, entre los maquinistas, el uso de la metáfora de la locomotora como un “monstruo” o “bestia” a la que el conductor debía domar/dominar.

⁴⁰ Si bien hubo distintas versiones sobre las causas del descarrilamiento -una versión sostenía que un caballo en las vías que fue atropellado e hizo saltar la máquina y otra que las vías seguramente estaban flojas- lo cierto es que no se pudo encontrar ninguna explicación demostrable, aunque con el tiempo se instaló la versión del caballo.

certeza admirables”, a fin de detener el tren.⁴¹ Según explicó, de haber abandonado el tren a su suerte, Gallini tal vez se hubiera salvado, pero, en cambio, la catástrofe hubiera adquirido mayores proporciones y quizá no hubiese quedado ningún sobreviviente. De acuerdo con la crónica del periódico gremial:

Se salvaron debido a la sangre fría, la pericia y el sacrificio de Gallini; un instante de vacilación, un movimiento torpe cualquiera, habría aumentado infinitamente las proporciones del accidente. Pero Gallini *supo honrar la profesión muriendo por ella*. No pensó en salvarse; toda su voluntad, toda su energía, la puso en maniobra para detener la marcha del tren o aminorar las consecuencias del descarrilamiento.⁴²

Gracias a la sangre fría y el conocimiento profundo de la profesión, se afirmó, Gallini había hecho todo lo que estaba a su alcance. De hecho, quienes revisaron la locomotora después del accidente declararon sentirse sorprendidos de hallar que el maquinista había hecho, en segundos apenas, todo lo que profesionalmente se podía, y se debía, hacer: los grifos y la llave del petróleo habían quedado cerrados, el freno totalmente aplicado, el regulador cerrado por completo y la palanca colocada hasta el último diente de la contramarcha.⁴³

Tras retirar el cuerpo de Gallini, tarea que duró más de tres horas, y trasladarlo a Rosario, el cadáver fue colocado en un ataúd y llevado a pulso por varios compañeros hasta el local social de LF que había sido acondicionado para el velorio.⁴⁴ Si bien una delegación del gremio fue la encargada de organizar el sepelio, el administrador del Central Argentino informó que la empresa correría con todos los gastos.⁴⁵ Según dio cuenta el periódico fraternal, así como distintos diarios y organismos de prensa de la Capital Federal, Rosario y otras ciudades, una enorme concurrencia se hizo presente para despedir a Gallini. Ante el pedido de la viuda, que se encontraba en cama pues tan solo seis días antes había dado

⁴¹ LF “Las tragedias de la profesión”, 20/03/1921, p. 4.

⁴² LF “Las tragedias de la profesión”, 20/03/1921, p. 4, las itálicas son propias.

⁴³ LF “Las tragedias de la profesión”, 20/03/1921, p. 4

⁴⁴ LF “Las tragedias de la profesión”, 20/03/1921, p. 5.

⁴⁵ LF agradeció el homenaje rendido por la empresa que no sólo se hizo cargo de los gastos del sepelio, sino que facilitó la concurrencia de los compañeros al velorio y al entierro. Cuando las empresas se mostraban colaborativas con los gastos y organización de los sepelios, los trabajadores daban cuenta de ello en el periódico gremial. En el sepelio de Colombo, por ejemplo, la superioridad del Central Argentino se había conducido “en la mejor forma”, según afirmó LF, disponiendo un furgón especial para trasladar los restos de Retiro a Victoria, haciéndose presente en el entierro algunos superiores, y arreglando los servicios para que los trabajadores tuvieran oportunidad de concurrir o al velorio o al sepelio (LF “El grave accidente del Golf (F.C.C.A.)”, 15/04/1914, p. 3). Al fallecer el maquinista Juan Tuní, cuyo sepelio congregó alrededor de ochocientas personas, LF denunció que los jefes y encargados del taller de Santos Lugares habían tenido una “actitud odiosa, inhumana e incomprensible” y, a diferencia de los jefes de Tracción, se negaron a dar franco al personal e intentaron ejercer presión para minimizar tan importante acto (LF “Juan Tuní”, 15/08/1916, p. 8). En el caso de José Paredes, maquinista del Ferrocarril Sud fallecido en un accidente ocurrido en Mar del Plata en enero de 1918, sus compañeros de LF dejaron constancia de la “actitud caballeresca” del encargado de depósito, quien arregló los servicios para que la mayor cantidad de personal pudiera asistir al sepelio, y en cambio condenó la “conducta indigna” del jefe de estación, quien se negó a facilitar una sábana para cubrir los restos del obrero (LF “José Paredes”, 1 al 15/03/1918, p. 16).

Masculinidades obreras en los ferrocarriles: fuerza física, riesgos y responsabilidad profesional en la Argentina de principios del siglo XX

a luz tras una intervención quirúrgica, el cadáver fue trasladado a su domicilio en donde continuó el desfile ininterrumpido de personas -más de diez mil calculó LF- que esperaban para ver al “héroe caído”.⁴⁶ De hecho, en la tarde del sepelio, el movimiento ferroviario de Rosario quedó interrumpido casi totalmente y, gracias a ello, numerosos trabajadores pudieron acompañar los restos del maquinista. En el cortejo, el ataúd fue llevado a pulso durante once cuadras y rodeado de una enorme concurrencia hasta llegar al coche fúnebre.



Imagen 2 Vista de la concurrencia en la manifestación de duelo (LF 20/03/1921, p. 9)

En la fotografía se puede ver la magnitud del evento, una calle ancha de la ciudad de Rosario ocupada por cientos de personas que parecen haberse puesto sus mejores ropas para estar a la altura de la ocasión. Varones, algunos niños, unas cintas y coronas ocupando la calle en una manifestación que, a juzgar por las expresiones de los rostros de los concurrentes, estuvo marcada por la solemnidad y la conmoción. En el cementerio esperaba un numeroso público entre el que se encontraba la alta superioridad de la empresa. Una vez colocado el ataúd en el nicho, comenzaron los discursos, que superaron la veintena. El secretario gerente de LF, Américo Baliño, fue el encargado de cerrar el acto y expresar unas palabras que sintetizaban la manera en la que LF entendía el accionar y muerte de Gallini:

Gallini se nos presenta como un héroe auténtico; héroe del trabajo y de la vida misma; un héroe civil que no tiene nada que ver con esos otros que crea el militarismo; un héroe que, por diferenciarse de los otros que conocemos, muere sin matar a nadie y salvando en cambio la vida de todos los que a él iban confiados (...)

⁴⁶ LF “Las tragedias de la profesión”, 20/03/1921, p. 6.

Así se honra la profesión, muriendo en esa forma, después de haber agotado hasta el fin de los recursos para evitar el desastre. Y los que saben morir en esa forma; los que en cumplimiento de su deber y de su responsabilidad, esperan firmes la muerte propia para tratar de salvar la ajena, merecen el respeto de todos y la consagración como auténticos héroes del trabajo y del progreso que, en su marcha incesante, exige el sacrificio de esas vidas en aras de la humanidad.⁴⁷

Ahora bien, Carlos Gallini no era cualquier maquinista ni cualquier socio de LF y la conmoción que causó su muerte estaba estrechamente relacionada con su trayectoria laboral y gremial. Nacido en Salto, Uruguay, en 1902, con 19 años de edad había ingresado al Central Argentino como limpiador con un jornal diario de \$2 y diez años más tarde había logrado consagrarse como maquinista de 1º clase. Junto con los maquinistas José Chia y Francisco Savio, componía el “triumvirato de expertos conductores” que de forma exclusiva conducían el rápido a Rosario y cuya pericia y habilidad era valorada por la superioridad de la empresa.⁴⁸ Desde su ingreso a las filas de LF, en 1903, Gallini se destacó como un activo propagandista y militante gremial. Fue miembro de varias comisiones de huelga y de la primera comisión de reclamos, en 1913 fundó la escuela técnica de la sección Rosario del Central Argentino de la cual era director y entre 1917 y 1918 fue presidente de esta sección gremial.⁴⁹ Además, fue un estudioso de la profesión y autor de dos libros destinados especialmente a preparar el examen de idoneidad para obtener el certificado de maquinista.⁵⁰ De este modo, Gallini encarnaba a la perfección el ideal del trabajador consciente que LF tanto difundía: comprometido con la causa gremial y a la vez con la profesión, su conocimiento y enseñanza. Su muerte conmovió al mundo ferroviario, pero también a la prensa y el público en general. Distintos diarios y periódicos celebraron su “actitud valiente y abnegada” y su “heroico comportamiento” y difundieron la idea de que Gallini se había sacrificado para evitar una tragedia mayor⁵¹ y se organizaron suscripciones y donaciones en beneficio de la viuda y sus cuatro hijos.⁵² Con el tiempo, el accidente se convirtió en una suerte de

⁴⁷ LF “Las tragedias de la profesión”, 20/03/1921, p. 8.

⁴⁸ *Revista Mensual del F.C.C.A* “Recorridos notables”, Abril de 1915, p. 298; “La muerte de Carlos Gallini”, Abril de 1921, p. 40.

⁴⁹ *Revista Mensual del F.C.C.A* “Recorridos notables”, Abril de 1915, p. 298; “La muerte de Carlos Gallini”, Abril de 1921, p. 40.; Larroca y Vidal (1987: 80)

⁵⁰ LF “Un nuevo libro profesional”, 15/04 al 31/05/1918, p. 16; LF “La locomotora en movimiento”, 15/07/1919, p. 3; LF “El nuevo libro de Gallini. Su prólogo”, 01 y 15/08/1919, p. 3. Su afán por estudiar y mantenerse constantemente informado se evidencia en el hecho de que, aun habiendo escrito dos libros y siendo el director permanente de la escuela técnica de Rosario, poco antes de su muerte envió una pregunta muy específica a la “Sección Técnica” del periódico gremial relativa al vapor y su fuerza expansiva (“Preguntas que solicitan respuesta”, LF 20/02/1921, p. 27).

⁵¹ *La Nación* “El maquinista Gallini evitó una catástrofe”, 03/03/1921, p. 5; *La Época* * “Ecos del accidente ferroviario en Rosario”, 03/03/1921, p. 4; *Caras y Caretas* “El descarrilamiento del rápido a Rosario”, 12/03/1921.

⁵² Tanto la Bolsa de Comercio de Buenos Aires como la Cámara de Cereales de la ciudad de Rosario iniciaron suscripciones y en la Cámara de Diputados varios legisladores presentaron un proyecto de ley para acordar la suma de \$10.000 a la viuda e hijos de Gallini (*La Época* “Ecos del accidente ferroviario en Rosario”, 03/03/1921, p. 4; *La Nación* “Iniciativas en favor de la viuda

leyenda dentro del gremio, Carlos Gallini en un mito, y se instaló la versión de que le había ordenado al foguista saltar de la locomotora para salvar su vida.⁵³

A modo de cierre

Arriesgar la vida, exponer el cuerpo y morir en el trabajo, “en el cumplimiento del deber”, convertía a los trabajadores en héroes y mártires que encarnaban la valentía, coraje y responsabilidad que todo buen ferroviario debía tener y que, en general, los gremios consideraban atributos fundamentales para la organización. A partir de ello, se fue delineando un lenguaje sobre la masculinidad que, al igual que sucedió en otros sindicatos (Scheinkman, 2015; Palermo, 2017), los ferroviarios usaron para constituirse como organización, disciplinar a sus miembros y expresar sus reclamos, intereses y demandas. Los actos de sepelio y los discursos que allí se pronunciaban no solo servían a nivel interno, para articular sentidos en torno al trabajo y la muerte obrera y reforzar ciertos valores gremiales de compañerismo y camaradería, sino que al mismo tiempo apuntan a las empresas y al público en general, poniendo de relieve los peligros y responsabilidades de la profesión, cuestión que, como se solía decir, era olvidada cuando no directamente ignorada. Los ferroviarios supieron explotar la situación que ocupaban -al controlar una actividad fundamental para la economía- y exaltar la importancia de su trabajo con el cual contribuían al “engrandecimiento”, “modernización” y “progreso” del país. En una nota escrita a fines de 1913 por el maquinista Atilio Fernández, de la sección Mendoza del Ferrocarril Pacífico, se afirmaba que eran muy pocas las personas que, al hacer un viaje, prestaban atención a los conductores que los trasladaban al destino. Según Fernández, eran los maquinistas y foguistas, “oscuros soldados del trabajo”, quienes le daban vida al “monstruo”, el cual sin ellos era solo una masa inerte, y por eso eran ellos los verdaderos merecedores de la admiración de la gente.

¡Es el personal de la locomotora, la figura sublime que debería glorificarse siempre! Sí, debería levantarse como un altar en el pensamiento de todos los hombres, un nuevo culto de amor hacia estos oscuros y abnegados labradores del progreso, y que hoy, para vergüenza de los que los explotan, sufren víctimas de jornales miserables, de jornadas abrumadoras y de tratos inhumanos.⁵⁴

e hijos del maquinista Carlos Gallini”, 04/03/1921, p. 6). A su vez, la compañía Lola Membrives -cuyos miembros viajaban en el rápido cuando sucedió el accidente- dio una función en el teatro Colón de Rosario a beneficio de la viuda e hijos del difunto maquinista (*Caras y Caretas* “De Rosario”, 02/04/1921).

⁵³ Larroca y Vidal (1987:80). La figura de Gallini como héroe no sólo fue levantada por los dirigentes de LF sino también por los socios “de base”, como fue el caso de Delio Destéfani, perteneciente a la sección Junín, quien, a los pocos meses de sucedido el accidente, escribió un poema dedicado al difunto maquinista y en el que se reproducía la idea del “héroe que sucumbiendo al deber” sacrificó su vida para salvar otras (LF “A Carlos Gallini”, 05/05/1921, p. 29).

⁵⁴ LF “El personal de la locomotora”, 01/12/1913, p. 6.

Además, apelar a los sacrificios que realizaban y a la importancia de su labor, podía ser una manera de atribuirse un status y honor particular y legitimar las demandas en pos de mejores condiciones de vida y trabajo.⁵⁵

Asimismo, los trabajadores ferroviarios, sobre todo aquellos que debían reunir determinados saberes y/o rendir un examen para ejercer su oficio, buscaron destacar los conocimientos, calificación y preparación necesarias para ocupar su puesto. Muchas tareas demandaban un largo período de práctica hasta llegar a ser ejecutadas con la precisión requerida. En una nota publicada en mayo de 1908 sobre las víctimas en los accidentes ferroviarios, LF advertía que para disminuir la cantidad de muertos y heridos en estos incidentes no bastaba con exigir a las empresas las medidas de seguridad necesarias para efectuar el servicio. También era necesario que el personal, “de cuya competencia y actividad depende la regularidad del servicio en casos ordinarios”, supiera cómo actuar en situaciones imprevistas para evitar una catástrofe. Para ello era fundamental, afirmaba, la educación. Nuevamente comparando la profesión ferroviaria con la militar se explicaba que

Del mismo modo que los militares, para prepararse en el arte de la guerra estudian la historia de las batallas libradas por los grandes capitanes para conocer los medios de que se han valido para conseguir la victoria y las causas que han determinado la derrota de los vencidos y el modo como habrían podido evitarla, del mismo modo todos los empleados encargados de la dirección de los trenes como los jefes de estación, los señaleros, los guarda-trenes, pero particularmente los maquinistas conductores de locomotoras, deben conocer la historia de los accidentes ferroviarios sucedidos ó evitados, describiéndose el modo como se habrían podido salvarlos ó los medios empleados para impedir la catástrofe ó disminuir sus consecuencias.⁵⁶

Por este motivo, LF llamaba a sus socios a leer las noticias sobre accidentes ferroviarios como una enseñanza útil para saber cómo actuar a fin de evitar un siniestro. A partir de ello es posible pensar que las noticias sobre accidentes publicadas en las páginas del periódico gremial no eran tan solo denuncias, sino que también perseguían fines pedagógicos. De hecho, LF otorgaba una importancia primordial a la educación y la formación profesional que se expresó en iniciativas variadas. Entre ellas se encuentran la fundación de escuelas técnicas desde 1908⁵⁷ y la difusión de conocimientos y material de enseñanza y

⁵⁵ LF “Las jubilaciones”, 01/01/1913, p. 4; LF “Las habitaciones obreras. Lo que ocurre en el F.C.C.C.”, 15/05/1913, p. 2; LF “Aumento de salarios”, 15/06/1913, p. 2; LF “Las jubilaciones”, 01/08/1913, p. 4; LF “La vida del maquinista ferroviario”, 01/05/1914, p. 3; LF “Nuestra acción defensiva”, 15/04/1915, p. 5; LF “La preparación técnica en el gremio de tracción”, 05/05/1921, p. 14; LF “De Cruz del Eje”, 15/03/1916, p. 5.

⁵⁶ LF “Útil enseñanza del estudio de los accidentes ferroviarios y de las causas que los han producido”, 01/05/1908, p. 5.

⁵⁷ La primera escuela técnica gremial fue resultado de la iniciativa de un grupo de socios de la sección bonaerense de Las Flores, Ferrocarril Sud. Allí, los propios trabajadores capacitados impartirían lecciones a los foguistas que estuvieran listos para rendir examen de maquinista (LF “Un buen ejemplo”, 01/09/1908, p. 7). Muy pronto la iniciativa fue replicada por distintas secciones fraternales y hacia 1920 existían treinta y dos escuelas técnicas de LF (Ayuso, 2016: 333). Para

Masculinidades obreras en los ferrocarriles: fuerza física, riesgos y responsabilidad profesional en la Argentina de principios del siglo XX

capacitación a través de la Sección Técnica, publicada desde el primer número del periódico gremial, y de la publicación de libros y manuales que en muchos casos fueron escritos por militantes gremiales, como fue el caso de Carlos Gallini.⁵⁸ La FOF, por su parte, puso en marcha diversas experiencias educativas como la de los cursos y clases sobre distintos temas considerados de utilidad para los asociados.

A partir de resaltar los peligros, responsabilidad y conocimientos necesarios para desempeñarse en los ferrocarriles, se atribuyeron ciertos valores a los saberes y calificaciones de los trabajadores y se buscó dotar de cierta respetabilidad a quienes ocuparan determinado trabajo o realizaran determinada labor a la par que podían legitimarse ciertas demandas por mejores condiciones laborales. Frente al desconocimiento generalizado, las denuncias y crónicas obreras que informaron sobre riesgos y accidentes, buscaron destacar al personal cuya responsabilidad y labor no eran, según se afirmaba, debidamente reconocidas por las superioridades de las empresas, los hombres del Estado, ni la opinión pública en general. A la vez, al destacar ciertas características de los trabajos ferroviarios, se exaltaron atributos como la valentía, el coraje y la entrega, que contribuyeron a delinear los contornos de una masculinidad heroica y honorable que buscó dotar de valor y prestigio a la labor ferrocarrilera y a quienes la llevaban adelante.

Referencias bibliográficas

Aresti, Nerea (2018). "La historia de género y el estudio de las masculinidades. Reflexiones sobre conceptos y métodos", en Gallego Franco, Henar (ed.). *Feminidades y masculinidades en la historiografía de género*. Comares, Granada,.

Ayuso, Luz (2016). *Red de escuelas técnicas de autogestión obrera. "La Fraternidad" entre la política y la pedagogía. (1887-1927)*. Tesis doctoral en Ciencias de la Educación. Facultad de Filosofía y Letras, UBA.

Badaloni, Laura (2010). "Saberes técnicos, libros y protestas. La escuela de foguistas, maquinistas y personal de Locomotoras de la sección Rosario del Ferrocarril Central Argentino". *Revista Galileo*; núm. 1.

Baron, Ava (2006). "Masculinity, the Embodied Male Worker, and the Historian's Gaze". *International Labor and Working-Class History*; núm. 69. pp. 143-160.

más información sobre estas experiencias de enseñanza y aprendizaje gremiales ver: Barrancos (1989); Badaloni (2010). Por su parte, desde 1925 la Unión Ferroviaria impulsó sus escuelas técnicas en las cuales se impartía enseñanza profesional a trabajadores ferroviarios de distintos oficios y a los aprendices que quisieran perfeccionar sus conocimientos técnicos (Fernández, 1947: 431).

⁵⁸ La Sección Técnica del periódico de LF, a cargo del ingeniero Mateo Lovadina, publicó de manera regular información destinada a ampliar los conocimientos profesionales de los socios y con el tiempo incorporó un apartado de preguntas y respuestas a donde los trabajadores podían enviar sus dudas e inquietudes.

Baron, Ava y Boris, Eileen (2007). "'The Body' as a Useful Category for Working-Class History". *Labor: Studies in Working-Class History of the Americas*; vol. 4, núm. 2.

Barrancos, Dora (1989). "Organización obrera y formación laboral a principios de siglo: los maquinistas y trabajadores gráficos". Universidad Tecnológica Nacional.

Bunge, Alejandro (1918). *Ferrocarriles argentinos. Contribución al estudio del patrimonio nacional*. Buenos Aires.

Del Aguila Lacoste, Álvaro (2015). "El que no se la banca, mejor que se dedique a otra cosa': riesgo, masculinidad y clase social entre trabajadores paraguayos en la industria de la construcción del área metropolitana de Buenos Aires". *Revista Runa*; vol. 36, núm. 1. pp. 51-72.

Farnsworth-Alvear, Ann (1996). "El misterioso caso de los hombres desaparecidos: género y clase en el Medellín de comienzos de la era industrial". *Historia y sociedad*; núm. 3. pp. 141-167.

Fernández, Manuel (1947). *La Unión Ferroviaria a través del tiempo*. Buenos Aires.

French, William. "Masculinidades y la clase obrera en el distrito de Hidalgo, Chihuahua". *Nueva Antropología*; núm. 57; 2000, pp. 33-41.

González Sierra, Yamandú (1994). *Del hogar a la fábrica ¿deshonra o virtud?*. Nordan Comunidad, Montevideo.

Gutiérrez, Florencia (2013). "Desigualdad social, masculinidad y cualificación en el sindicalismo azucarero. Tucumán, 1944-1949". *Anuario IEHS*; vol. 28. pp. 59-75.

Haidar, Victoria (2008). *Trabajadores en riesgo. Una sociología histórica de la biopolítica de la población asalariada en Argentina (1890-1915)*. Buenos Aires: Prometeo.

Hutchinson, Elizabeth (2006). *Labores propias de su sexo. Género, políticas y trabajo en Chile urbano, 1900-1930*. Santiago de Chile: LOM.

Iacuone, David (2005). "'Real Men Are Tough Guys': Hegemonic Masculinity and Safety in the Construction Industry". *The Journal of Men's Studies*; vol. 13, núm. 2. pp. 247-266.

Isuani, Ernesto (1985). *Los orígenes conflictivos de la seguridad social argentina*. Buenos Aires: CEAL.

Kessler-Harris, Alice (1993). "Treating the male as 'other': redefining the parameters of labor history". *Labor History*; vol. 34, núm. 2-3. pp. 190-204.

Larroca, Jorge y Vidal, Armando (1987). *Centenario de La Fraternidad. 1887 -20 de junio- 1987. Aporte para la historia del sindicalismo argentino*. Buenos Aires: La Fraternidad.

Lobato, Mirta y Palermo, Silvana (2001). "Del trabajo a las calles: dignidad, respeto y derechos para los y las trabajadoras". En: Mirta Lobato (ed.). *Manifestaciones, fiestas y rituales en el siglo XX*. Buenos Aires: Biblos.

Masculinidades obreras en los ferrocarriles: fuerza física, riesgos y responsabilidad profesional en la Argentina de principios del siglo XX

Lobato, Mirta (2007). *Historia de las trabajadoras en la Argentina, 1869-1960*. Buenos Aires: Edhasa.

Lobato, Mirta (2009). *La Prensa Obrera*. Buenos Aires: Edhasa.

Maddalena, Pablo (2015). "Reflexiones sobre el estudio de las políticas de protección social en la Argentina de la primera mitad del siglo XX". *Estudios Sociales del Estado*; vol. 1, núm. pp. 121-138.

Maynard, Steven (1989). "Rough Work and Rugged Men: The Social Construction of Masculinity in Working-Class History". *Labour/Le Travail*; vol. 23. pp. 159-169.

Meyer, Stephen (1999). "Work, Play and Power. Masculine Culture on the Automotive Shop Floor, 1930-1960". *Men and Masculinities*; vol. 2, No. 2. pp. 115-134.

Murillo Chaverri, Carmen (1997). "Masculinidad y Cultura del Trabajo Ferroviario en Costa Rica (1872-1890)", en Rodríguez Sánenz, Eugenia (ed.). *Entre Silencios y Voces: género e historia en América Central, 1750-1990*. San José de Costa Rica: INAMU. pp. 113-130.

Palermo, Hernán (2015). "Machos que se la bancan: masculinidad y disciplina fabril en la industria petrolera argentina". *Desacatos*; núm. 47. pp. 100-115.

Palermo, Hernán (2017). *La producción de la masculinidad en el trabajo petrolero*. Buenos Aires: Biblos.

Palermo, Silvana (2009). "Masculinidad, conflictos y solidaridades en el mundo del trabajo ferroviario en Argentina (1912-1917)". *Mundos do Trabalho*; vol. 1, nº 2. pp. 94-123.

Palermo, Silvana (2013). "En nombre del hogar proletario: Engendering the 1917 Great Railroad Strike in Argentina". *Hispanic American Historical Review*; vol. 93, nº 4.

Palermo, Silvana (2016). "El derecho a mantener el hogar: las demandas obreras en la gran huelga ferroviaria desde una perspectiva de género. Argentina, 1917", en Andújar, Andrea et al. *Vivir con lo justo. Estudios de historia social del trabajo en perspectiva de género. Argentina, siglos XIX y XX*. Rosario: Prohistoria.

Panettieri, José (1984). *Las primeras leyes obreras*, Buenos Aires:CEAL.

Pérez, Inés (2015). "Una línea fluctuante: el servicio doméstico y el régimen de accidentes de trabajo (1915-1956)". *Estudios Sociales*; núm. 49, vol. 2, pp. 155-182.

Portelli, María Belén (2011). "Saberes modernos para políticas eficaces. El derecho laboral y el estudio del mundo del trabajo. Córdoba, 1906-1930". *Población y Sociedad*; vol. 18, núm. 2. pp. 145-185.

Queirolo, Graciela (2018). *Mujeres en las oficinas. Trabajo, género y clase en el sector administrativo (Buenos Aires, 1910-1950)*. Buenos Aires: Biblos.

Ramacciotti, Karina (2011). "De la culpa al seguro. La Ley de Accidentes de Trabajo, Argentina (1915-1955)". *Mundos do Trabalho*; vol. 3, núm. 5. pp. 266-284.

- Ramacciotti, Karina (2014a). "Influencias internacionales sobre la gestión de los accidentes de trabajo en Argentina. Primera mitad del siglo XX". *e-I@tina*; vol. 12, núm. 48, julio-septiembre. pp. 21-42.
- Ramacciotti, Karina. (2014b) "¿Soldados del trabajo o ciudadanos? La Ley de Accidentes de Trabajo en la Argentina, 1915-1955", en Lobato, Mirta Z. y Suriano, Juan (comp.). *La sociedad del trabajo. Las instituciones laborales en la Argentina (1900-1955)*. Buenos Aires: Edhasa. pp. 293-317.
- Scheinkman, Ludmila (2015). "¿Donde están los machos?' Sindicalización anarquista, masculina y femenina, en la industria del dulce (Buenos Aires, 1920-1929)". *Archivos*; núm. 7. pp. 15-35.
- Schjolden, Line (2009). "Sentencing the Social Question: Court-Made Labour Law in Cases of Occupational Accidents in Argentina, 1900–1915". *Journal of Latin American Studies*; núm. 41, pp. 91-120.
- Simonetto, Patricio (2018). "Pagar para ser hombre. Prácticas y sentidos de la compra de sexo en los testimonios judiciales de trabajadores. Provincia de Buenos Aires, 1936-1960". *Revista Historia y Justicia*; núm. 10, pp. 14-41.
- Stagnaro Andrés (2016). "La Ley de Accidentes del Trabajo y los debates promovidos para la creación de un fuero laboral (Argentina, 1904-1946)". *Estudios Sociales*; núm. 50, pp. 111-143.
- Stagno, Leandro. (2019) "Una cultura juvenil callejera. Sociabilidades y vida cotidiana de varones jóvenes en la ciudad de La Plata (1937-1942)", en Bontempo, Paula M. y Bisso, Andrés (eds.). *Infancias y juventudes en el siglo XX*. Buenos Aires: Teseo. pp. 189-213.
- Strasser, Ulrike y Tinsman, Heidi. (2010) "It's a Man's World? World History Meets the History of Masculinity, in Latin American Studies, for Instance". *Journal of World History*; vol. 21, núm. 1, pp. 75-96.
- Suriano, Juan (2001). *Anarquistas, cultura y política libertaria en Buenos Aires, 1880-1910*. Buenos Aires: Manantial.
- Taillon, Paul Michel (2002). "What We Want Is Good, Sober Men: Masculinity, Respectability, and Temperance in the Railroad Brotherhoods, c. 1870-1910". *Journal of Social History*; vol. 36, núm. 2. pp. 319-338.
- Teixeira da Silva, Fernando (2004) "Valentia e cultura do trabalho na estiva do Santos", en Batalha, Cláudio M. y Teixeira da Silva, Fernando e Fortes, Alexandre (orgs.). *Culturas de classe*. Campinas: Unicamp.