

“La emancipación de los consumidores debe ser obra de los consumidores mismos”

EL COOPERATIVISMO FERROVIARIO EN LA ARGENTINA DE COMIENZOS DEL SIGLO XX

FLORENCIA D'UVA¹

Resumen

Este artículo pone el foco en las cooperativas ferroviarias de consumo y producción que tuvieron lugar en distintos puntos del territorio argentino durante las primeras décadas del siglo XX. Su objetivo es comprender algunos de los fines y motivaciones que estas persiguieron, así como indagar las diversas formas de participación de los trabajadores del riel en su interior. De forma particular, busca analizar cómo las cooperativas impactaron en la vida de los trabajadores ferroviarios, en especial en sus prácticas de consumo y en su economía familiar. Asimismo, se propone investigar los vínculos de las cooperativas con las organizaciones gremiales ferroviarias, con las autoridades de las empresas y con los funcionarios e instituciones del Estado. Al analizar el caso puntual de las cooperativas ferroviarias, este estudio espera desentrañar algunos de los vínculos que existieron entre el mundo del trabajo y el consumo, con la certeza de que problematizar y reflexionar sobre el rol de los trabajadores como consumidores puede contribuir a complejizar y enriquecer la historiografía laboral, así como los estudios sobre el cooperativismo.

Palabras clave: trabajadores, ferrocarriles, cooperativas, consumo, organización.

Artículo arbitrado
Fecha de recepción:
16/01/2023
Fecha de aprobación:
09/03/2023

Revista *Idelcoop*, N° 239,
“La emancipación de los
consumidores debe ser
obra de los consumido-
res mismos”. El coopera-
tismo ferroviario en la
Argentina de comienzos
del siglo XX

ISSN Electrónico
2451-5418
P. 194-218/ Sección:
Historia del
Cooperativismo

¹ CONICET, Instituto de Investigaciones de Estudios de Género (IIEGE), Facultad de Filosofía y Letras, UBA. Correo electrónico: florenciaduva87@gmail.com

Resumo

"A emancipação dos consumidores deve ser um fazer dos próprios consumidores": O cooperativismo ferroviário na Argentina no início do século XX

O artigo focaliza nas cooperativas ferroviárias de consumo e produção, que se estabeleceram em diferentes partes do território argentino, durante as primeiras décadas do século XX. O seu objetivo é compreender alguns dos propósitos e motivações que perseguiram, bem como investigar as diversas formas de participação dos ferroviários dentro delas. Em particular, visa analisar como as cooperativas impactaram na vida dos ferroviários, em particular no que se refere às práticas de consumo e a economia familiar. Da mesma forma, propõe-se pesquisar os vínculos das cooperativas com as organizações sindicais ferroviárias, com as autoridades das empresas e com os funcionários e instituições do Estado. Analisando o caso específico das cooperativas ferroviárias, a pesquisa tenta desvendar alguns dos vínculos existentes entre o mundo do trabalho e do consumo, com a certeza de que problematizar e refletir tanto sobre o papel dos trabalhadores quanto dos consumidores pode contribuir para tornar mais complexa e enriquecida a historiografia trabalhista, bem como os estudos sobre o cooperativismo.

Palavras-chave: trabalhadores, transporte ferroviário, cooperativas, consumo, organização.

Abstract

"The emancipation of consumers must be the work of the consumers themselves": Railway co-operativism in Argentina at the beginning of the 20th century.

This article focuses on the railway cooperatives that took place in different parts of Argentina during the first decades of the twentieth century. It seeks to understand some of the purpose and motivations that these cooperatives pursued, as well as to investigate the different forms of participation of railroad workers within them. In particular, it tries to analyze how the cooperatives had an impact on the lives of railroad workers, especially on their consumption practices and family economy. It also proposes to investigate the links of the cooperatives with the railroad workers' unions, with the authorities of the companies and with state officials and institutions. By analyzing the specific case of the railway cooperatives, this study hopes to unravel some of the links that existed between the world of labor and consumption, with the certainty that problematizing and reflecting on the role of workers as consumers can enrich labor historiography, as well as studies on cooperativism.

Keywords: workers, railroads, cooperatives, consumer, organization.

INTRODUCCIÓN

Al comenzar 1908, cuando la empresa de capitales británicos Ferrocarril Oeste comenzó a construir en Bragado, provincia de Buenos Aires, ciento veinte casas para el personal de locomotoras, los trabajadores asociados al sindicato de maquinistas y foguistas La Fraternidad no tardaron en expresar su descontento. Además de criticar las características y diseño de las viviendas, consideradas poco espaciales, reprobaron su mala ubicación, al encontrarse en un terreno bajo, y por ende inundable, y alejadas del centro comercial de la localidad, lo que, de acuerdo a los trabajadores agremiados, implicaba que sus ocupantes no podrían satisfacer sus necesidades cotidianas ni acceder a los servicios más básicos. En particular, señalaban como agravante la presencia de un solo comerciante en la zona, el cual, afirmaban, al no tener competidor podría vender los artículos al precio que se le antojara, encareciendo así el coste de vida (“Casas para el personal”, 1 de octubre de 1908: 4).

El señalamiento realizado por los trabajadores ferroviarios invita a pensar en su faceta como consumidores que, con salarios muchas veces insuficientes, debieron afrontar el alto costo de los alimentos y otros artículos de primera necesidad, lo que contribuía a la vulnerabilidad y precariedad de sus condiciones de vida. Poner el foco en esta dimensión permite reflexionar sobre un aspecto poco conocido de sus experiencias, como es el de sus prácticas de consumo y su economía familiar. Durante las últimas décadas, la historiografía sobre la clase obrera en la Argentina ha experimentado un fuerte crecimiento y renovación, con estudios que indagaron las experiencias sociales de los y las trabajadoras no solo en las fábricas, talleres, manifestaciones o sindicatos, sino también en los clubes, mercados, espacios de morada y sociabilidad, entre otros sitios de confluencia, reunión y conflicto (Andújar et

Durante las últimas décadas, la historiografía sobre la clase obrera en la Argentina ha experimentado un fuerte crecimiento y renovación, con estudios que indagaron las experiencias sociales de los y las trabajadoras no solo en las fábricas, talleres, manifestaciones o sindicatos, sino también en los clubes, mercados, espacios de morada y sociabilidad, entre otros sitios de confluencia, reunión y conflicto.

al. 2016; Camarero, 2007; Caruso, 2019; Lobato, 2001 y 2011; Pita, 2019; Suriano, 2001). En conjunto, estas investigaciones ampliaron el espectro de análisis y enriquecieron el conocimiento sobre las experiencias obreras dentro y fuera del espacio laboral. Sin embargo, más allá de los avances que conllevaron, y a pesar de que en los últimos años la historiografía del consumo, aunque incipiente, ha sido un campo en expansión en nuestro país (Milanesio, 2016; Pérez, 2015), aún es poco lo que se sabe sobre la vida familiar de los trabajadores, sus consumos y los conflictos suscitados por el acceso diferencial a determinados artículos, bienes y servicios.

Esta investigación considera que abordar la cuestión del consumo en clave histórica, entenderlo como un terreno de disputa y una relación social, puede contribuir a complejizar y enriquecer la historiografía laboral. Trabajo y consumo fueron parte de la experiencia obrera y problematizar y pensar a los trabajadores como consumidores puede iluminar y aportar nuevas perspectivas y preguntas sobre sus

formas de organización, su vida familiar, sus condiciones de vida, demandas y nociones sobre lo justo y los derechos. Para avanzar en este sentido, este artículo analiza las experiencias de las cooperativas de consumo y producción que tuvieron lugar entre los trabajadores ferroviarios de la Argentina durante las primeras décadas del siglo XX. Analiza cómo los propios trabajadores concibieron las cooperativas y explora las relaciones que existieron entre estas, las organizaciones gremiales ferroviarias, las autoridades de las empresas y algunos funcionarios e instituciones del Estado. Al entender que el cooperativismo fue una forma de organización posible, aunque no excluyente, a partir de la cual los trabajadores y sus familias articularon demandas, se movilizaron y ensayaron medidas para mejorar sus condiciones de vida, esta investigación busca comprender algunos de los fines y motivaciones que las cooperativas persiguieron, rastrear el impacto que tuvieron en la vida de los trabajadores, así como indagar las diversas formas de participación obrera en su interior.

El escrito se organiza en tres apartados. En el primero se aborda el problema de la carestía de vida y sus consecuencias para la población obrera, el segundo se detiene en las auto-denominadas cooperativas organizadas por los directivos de las empresas ferrocarrileras y explora su relación con los trabajadores, mientras que el tercero analiza algunas experiencias cooperativistas organizadas por los propios trabajadores ferroviarios durante las primeras tres décadas del siglo XX. Para lograr su objetivo, la investigación se vale de periódicos y documentación interna de los gremios ferroviarios, diarios y revistas nacionales, publicaciones periódicas de diferentes corrientes políticas con inserción sindical, informes y estadísticas elaboradas por funcionarios e instituciones estatales, así como estatutos y revistas de diversas sociedades cooperativas.

LA CARESTÍA DE VIDA Y EL COOPERATIVISMO

Hacia fines de 1912 las noticias que denunciaban el encarecimiento de la vida eran frecuentes en las páginas de la prensa gremial ferroviaria. Según se afirmaba, los montos de los alquileres y los precios de los artículos de primera necesidad habían subido mientras que los salarios permanecían estancados desde hacía al menos diez años. Una encuesta realizada en septiembre de 1912 por el diario *La Argentina* de la Capital Federal, advertía que el sueldo de los maquinistas y foguistas –quienes cobraban salarios más altos en relación a otros trabajadores del ferrocarril– no alcanzaba a cubrir las necesidades de un obrero casado y con familia. De acuerdo a los datos proporcionados por los socios de La Fra-

Abordar la cuestión del consumo en clave histórica, entenderlo como un terreno de disputa y una relación social, puede contribuir a complejizar y enriquecer la historiografía laboral. Trabajo y consumo fueron parte de la experiencia obrera y problematizar y pensar a los trabajadores como consumidores puede iluminar y aportar nuevas perspectivas y preguntas sobre sus formas de organización, su vida familiar, sus condiciones de vida, demandas y nociones sobre lo justo y los derechos.

ternidad, el ya mencionado sindicato de los conductores de locomotoras, mientras que el sueldo mensual de un foguista oscilaba entre los \$70 y los \$100 y el de un maquinista entre los \$120 y \$175, el presupuesto de un hogar compuesto por un trabajador casado con tres hijos ascendía a \$223 incluyendo gastos de alquiler, manutención, vestido y educación escolar (Circular especial, 29 de agosto de 1912). Frente a esta situación, una nota publicada en el periódico gremial señalaba:

En manos de acaparadores y especuladores, tal como se encuentran los productos alimenticios, y que luego pasan por manos de infinitos intermediarios que a su vez van acumulando ganancias, forzosamente llegan los artículos a los trabajadores enormemente recargados en su costo, al que es imposible hacer frente en muchísimas ocasiones (“La vida cara”, 15 de octubre de 1912: 4).

Para frenar la carestía de vida, el autor de la nota proponía diversas medidas, entre ellas la fijación oficial de los precios de los artículos de primera necesidad y de los alquileres, la supresión de derechos de aduana, la creación de habitaciones obreras y el fomento del cooperativismo para imponer un precio mínimo a las cosas indispensables para la subsistencia (Ídem.). En particular, el cooperativismo se presentaba como un medio posible para combatir el aumento del coste de vida, enfrentar los sobrepuestos y el monopolio que los comerciantes ejercían en numerosas localidades y zonas del país.

Lejos de ser algo pasajero, durante la segunda década del siglo XX el problema de la carestía de vida comenzó a ocupar un lugar central y se convirtió en objeto de preocupación de funcionarios e instituciones de gobierno, así como de trabajadores, sindicatos y agrupaciones políticas. Entre los trabajadores ferroviarios la situación económica se agravaría especialmente

En particular, el cooperativismo se presentaba como un medio posible para combatir el aumento del coste de vida, enfrentar los sobrepuestos y el monopolio que los comerciantes ejercían en numerosas localidades y zonas del país.

a partir de 1913 cuando comenzaron a sentirse los primeros síntomas de una crisis económica que apremiaba con prorrates, suspensiones, despidos y rebajas de categoría y de salarios (“Aumento de salarios”, 15 de junio de 1913: 2; “Siguen los abusos”, 22 de marzo de 1913: 2; “El prorrato del trabajo”, 1 de junio de 1914: 1; “Rosario”, septiembre de 1916: 3; “En los Ferrocarriles del Estado”, octubre de 1916: 4). El estallido de la Gran Guerra empeoró el escenario ya que debido a la reducción de las importaciones y a la detención de la construcción de ferrocarriles, los volúmenes que los trenes transportaban disminuyeron de forma significativa. Ante la escasez de trabajo, las empresas ferroviarias implementaron diversas medidas “de economía”, algunos talleres interrumpieron su labor, las cuadrillas de vía y obras demandaron menor cantidad de mano de obra y numerosos trabajadores vieron afectada su subsistencia (“¿Cómo se hacen las economías!”, marzo de 1914: 1; “Las economías de las empresas”, septiembre de 1914: 2; “Tafí Viejo”, septiembre de 1914: 4; “Las economías”, octubre y noviembre de 1914: 1-2; “Un año más de lucha gremial”, 1 de enero de 1915: 1). Todo esto, sumado a la ausencia de leyes que protegieran a los obreros frente a las adversidades del trabajo, implicó un deterioro en las condiciones laborales y de vida de los trabajadores ferroviarios y sus familias.

En este contexto, organizarse en un gremio, hacer una huelga, declarar un boicot, establecer una cooperativa, fueron parte del repertorio de acciones que trabajadores y trabajadoras emprendieron con el fin de mejorar sus condiciones laborales y de vida. Si bien para algunos obreros organizados las cooperativas representaban solo un paliativo, como informó un periódico gremial ferroviario hacia fines de 1907 (“Boycott y cooperativismo”, 1 de septiembre de 1907: 2), para otros constituían una herramienta de lucha para liberarse de la intermediación de los comerciantes y lograr así el mejoramiento y bienestar de los

Si bien para algunos obreros organizados las cooperativas representaban solo un paliativo, como informó un periódico gremial ferroviario hacia fines de 1907 (“Boycott y cooperativismo”, 1 de septiembre de 1907: 2), para otros constituían una herramienta de lucha para liberarse de la intermediación de los comerciantes y lograr así el mejoramiento y bienestar de los trabajadores. En este sentido es importante advertir que el consumo también jugó un rol en la organización y movilización obrera, llevando a que los trabajadores, en tanto que consumidores, se unieran en defensa de lo que consideraban justo.

trabajadores. En este sentido es importante advertir que el consumo también jugó un rol en la organización y movilización obrera, llevando a que los trabajadores, en tanto que consumidores, se unieran en defensa de lo que consideraban justo. En el caso particular de los ferroviarios, hacia la segunda década del siglo XX, la gran mayoría se vio afectada por el claro desnivel existente entre su salario y el valor de los artículos de primera necesidad, lo que sin dudas terminó resultando crucial en las huelgas llevadas a cabo durante 1917 (“La agitación siguiente a las huelgas ferroviarias”, 1919: 54).

Según el informe sobre la carestía de vida elaborado por los funcionarios del Departamento Nacional del Trabajo² publicado a fines de 1912 en el boletín del organismo, desde el cambio de siglo todos los artículos de consumo “sin ninguna excepción” habían sufrido aumentos considerables (“Oscilaciones en los precios”, 1912: 323). De acuerdo a los cálculos del economista contemporáneo Alejandro Bunge (1918a), entre 1910 y 1917, aproximadamente el 50% del presupuesto obrero estaba destinado a la adquisición de alimentos, el 20% a gastos de vivienda, el 15% a la vestimenta y el 15% restante a otros rubros.³ Entre los ferroviarios –si bien la situación variaba considerablemente según el puesto laboral, la compañía empleadora, así como la antigüedad del trabajador– el presupuesto de un foguista con familia publicado en el periódico de *La Fraternidad* a fines de 1914 brinda un panorama similar al presentado por

² Creado en 1907, e integrado por un elenco de funcionarios y profesionales especializados, el Departamento Nacional del Trabajo llevó a cabo diversos estudios, estadísticas e inspecciones con el fin de conocer y regular la realidad del mundo del trabajo en la Argentina de principios de siglo. Para más información sobre esta agencia estatal, ver: Lobato y Suriano (2013); Soprano (2000).

³ Más allá de que en este escrito se consideren los datos proporcionados por Bunge, actualmente existen diversos estudios encargados de discutir y matizar los cálculos de este economista. Ver: Lanata Briones (2020).

Según el informe publicado en 1917 y elaborado por el agricultor italiano y activista del cooperativismo Domingo Bórea como parte del Tercer Censo Nacional de 1914, el avance de este movimiento en la Argentina era considerado un síntoma de modernidad y del progreso moral y económico de la Nación. Según Bórea, el cooperativismo servía como regulador de los precios ya que obligaba a que no superaran demasiado al costo real de producción, combatiendo así la explotación por parte de los intermediarios.

Bunge. Según se informaba, un foguista que ganara \$110 mensuales destinaba \$24 al alquiler de una pieza, \$30 para gastos de almacén –entre los que seguramente se encontraban algunos productos alimenticios–, poco más de \$40 en alimentos básicos –carne, pan, leche y verdura– y \$5 en el colegio para sus hijos. Es decir, el 63% del sueldo se destinaba a la adquisición de productos de almacén y alimentos de primera necesidad, mientras que el 21% cubría los gastos de vivienda, y menos del 5% era para la educación escolar de los menores (“Lo que pasa en el Central Córdoba”, 1 de noviembre de 1914: 2). Por este motivo, se criticaba al ferrocarril de capitales británicos Central Córdoba que, excusándose en la falta de trabajo, estaba rebajando a muchos foguistas a limpiadores, con una consiguiente disminución de salario que los obligaba a recortar gastos de alquiler, alimentación y otras necesidades básicas. En efecto, la baja del salario, en un contexto en

el que el precio de los artículos de primera necesidad había aumentado en forma general y brusca al estallar la guerra europea, podía hacer estragos en la economía obrera.

Los bajos salarios, en un contexto económico adverso, crearon una situación de precariedad entre muchos trabajadores y sus familias, y si bien a veces podían echar mano de trabajos extraordinarios, el recorte de ciertos gastos o préstamos obtenidos de los parientes, lo cierto es que la subsistencia se hacía cada vez más difícil (“Recursos, gastos y vivienda de la familia obrera”, 1916: 210). En comparación con 1910, la carne y el pan –los dos artículos alimenticios de mayor consumo en el país– habían aumentado en 1917 un promedio de 37% y 52% respectivamente, mientras que otros artículos populares como el aceite, el arroz y el azúcar habían aumentado un 25%, 75% y 64% (Bunge, 1918b: 215-218). Según la información recopilada por Bunge, existía un alza general de precios “verdaderamente extraordinaria” que en 1917 había ascendido a 46% en relación a 1910 (Bunge, 1918b: 211). Este incremento era particularmente agudo en algunas regiones como la Capital Federal, en donde entre 1916 y 1918 se había producido, en promedio, un aumento del 38,3% en artículos de primera necesidad y uso generalizado (“Precios de los artículos de primera necesidad”, 1919: 180).

Frente a este escenario no llama la atención que el cooperativismo haya captado la atención de algunos sectores obreros, pero también de las autoridades de gobierno que podían ver en esta práctica un medio para combatir el encarecimiento del costo de vida. Según el informe publicado en 1917 y elaborado por el agricultor italiano y activista del cooperativismo Domingo Bórea como parte del Tercer Censo Nacional de 1914, el avance de este movimiento en la Argentina era considerado un síntoma de modernidad y del pro-

greso moral y económico de la Nación. Según Bórea, el cooperativismo servía como regulador de los precios ya que obligaba a que no superaran demasiado al costo real de producción, combatiendo así la explotación por parte de los intermediarios (“La mutualidad y el cooperativismo en la República Argentina”, 1917: 139). Al mismo tiempo, afirmaba, la cooperativa enseñaba a los consumidores a mantener sus gastos dentro de los límites de sus recursos cotidianos, difundiendo “la virtud del ahorro” e inculcando el sentimiento de independencia económica y moral, “factores todos que tienden a la emancipación de las clases trabajadoras” (Ibíd.: 138). De este modo, el agricultor italiano concebía la cooperación como un medio para eliminar la especulación de los intermediarios y que alentaba la formación de una conciencia cooperativa en los consumidores. Asimismo, Bórea, llamaba la atención sobre la posibilidad que, con el cooperativismo, tenían las autoridades municipales para intervenir en el abaratamiento de los artículos alimenticios (Ídem). Su informe no solo presentó un relevamiento de las diversas experiencias cooperativistas existentes en el país –tanto en el ámbito urbano como en el rural– sino que constituyó el primer estudio general sobre el tema realizado por el gobierno nacional.

No solo fueron las autoridades de gobierno quienes se interesaron por el cooperativismo, sino que desde comienzos del siglo XX algunas empresas ferroviarias comenzaron a incursionar en la materia, aunque guiadas por sus propios intereses y objetivos, los cuales se analizarán a continuación.

EL COOPERATIVISMO Y LAS EMPRESAS FERROVIARIAS

Siguiendo el informe sobre el cooperativismo publicado en el Tercer Censo Nacional, la primera cooperativa que tuvo lugar entre los empleados y obreros del riel fue la Cooperati-

va Ferroviaria de Consumos constituida en la Capital Federal en 1901. Según sus estatutos, aprobados por el gobierno a fines de 1902, su objetivo principal era suministrar a sus asociados artículos alimenticios y otros de primera necesidad, “en condiciones de completa pureza y al precio mínimo posible” (Estatutos de la Sociedad Cooperativa Ferroviaria de Consumos, 1903: 9). Se esperaba poder ir ampliando los recursos para proveer también artículos de sastrería, zapatería y bazar, que estarían disponibles en el almacén central que funcionaría en la Capital Federal y en otras sucursales que se fueran instalando. Otro propósito de esta cooperativa era fomentar “el arraigamiento de hábitos de ahorro y de sana economía” mediante la creación de cajas de ahorro u otros medios para la mejora económica de los asociados (Estatutos de la Sociedad Cooperativa Ferroviaria de Consumos, 1903: 10). Podrían ser socios activos de la institución todos aquellos que prestaran servicios en una empresa

Siguiendo el informe sobre el cooperativismo publicado en el Tercer Censo Nacional, la primera cooperativa que tuvo lugar entre los empleados y obreros del riel fue la Cooperativa Ferroviaria de Consumos constituida en la Capital Federal en 1901. Su objetivo principal era suministrar a sus asociados artículos alimenticios y otros de primera necesidad, “en condiciones de completa pureza y al precio mínimo posible”.

férrea, indistintamente de cuál fuera su categoría, aunque también podrían incorporarse como socios pasivos quienes no pertenecieran al personal ferroviario, con la única diferencia de que no podrían votar en las asambleas (Estatutos de la Sociedad Cooperativa Ferroviaria de Consumos, 1903: 13-14).

Para formar parte de la dirección y administración de la cooperativa, cargos por los cuales se percibía una remuneración, era requisito ocupar un puesto de mando en alguna compañía. De hecho, el primer consejo administrativo de la institución estuvo integrado, entre otros, por el ingeniero Alberto Schneidewind, a cargo de la Dirección General de Vías y Comunicaciones, Benito Villanueva, director del Ferrocarril Central Córdoba, y el ingeniero Rómulo Otamendi, quien integró los directorios de diversas empresas de capitales británicos y franceses (Estatutos de la Sociedad Cooperativa Ferroviaria de Consumos, 1903: 15).⁴ Por este motivo, en 1904, una nota publicada en *El Ferrocarril* –periódico del gremio Confederación de Ferrocarrileros que nucleaba a cambistas, señaleros, peones, guardas y operarios de los talleres– denunció que esta era una empresa lucrativa y no una verdadera cooperativa que respondiera a las necesidades de los trabajadores (La Cooperativa Ferroviaria, 15 de septiembre de 1904: 1). La denominada cooperativa se mantuvo hasta 1906 cuando se abrió al público en general, lo cual, según los trabajadores agremiados en la Confederación, se debió a que la sociedad no había encontrado el apoyo necesario entre los ferroviarios, quienes la veían como un mero paliativo de las empresas (Ídem). Incluso, el informe sobre cooperativismo publicado como parte del Tercer Censo Nacional aseguró que el fracaso de

Algunas de las cooperativas puestas en marcha por las empresas fueron promovidas indirectamente a través de organizaciones patronales creadas para insertarse en el movimiento sindical ferroviario. Una de las sociedades que alcanzó mayor relevancia y que respondía a los intereses empresariales fue la Asociación Ferroviaria Nacional (AFN) fundada a fines de 1915. Entre los objetivos que afirmaba perseguir se encontraba el de contribuir al mejoramiento moral y económico de sus asociados, fomentar hábitos de trabajo y ahorro, fundar un banco ferroviario nacional de ahorros y préstamos, así como constituir una cooperativa de consumos.

esta institución se debió exclusivamente a sus dirigentes, quienes carecían de “alma, ciencia y conciencia cooperativista” (“La mutualidad y el cooperativismo en la República Argentina”, 1917: 136).

Durante los años subsiguientes tuvieron lugar otras experiencias cooperativistas organizadas desde las cúpulas de las compañías ferroviarias. Estas iniciativas se enmarcaron dentro de la búsqueda de las empresas por armonizar los vínculos con su personal y los intentos por generar lealtad a partir del otorgamiento de diversos beneficios extra salariales. De acuerdo a lo discutido en el Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles celebrado en

⁴ Los vínculos existentes con los altos mandos de las compañías también quedaban en evidencia en el artículo 36 del estatuto que afirmaba que se buscaría el “apoyo moral y material” de las administraciones de los ferrocarriles.

Buenos Aires en octubre de 1910, al tratarse el tema de los medios para fomentar el bienestar de los trabajadores del riel, se había decidido recomendar “la conservación y fomento de instituciones tendientes a mantener la moralidad y el bienestar de los Empleados y Obremos”, entre las cuales se incluían las instituciones de previsión y enseñanza, cajas de ahorro y cooperativas de consumo (“Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles”, 1913: 343). La recomendación se inscribía en una discusión más general sobre la denominada “cuestión social” presente en la Argentina de comienzos del siglo XX, en un contexto signado por la creciente conflictividad obrera.

Algunas de las cooperativas puestas en marcha por las empresas fueron promovidas indirectamente a través de organizaciones patronales creadas para insertarse en el movimiento sindical ferroviario.⁵ Una de las sociedades que alcanzó mayor relevancia y que respondía a los intereses empresariales fue la Asociación Ferroviaria Nacional (AFN) fundada a fines de 1915 con un ambicioso programa. Entre los objetivos que afirmaba perseguir se encontraba el de contribuir al mejoramiento moral y económico de sus asociados, fomentar entre estos hábitos de trabajo y ahorro, fundar un banco ferroviario nacional de ahorros y préstamos, así como constituir una cooperativa de consumos (“Vida obrera. Asociación Ferroviaria Nacional”, 7 de junio de 1916: 4). Pasados dos años, al celebrar su asamblea anual, se resolvió aprobar la creación de la cooperativa y se acordaron algunos puntos básicos sobre su funcionamiento, entre ellos que se establecerían sucursales cooperativas en las secciones ferroviarias de mayor población obrera, cuyo manejo administrativo estaría a cargo de personal designado por las propias secciones. Según los representantes de la Asociación, el

propósito era proveer a los empleados de ferrocarriles de artículos de consumo al menor precio y mejor calidad posible (“Asociación Ferroviaria Nacional”, 19 de junio de 1918: 2 y 21 de diciembre de 1918: 4).

Ante el rápido crecimiento experimentado por la AFN, al poco tiempo de su creación, los dirigentes de La Fraternidad y la Federación Obrera Ferrocarriera –gremio que agrupaba a los trabajadores de talleres, tráfico y vía y obras– lanzaron un manifiesto conjunto dirigido “a los ferroviarios del país” en el que alertaban sobre el intento de las compañías por contrarrestar la obra de las organizaciones obreras mediante la creación de “sociedades amarillas” y advertían sobre la importancia de no secundar

Ante el rápido crecimiento experimentado por la AFN, al poco tiempo de su creación, los dirigentes de La Fraternidad y la Federación Obrera Ferrocarriera –gremio que agrupaba a los trabajadores de talleres, tráfico y vía y obras– lanzaron un manifiesto conjunto dirigido “a los ferroviarios del país” en el que alertaban sobre el intento de las compañías por contrarrestar la obra de las organizaciones obreras mediante la creación de “sociedades amarillas” y advertían sobre la importancia de no secundar estas iniciativas empresariales.

⁵ Para más información sobre estas organizaciones ver: D'Uva, Florencia (2022).

estas iniciativas empresariales (“A los ferroviarios del país”, 1 de julio de 1916: 1 y agosto de 1916: 1). De acuerdo con los ferroviarios organizados, estas no buscaban mejorar los salarios ni las condiciones de trabajo sino distraer la atención con partidos de fútbol, carreras de embolsados y otras “diversiones estúpidas” en lugar de trabajar por el acceso a los balnearios en las sierras, las cooperativas y los sanatorios que habían prometido y no podían dar (“Propaganda de circo”, 15 de diciembre de 1916: 3). A decir verdad, pasados algunos años desde la fundación de la AFN, no todos los puntos de su programa habían podido cumplirse. Al comenzar 1921 la cooperativa de consumos seguía pendiente y en su lugar se habían conseguido algunas rebajas en casas comerciales. A su vez, algunas secciones –las de Capital Federal, La Plata, Rosario y Santa Fe– habían comenzado a vender artículos de almacén en los locales sociales afirmando que “la calidad de los artículos y el precio, como la exactitud en el peso,

representan una verdadera economía para los socios” (“Venta de artículos”, 15 de diciembre de 1920: 4; “Cooperativa de Consumos”, 1 de febrero de 1921: 8).

Las rebajas fueron especialmente criticadas por los ferroviarios agremiados que las veían como un “cuento” que entorpecía el “desarrollo de la conciencia proletaria” y aclaraban que “al obrero le gusta ir a comprar donde se le antoja y no adonde se le hace la rebajita” explicando que para beneficiarse de verdad con bonificaciones sobre sus compras, “fundan cooperativas y de ellas hay ya muchas que trabajan y dan excelentes resultados” (“Los negocios son los negocios”, 15 de junio de 1917: 5; “Cosas y cositas”, 16 de octubre de 1919: 2; “A los ferroviarios de E.R. y N.E.A.”, 1 de febrero de 1920: 2). Es decir, mientras que las cooperativas organizadas por los trabajadores eran presentadas como un auténtico medio para mejorar sus condiciones de vida, los descuentos acordados por la AFN eran vistos con recelo y señalados como una herramienta que atentaba contra la genuina organización obrera.

Las rebajas fueron especialmente criticadas por los ferroviarios agremiados que las veían como un “cuento” que entorpecía el “desarrollo de la conciencia proletaria” y aclaraban que “al obrero le gusta ir a comprar donde se le antoja y no adonde se le hace la rebajita” explicando que para beneficiarse de verdad con bonificaciones sobre sus compras, “fundan cooperativas y de ellas hay ya muchas que trabajan y dan excelentes resultados”.

Aunque la AFN no había logrado concretar el plan de organizar una cooperativa central con sucursales en diversas secciones, algunos de los miembros de su directorio participaron de la fundación de distintas cooperativas. Tal parece haber sido el caso de la Cooperativa de Consumo de Empleados y Obreros del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico y Anexos “Bahía Blanca Ltda.” creada a fines de 1919 en la ciudad portuaria. A poco tiempo de su fundación, un asociado de la Federación Obrera Ferrocarrilera envió una nota al periódico gremial en la que denunciaba que, a pesar de que la nueva entidad afirmaba no pertenecer a ninguna asociación gremial, los señores Hutter y Bazano, integrantes de la AFN, formaban parte de su administración. Advertía a los trabajadores sobre el carácter patronal de esta cooperativa y los llamaba a no dejar-

Otra autodenominada cooperativa que fue denunciada con vehemencia por los trabajadores fue aquella organizada por el Ferrocarril Central Norte, compañía de administración estatal fundada en 1908. Durante las huelgas de 1917, los obreros del riel se manifestaron contra la cooperativa de esta empresa, por lo elevado de los precios a los que expandía los artículos, y pidieron ser separados de la institución.

se embaucar, señalando que de ella no saldría ningún beneficio para los obreros. Afirmaba, asimismo, que, llegado el caso de producirse una huelga, en vez de facilitarles los comestibles, la cooperativa “amarilla” sería la primera en cerrarles las puertas (“Quemu quemu”, 1 de diciembre de 1919: 4).

Otra autodenominada cooperativa que fue denunciada con vehemencia por los trabajadores fue aquella organizada por el Ferrocarril Central Norte, compañía de administración estatal fundada en 1908. Durante las huelgas de 1917, los obreros del riel se manifestaron contra la cooperativa de esta empresa, por lo elevado de los precios a los que expandía los artículos, y pidieron ser separados de la institución (“Huelga general ferroviaria”, 28 de septiembre de 1917: 9; “Huelga general ferroviaria”, 3 de octubre de 1917: 9; “De Santiago del Estero”, 3 de noviembre de 1917). Los trabajadores no fueron los únicos en oponerse a la sociedad, sino que también –aunque por distintos motivos– los comerciantes de Jujuy, Salta y Tucumán llevaban tiempo quejándose

por la “competencia ruinosa” que representaba. En un memorial presentado ante el ministro de Obras Públicas en marzo de 1917, un grupo de comerciantes de estas provincias había expuesto que “las cooperativas extienden desmesuradamente su campo de acción”, lo que perjudicaba sus intereses, señalando asimismo “la anomalía que implica los privilegios de que gozan los ferrocarriles para realizar esta obra atentatoria y onerosa” (“Cooperativas ferroviarias”, 4 de marzo de 1917: 3). Unos días más tarde, el ministro Pablo Torello dictó una resolución ordenando al administrador de los Ferrocarriles del Estado a realizar el pago directamente a los trabajadores y por la totalidad de los haberes, prohibiendo la retención del sueldo para abonar los créditos acordados por la cooperativa (“La cooperativa de consumos del Central Norte”, 17 de marzo de 1917: 2).⁶ Tiempo después se resolvió que en ningún caso el Central Norte podría hacer un descuento mayor del 50% a los operarios en la liquidación de sus salarios. Según se afirmó, con esta medida se buscaba que los trabajadores tuvieran reservas suficientes para afrontar las necesidades de la vida ordinaria, así como evitar la competencia al comercio particular (“Ferrocarriles del Estado”, 13 de junio de 1917: 1).

Pasados cuatro años de que se tomara esta resolución, en julio de 1921 se constituyó la Cooperativa del Personal de los Ferrocarriles del Estado y un mes más tarde obtuvo la personería jurídica por parte del gobierno. Según explicó quien por entonces ocupaba el cargo de administrador general de las líneas de propiedad estatal, Domingo Fernández Beschtedt, la cooperativa creada era una institución “puramente benéfica para el personal” que proveería a sus

⁶ Este mecanismo era muy similar al que algunos industriales ponían en práctica en distintas provincias y por medio del cual, en lugar de abonar los jornales con dinero, lo hacían con fichas o vales que sólo podían utilizarse en las casas de negocio que los propios patrones establecían en los lugares de trabajo.

Los cargos de presidente y vicepresidente de la nueva cooperativa serían ejercidos respectivamente por el administrador general y el contador general de los Ferrocarriles del Estado, mientras que los otros cargos de gobierno serían ocupados por ingenieros, jefes y superiores.

asociados de artículos de uso y consumo “con el único criterio de vender tan barato como sea posible” (Institución Cooperativa del Personal de los FF.CC. del Estado, 1921). Agregaba que los más de 18.000 empleados y obreros de los ferrocarriles estatales, al encontrarse mayormente radicados en el norte argentino en donde la vida era “cara y difícil”, se convertían en materia de la explotación sistemática del comercio local que “para otorgarles el crédito que les es indispensable, les impone para todos sus consumos precios enormes” (Ídem.). Remarcando la preocupación que esto generaba entre los administradores, aseguró que estos ya habían hecho toda clase de esfuerzos en relación a mejoras de salarios y que para complementar su obra, y en respuesta a los anhelos del personal, habían decidido crear una cooperativa con el fin de mejorar la situación económica de los trabajadores y permitirles una vida “cómoda y barata”.

Un mes después de su creación, Beschtedt afirmaba que casi 12.000 ferroviarios se habían asociado a la cooperativa lo que aseguraba los recursos necesarios para que esta pudiera operar sin dificultades (Ídem.).⁷ Explicaba que

⁷ Para asociarse, los trabajadores y empleados debían abonar una cuota de \$1 mensual o \$2, en el caso de que percibieran un salario superior a \$300 por mes.

para garantizar la buena gestión, el directorio no sería electivo sino que estaría a cargo de los funcionarios que ocupaban la administración de los Ferrocarriles del Estado, los cuales “en obsequio a su interés por el personal” desempeñarían los puestos gratuitamente. De este modo, los cargos de presidente y vicepresidente de la nueva cooperativa serían ejercidos respectivamente por el administrador general y el contador general de los Ferrocarriles del Estado, mientras que los otros cargos de gobierno serían ocupados por ingenieros, jefes y superiores.

La institución se mantuvo activa durante casi cuatro décadas y alcanzó gran relevancia entre los obreros ferroviarios y sus familias. Según el recuerdo del trabajador Juan Carlos Cena (2009), en la década del 40, en esta cooperativa instalada en los principales centros ferroviarios los trabajadores hacían sus compras y la factura era descontada en el recibo de sueldo, a crédito o al contado.

Sus locales eran como un almacén de ramos generales, había de todo. Un Tren Blanco circulaba por los lugares donde no había locales como en las poblaciones chicas. Llegaba el tren, todas las mujeres de ferroviarios se emperifollaban como quien iba de paseo. El tren de color blanco se estacionaba en el andén de la estación, o en la vía 2da. Era un súper mercado con ruedas, tienda, comestibles, zapatería, telas, utensilios de cocina como ollas, sartenes. Era esperado con ansiedad. (Cena, 2009: 99)

Sus palabras no sólo dan cuenta del entusiasmo y las expectativas que en ciertas localidades despertaba la posibilidad de acceder a ciertos artículos de consumo, sino que también permiten pensar cómo estos espacios funcionaban como instancias de encuentro y sociabilidad en las que las mujeres tenían un rol destacado, al ser seguramente las encar-

gadas de realizar y gestionar las compras del hogar proletario.

Sin embargo, no todos los trabajadores se mostraron conformes con la Cooperativa del Personal de los Ferrocarriles del Estado. Poco tiempo después de su creación, una nota publicada en el periódico de *La Fraternidad* criticó duramente la iniciativa asegurando que vulneraba los principios esenciales de la cooperación al tratarse de una "imposición" de la administración a los trabajadores, quienes quedaban por fuera de su dirección y manejo ("Cómo se desacredita la cooperación", 20 de noviembre de 1921: 15). Otra nota publicada unos años más tarde se encargó de aclarar que, para responder a sus verdaderos fines, es decir, a la emancipación de los consumidores, la cooperación debía ser organizada y practicada por estos últimos de manera libre y consciente. Apuntaba especialmente contra la intromisión de "personas no interesadas esencialmente a los efectos del consumo" afir-

Refiriéndose específicamente a la cooperativa organizada por la administración de los Ferrocarriles del Estado, a comienzos de 1925 las páginas del periódico gremial denunciaron que mediante ésta el personal era tutelado en la organización de sus propios consumos y economía familiar, y que la intervención de la superioridad sólo servía para entorpecer y desacreditar el desarrollo de la cooperación .

mando que esto conllevaba la perturbación de la actividad cooperativa y la tergiversación de sus principios ("Cooperativismo amarillo en bancarrota", 20 de diciembre de 1924: 6). Refiriéndose específicamente a la cooperativa organizada por la administración de los Ferrocarriles del Estado, a comienzos de 1925 las páginas del periódico gremial denunciaron que mediante ésta el personal era tutelado en la organización de sus propios consumos y economía familiar, y que la intervención de la superioridad sólo servía para entorpecer y desacreditar el desarrollo de la cooperación ("La emancipación de los consumidores", 20 de enero de 1925: 5). Para evitar, justamente, que esto sucediera, en muchas localidades los ferroviarios organizaron sus propias cooperativas en la que las empresas no tenían ningún tipo de injerencia.

LAS COOPERATIVAS IMPULSADAS POR LOS TRABAJADORES

Desde comienzos del siglo XX trabajadores y empleados de los ferrocarriles incursionaron en la formación de cooperativas de consumo y producción, lo que sin dudas debe relacionarse con su gran poder de organización y movilización de recursos que a su vez permitió la fundación y desarrollo de sindicatos propios con presencia nacional.⁸ Una de las primeras experiencias fue la de la Cooperativa Obrera de Pan, organizada a comienzos de 1904 en la ciudad de Rosario por un grupo de operarios de los talleres del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario que, en reacción a los abusos de los comerciantes, decidieron crear una pa-

⁸ Según Joel Horowitz (1985), la creación de cooperativas por parte de los trabajadores ferroviarios, así como de otras instituciones para uso y beneficio propio, evidencia que estos conformaban una "comunidad ocupacional" dentro de la cual el trabajo tenía un fuerte peso e influencia sobre el resto de la vida obrera. A su vez, según este autor, las instituciones cooperativas y mutuales robustecieron la comunidad ocupacional de los ferroviarios, otorgándoles un gran poder económico y político.

nadería cooperativa que comenzó a funcionar dos años más tarde, luego de superar diversos obstáculos (Montes, 1974). También en la ciudad de Rosario, en septiembre de 1905, un grupo de trabajadores de la misma compañía fundó la Sociedad Cooperativa Ferroviaria de Consumos, la primera cooperativa de consumos de la provincia de Santa Fe, y por esa fecha, algunos ferroviarios, en conjunto con otros trabajadores, constituyeron una ropería cooperativa dedicada a la distribución de prendas de vestir (Montes, 1974). Sobre el funcionamiento de estas sociedades, en su informe sobre las condiciones de vida de la población obrera en la Argentina de comienzos del siglo XX, Juan Alsina (1905: 107) informó que en la ciudad de Santa Fe, en donde trabajadores del ferrocarril francés habían creado la Cooperativa de Consumos, los asociados podían comprar a precio de costo mercaderías adquiridas en Buenos Aires, Rosario, Mendoza y Tucumán, las cuales los mismos socios repartían los días feriados, turnándose por horas. Los pagos se realizaban de forma mensual y por adelantado, para así tener los fondos disponibles para realizar las compras.

Al tiempo que tenían lugar estas primeras experiencias cooperativistas, en algunas localidades del país, grupos de trabajadores ferroviarios agremiados ensayaron otras medidas para enfrentar el encarecimiento de los artículos de primera necesidad. Este fue el caso de los maquinistas y foguistas de Las Flores, un pueblo en el centro de la provincia de Buenos Aires, quienes a fines de 1916 celebraron un contrato con una panificadora para que los socios de La Fraternidad pudieran acceder al kilo de pan a un precio diferencial de 22 centavos –en lugar de los 35 que costaba al público en general– el cual se repartía en el local social. Una nota publicada en el periódico del gremio celebró la iniciativa e invitó a que la medida se ampliara a otros artículos de consumo (“Por la vida

barata”, 1 de diciembre de 1916: 15). Por entonces, en las provincias de Buenos Aires y Santa Fe, trabajadores de distintas secciones de la Federación Obrera Ferrocarrilera llevaron a cabo iniciativas similares acordando descuentos con comercios locales (Trenque Lauquen, septiembre de 1916: 4; Pehuajó, septiembre de 1916: 4; Cañada de Gómez, junio de 1917: 3). Las rebajas no sólo abarcaban alimentos sino que también incluyeron artículos de farmacia, vestimenta y calzado, como la bonificación del 10% en artículos de zapatería que en julio de 1919 consiguieron los socios de La Fraternidad en Rosario para ellos y sus familias, o los descuentos de un 10% y 20% que un mes más tarde acordaron los asociados del pueblo de Henderson, en la provincia de Buenos Aires, con el farmacéutico local (“Bonificación”, 1 y 15 de agosto de 1919: 8; De Henderson, 1 de septiembre de 1919: 7). Cabe destacar que mientras que los dirigentes de los gremios ferroviarios celebraban estas acciones, condenaban medidas similares, como se ha visto más arriba, cuando estas eran impulsadas por organizaciones patronales como la AFN. Sin embargo, lo cierto es que en un contexto que apremiaba a los trabajadores con aumentos de alquileres y de artículos de primera necesidad, las rebajas constituían una medida que podía tener un efecto inmediato sobre los gastos de los hogares obreros a la vez que demandaba menos recursos, conocimientos y esfuerzos que la organización de una cooperativa.

Si bien los intentos por formar cooperativas estuvieron presentes entre los ferroviarios agremiados desde los primeros años del siglo XX, durante las primeras dos décadas de la centuria fueron pocas las iniciativas que lograron concretarse y perdurar en el tiempo. Fue recién hacia 1920 que el cooperativismo cobró un nuevo impulso entre los trabajadores y gremios ferroviarios que, a la par que organizaban mítines contra la carestía de

En agosto de ese año una nota publicada en el periódico de *La Fraternidad* manifestaba que la cooperación era un medio de lucha obrera e instrumento de educación y emancipación de la clase trabajadora.

vida y emprendían campañas demandando aumentos de salarios y medidas para abaratar los artículos de consumo popular, comenzaron a demostrar un creciente interés en la temática.⁹ En agosto de ese año una nota publicada en el periódico de *La Fraternidad* se encargó de explicar en detalle cómo funcionaba el cooperativismo y aclarar algunas cuestiones en torno al tema. Según se informaba, así como ante el encarecimiento de la vida los trabajadores podían implementar algunas medidas de emergencia, tales como reducir el consumo a su mínima expresión o comprar donde vendieran más barato, había otros recursos de carácter permanente, entre los cuales se ubicaba la acción cooperativa. Esta era definida como la asociación de los consumidores para obtener todo lo necesario para la vida “a precios lo más bajos posible y de buena calidad”, comprando en conjunto en los sitios de producción o en casas mayoristas o consignatarias, en vez de hacerlo por separado en almacenes o pequeños comercios (“La lucha contra la carestía de vida”, 20 de agosto de 1920: 5). De este modo, explicaba el autor del artículo, el objetivo era su-

primir a los intermediarios que contribuían a encarecer los artículos, “volviendo a los bolsillos de los consumidores así organizados, las ganancias que habrían de adjudicarse aquellos” (Ídem.). Por todo esto, manifestaba que la cooperación era un medio de lucha obrera e instrumento de educación y emancipación de la clase trabajadora. A partir de entonces, de manera frecuente en las páginas de *La Fraternidad* comenzó a publicarse información sobre el cooperativismo, difundiendo sus virtudes y principios.

Hacia 1920 entre los ferroviarios de distintos puntos del país fueron surgiendo cooperativas de variadas proporciones. Una de ellas fue la que a comienzos de 1918 fundaron un grupo de empleados del Ferrocarril Entre Ríos, en la localidad de Basavilbaso, al sur de la provincia mesopotámica. Para fines de ese año la asociación contaba con alrededor de doscientos socios, almacenes propios y se esperaba que creciera (“Las cooperativas argentinas”, 1 de noviembre de 1918: 2). A pesar del entusiasmo de sus fundadores y asociados, según informó una delegación de la institución en la 1° Conferencia de las Cooperativas Argentinas convocada por El Hogar Obrero y celebrada en marzo de 1919, al ser una sociedad nueva y al estar completamente compuesta por obreros faltos de experiencia, se presentaban varias dificultades que obstaculizaban su funcionamiento, sobre todo en relación con la contabilidad, balance y control. Por esto mismo, una de las propuestas de la cooperativa en la conferencia estuvo relacionada con la necesidad de que se editase una obra que sirviera de guía a las cooperativas en funcionamiento y a aquellas que estuvieran por formarse (1° Conferencia de las Cooperativas Argentinas, 1 de marzo de 1919: 2). Como evidencia del aprendizaje que sus socios estaban experimentando, a tres meses de celebrada la conferencia, y como resultado de lo allí discutido, se decidió modificar el sistema de ventas de la coopera-

⁹ Como muestra de esta tendencia, a fines de 1919, al celebrarse la primera Conferencia Internacional del Trabajo en la ciudad de Washington, Estados Unidos, el delegado y secretario gerente de La Fraternidad, Américo Balaño, fue encomendado por la comisión directiva del gremio a recopilar información sobre la cooperación aplicada a la organización sindical.

tiva, reemplazando la venta a crédito por las compras al contado (“Nuestras cooperativas”, 1 de julio de 1919: 2).¹⁰

Por entonces, a poco más de 500 kilómetros de la localidad entrerriana, en el pequeño pueblo de Patricios, en el centro de la provincia de Buenos Aires, recién había comenzado a funcionar la Cooperativa Ferrocarrilera Patriciense. Fundada en abril de 1919 entre un grupo de trabajadores del Ferrocarril Compañía General de Buenos Aires, durante su primer año de existencia llegó a reunir a más de 150 ferroviarios, cifra que continuó aumentando, según afirmaban sus administradores, gracias a la implementación del reparto de mercaderías a domicilio (“La Cooperativa Patriciense”, 20 de agosto de 1921: 5). De todos modos, a tres años de su creación, se informaba que no siempre los socios se proveían en la cooperativa y había otros que lo hacían en una mínima proporción, lo cual era visto por los dirigentes de la sociedad como un acto de indiferencia lamentable (“Cooperativa Ferrocarrilera Patriciense”, 20 de enero de 1922: 19). En parte, esto obedecía a que la cooperativa funcionaba en la casa de un asociado la cual estaba ubicada en un extremo de la localidad, lo que dificultaba ensanchar el radio de acción y daba pretexto a muchos socios para adquirir sus consumos en almacenes particulares “en detrimento de sus propios intereses y perjudicando por ende la obra colectiva” (“Cooperativa Ferrocarrilera Patriciense”, 5 de enero de 1925: 8). Por este motivo, en 1924, los administradores decidieron trasladar la cooperativa y alquilaron un local céntrico y amplio, lo que redundó en un considerable aumento de ventas, capital y socios, quienes a comienzos

de 1925 eran más de doscientos (“Cooperativa Ferrocarrilera Patriciense”, 20 de septiembre de 1925: 24).

Otra importante cooperativa fue la que se fundó el 31 de octubre de 1920 entre más de un centenar de vecinos de Bahía Blanca, gran parte de los cuales eran obreros de los talleres que el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico tenía en la ciudad. Su principal objetivo era elaborar pan, un producto esencial en la alimentación obrera, eliminando los intermediarios y garantizando a los asociados el peso exacto, así como una buena calidad y mejor precio que el ofrecido por los comerciantes particulares. Un año y medio más tarde, luego de reunir el capital necesario para adquirir un local y un horno, comenzó a funcionar la primera panadería de la Sociedad Cooperativa Obrera Limitada Molinera, Panadera y Anexos, vendiendo el kilo de pan a 23 centavos, en lugar de los 50 que cobraban los panaderos de la ciudad y que los trabajadores juzgaban abusivo (Guarco, 2013: 177; Racanello, 2010). Al poco tiempo, a la vez que aumentaba el número de asociados, la cooperativa logró obtener la personería jurí-

Como se ha visto, hacia 1920 el movimiento cooperativo entre los trabajadores ferroviarios comenzó a diversificarse. Se habían fundado nuevas cooperativas y algunas de las que habían surgido durante los primeros años del siglo habían logrado consolidarse y crecer. Tal fue el caso de la Cooperativa Obrera Ltda. de Rosario fundada en 1904 como panadería.

¹⁰ La venta a crédito o “fiado” era considerada una mala práctica de los comercios privados que no debía ser extrapolada a las cooperativas. Justamente la conferencia había sido convocada con el propósito de que los cooperativistas del país pudieran, entre otras cuestiones, establecer algunos lineamientos generales para su mejor funcionamiento.

dica y su estatuto fue aprobado por el Poder Ejecutivo. Tras algunas dificultades iniciales, ligadas principalmente a la falta de experiencia de sus administradores –en su mayoría obreros manuales–, así como con algunos conflictos surgidos con el gremio de panaderos, la cooperativa comenzó a expandirse y diversificar sus actividades. Para fines de 1927 la sociedad había logrado desarrollarse exitosamente elaborando y vendiendo pan, fideos y artículos similares, los cuales eran distribuidos entre sus más de 1100 asociados. De acuerdo a su memoria anual, su elaboración la colocaba “a la par o por encima de las más importantes panaderías locales” lo que se atribuía tanto a la buena calidad y baratura de los artículos que ofrecía como a la seriedad con la que se administraban los fondos de los accionistas (“Las instituciones populares”, 30 de diciembre de 1927: 3). En los años subsiguientes la cooperativa continuó ampliando sus actividades. Comenzó a vender leña, carbón y papas y en 1932 inauguró un almacén en donde se ofrecían artículos de consumo variados que incluían también los rubros de bazar y menaje (Racanello, 2011; Romero, 2002).

Como se ha visto, hacia 1920 el movimiento cooperativo entre los trabajadores ferroviarios comenzó a diversificarse. Se habían fundado nuevas cooperativas y algunas de las que habían surgido durante los primeros años del siglo habían logrado consolidarse y crecer. Tal fue el caso de la Cooperativa Obrera Ltda. de Rosario fundada en 1904 como panadería. Según una nota publicada en la revista semanal *Caras y Caretas* a mediados de 1918, la sociedad se había expandido –no sin dificultades–, produciendo y repartiendo pan entre los trabajadores asociados, gran parte de los cuales eran ferroviarios que durante las huelgas de 1917 continuaron abasteciéndose allí a pesar de las semanas de paro y la falta de efectivo, lo que evidencia la importancia de las coope-

A fines de 1920 una nota publicada en las páginas de *La Fraternidad* interpretaba el crecimiento del cooperativismo entre trabajadores del riel como un síntoma del nivel de cultura y organización alcanzado por el gremio ferroviario.

rativas para sostener medidas de lucha (“Barrio obrero”, 18 de mayo de 1918).¹¹ Para junio de 1918 el número de socios había llegado a más de 1300, la mitad de los cuales eran consumidores activos. El kilo de pan se vendía a 28 centavos para los socios accionistas y a 30 centavos para el público en general (“Las cooperativas argentinas”, 1 de noviembre de 1918: 2). Tres años más tarde los socios eran más de 1500, de los cuales casi 900 eran consumidores, cifra que continuó creciendo gracias a la ampliación de la cooperativa, que para 1931 era no sólo una de las panaderías de Rosario con mayor producción y reparto, sino que también contaba con un almacén de artículos generales que funcionaba en su propio local (“Nuestras cooperativas”, 1 de marzo de 1921: 1; “La Cooperativa Obrera Ltda. de Rosario”, 1 de mayo de 1931: 20; “Veintisiete años de existencia”, 31 de marzo de 1931: 5).

A fines de 1920 una nota publicada en las páginas de *La Fraternidad* interpretaba el crecimiento del cooperativismo entre los trabajadores del riel como un síntoma del nivel de cultura y organización alcanzado por el gremio ferroviario. Celebraba, asimismo, lo que

¹¹ Las dificultades habían sobrevenido por la oposición de molineros y panaderos que bajaron los precios para competir de manera desleal con la cooperativa, alterando la calidad de los productos ofrecidos.

En abril de 1921, una nota publicada en el periódico de la Federación Obrera Ferrocarrilera afirmaba que las cooperativas de consumo reportaban un beneficio inestimable para el gremio y constituían una herramienta valiosa para lograr el abaratamiento de la vida.

entendía como el deseo de “valerse y capacitarse en el ejercicio de todas las formas de acción obrera, sin encerrarse en el marco exclusiva de la simple lucha sindical” (“La cooperación de consumos”, 20 de diciembre de 1920: 1). Asimismo, en la asamblea general del sindicato de conductores que tuvo lugar en mayo de 1921, se resolvió aconsejar a las secciones la creación de cooperativas de consumos entre los socios y se decidió instalar una oficina que se encargaría de suministrar información, instrucciones y consejos para fomentar la cooperación entre los ferroviarios agremiados. También, la asamblea encargó a la dirigencia estudiar la constitución de una cooperativa que tuviera por objeto suministrar a sus asociados artículos de consumo, vestido, libros y otros –al proponer traerlos directamente de las fuentes de producción y reducir en el mayor número a los intermediarios– y adquirir tierras para hacerlas producir en beneficio de los socios (“Congreso general de delegados”, 20 de abril de 1921: 4). No solo en el interior de La Fraternidad se saludaba con entusiasmo el “despertar cooperativo” entre los ferroviarios. En abril de 1921, una nota publicada en el periódico de la Federación Obrera Ferrocarrilera afirmaba que las cooperativas de consumo reportaban un beneficio inestimable para el gremio y constituían una herramienta valiosa

para lograr el abaratamiento de la vida (“Deberes que se imponen”, 1 de abril de 1921: 3).

El entusiasmo que generaba el cooperativismo no fue exclusivo de los dirigentes gremiales, sino que en numerosas oportunidades los trabajadores de a pie se mostraron deseosos de formar cooperativas y se manifestaron en favor de la capacitación y difusión del cooperativismo entre los ferroviarios (“Ilusión”, junio de 1921: 2; “Una idea plausible”, agosto de 1921: 4). Si bien estas expresiones convivieron con las de quienes criticaban las cooperativas por considerarlas una especie de “burguesismo obrero” en lugar de una herramienta de lucha y emancipación (“Conceptos de la cooperación”, marzo de 1922: 2), lo cierto es que a lo largo de la década de 1920 estas irían captando cada vez más interés entre los trabajadores del riel.

REFLEXIONES FINALES

Al comenzar 1924, una nota publicada en la revista de El Hogar Obrero, cooperativa de consumo, edificación y crédito, llamaba la atención sobre la apatía general existente hacia el movimiento cooperativo por parte de la masa obrera, la cual, se afirmaba, todavía no alcanzaba a comprender la importancia histórica de esta forma de lucha (“La clase obrera”, 1 de marzo de 1924: 1). No era la primera vez que el órgano de difusión de esta sociedad alertaba sobre la indiferencia existente entre la mayor parte de los trabajadores hacia la organización de cooperativas. Sin embargo, como se ha visto aquí, este no fue el caso de los ferroviarios, entre quienes el cooperativismo fue ganando lugar durante las primeras dos décadas del siglo XX consolidándose como una herramienta para enfrentar el alto costo de vida, los sobreprecios, así como el monopolio de los comerciantes, habitual en zonas alejadas y aisladas en donde habitaban numerosos trabajadores del riel. En este sen-

tido, y seguramente relacionado con el gran poder y experiencia de organización de este gremio, la creación de cooperativas fue parte de las diversas estrategias que se dieron los ferroviarios para luchar por mejores condiciones de vida. Si bien, como se ha visto, existieron opiniones divergentes en torno al tema, hacia 1920, coincidiendo con un aumento del coste de vida desconocido en la Argentina hasta entonces, el cooperativismo fue ganando cada vez más consenso entre los trabajadores del riel y sus sindicatos, que impulsaron sociedades cooperativas en diversos puntos del país, las cuales fueron creciendo y consolidándose como una herramienta que contribuía a la subsistencia obrera.

A lo largo de estas páginas se buscó reconstruir el contexto en el que el cooperativismo comenzó a delinarse como una alternativa para los obreros ferroviarios. Al analizar algunas de las experiencias cooperativistas que tuvieron lugar en las primeras tres décadas

La coexistencia de cooperativas organizadas por los obreros y aquellas que, denominadas como tales, fueron puestas en marcha por las compañías ferroviarias fue, en parte, posible por la ausencia de reglamentaciones y definiciones claras sobre qué constituía una cooperativa, cómo debían funcionar y cuáles eran sus especificidades y diferencias respecto de otras empresas o sociedades organizadas a partir de capital privado.

del siglo XX, se vio que mientras algunas fueron organizadas por los trabajadores, quienes tenían total injerencia y participaban activamente de su manejo administrativo y económico, otras fueron impulsadas por las empresas, cuyos directivos ocupaban generalmente los puestos de mando, administración y gestión. Si bien algunas de estas cooperativas vinculadas a las compañías lograron sostenerse en el tiempo y contar con cierta participación obrera, mayoritariamente suscitaban críticas y ganaron detractores entre los trabajadores del riel, quienes las entendieron como una forma de abuso o, a lo sumo, como una concesión que buscaba contener el descontento y malestar existente entre el personal.

La coexistencia de cooperativas organizadas por los obreros y aquellas que, denominadas como tales, fueron puestas en marcha por las compañías ferroviarias fue, en parte, posible por la ausencia de reglamentaciones y definiciones claras sobre qué constituía una cooperativa, cómo debían funcionar y cuáles eran sus especificidades y diferencias respecto de otras empresas o sociedades organizadas a partir de capital privado.¹² En 1926, la sanción de la ley 11.388 sobre Régimen Legal de las Sociedades Cooperativas intentó justamente terminar con esta disparidad de situaciones al establecer un marco jurídico por medio del cual se buscó

¹² En su informe elaborado como parte del Tercer Censo Nacional, Domingo Bórea advirtió este problema y señaló que el hecho de que bajo el nombre de "cooperativas" existieran instituciones y sociedades anónimas que no eran tales, constituía una situación grave que generaba confusión en la gente e impedía que se pudieran comprender las funciones del verdadero cooperativismo. Para combatir esta situación y fomentar el desarrollo de las cooperativas propuso, entre otras medidas, la sanción de una ley de cooperativas, el dictado de cursos especiales de cooperación y mutualidad que pudieran formar personal "apto" para dirigir estas sociedades, y realizar propaganda cooperativa para inculcar la "conciencia cooperativa" tanto entre consumidores como productores ("La mutualidad y el cooperativismo en la República Argentina", 1917: 137 y 191).

regular la acción cooperativa y garantizar su finalidad no lucrativa. La legislación, sumada a la conformación de federaciones, redes, celebraciones de congresos e instancias de

intercambios, fortaleció el escenario cooperativista local, dentro del cual los trabajadores ferroviarios tuvieron un papel destacado sobre el cual es necesario seguir indagando.

Anexo I.

LISTADO DE COOPERATIVAS RELEVADAS

ORGANIZACIONES CREADAS POR (O CON PARTICIPACIÓN DE) LAS EMPRESAS FERROVIARIAS	ORGANIZACIONES CREADAS POR LOS TRABAJADORES FERROVIARIOS
1901, Capital Federal: Cooperativa Ferroviaria de Consumos	1904, Rosario: Cooperativa Obrera de Pan
1908, Salta, Jujuy y Tucumán: Cooperativa del Ferrocarril Central Norte	1905, Rosario: Sociedad Cooperativa Ferroviaria de Consumos
1919, Bahía Blanca: Cooperativa de Consumo de Empleados y Obreros del F.C.B.A.P. y Anexos “Bahía Blanca Ltda.”	Circa 1905, Santa Fe: Cooperativa de Consumos
1921, Salta, Jujuy y Tucumán: Cooperativa del Personal de los Ferrocarriles del Estado	1918, Basavilbaso: Cooperativa de Consumos entre los empleados del F.C.E.R.
	1919, Patricios: Cooperativa Ferrocarrilera Patriciense
	1920: Bahía Blanca: Sociedad Cooperativa Obrera Ltda. Molinera, Panadera y Anexos

BIBLIOGRAFÍA Y DOCUMENTOS

“1º Conferencia de las Cooperativas Argentinas”. (1 de marzo de 1919). *La Cooperación Libre*, p. 2.

“A los ferroviarios de E.R. y N.E.A.” (1 de febrero de 1920). *El Obrero Ferroviario*, p. 2.

“A los ferroviarios del país.” (1 de julio de 1916). *La Fraternidad*, p. 1.

“A los ferroviarios del país.” (agosto de 1916). *El Obrero Ferroviario*, p. 1.

Alsina, J. (1905). *El Obrero en la República Argentina*. Tomo I. Imprenta Calle de México 1422.

Andújar A. et al. (2016). *Vivir con lo justo. Estudios de historia social del trabajo en perspectiva de género. Argentina, siglos XIX y XX*. Prohistoria.

"Asociación Ferroviaria Nacional". (19 de junio de 1918). *La Época*, p. 2.

"Asociación Ferroviaria Nacional". (21 de diciembre de 1918). *La Época*, p. 4.

"Aumento de salarios". (15 de junio de 1913). *La Fraternidad* p. 2.

"Barrio obrero". (18 de mayo de 1918). *Caras y Caretas*.

"Bonificación". (1 y 15 de agosto de 1919). *La Fraternidad*, p. 8.

"Boycott y cooperativismo". (1 de septiembre de 1907). *El Ferrocarril*, p. 2.

Bunge, A. (1918a). "Costo de vida en la Argentina de 1910 a 1917: Números Indicadores". *Revista de Economía Argentina*, I.

Bunge, A. (1918b). *Ferrocarriles argentinos. Contribución al estudio del patrimonio nacional*. Imprenta Mercatali.

Camarero, H. (2007). *A la conquista de la clase obrera. Los comunistas y el mundo del trabajo en la Argentina, 1920-1935*. Siglo XXI.

"Cañada de Gómez". (Junio de 1917). *El Obrero Ferroviario*, p. 3.

Caruso, L. (2019). "La huelga, el carnaval y los comicios: el mundo del trabajo portuario en Buenos Aires y la consolidación de una comunidad obrera (verano de 1904)". *Historia Crítica*, (73), 163-191. Disponible en: <https://doi.org/10.7440/histcrit73.2019.08>

"Casas para el personal. En Bragado, F.C.O. (Campo de Maniobras)". (1 de octubre de 1908). *La Fraternidad*, p. 4.

Cena, J. (2009). *Ferrovianos. Sinfonía de acero y lucha*. La Nave de los Locos.

"Cómo se desacredita la cooperación". (20 de noviembre de 1921). *La Fraternidad*, p. 15.

"¡Cómo se hacen las economías!" (marzo de 1914). *El Obrero Ferroviario*, p. 1.

"Conceptos de la cooperación". (marzo de 1922). *La Confraternidad*, p. 2.

"Congreso general de delegados". (20 de abril de 1921). *La Fraternidad*, p. 4.

"Cooperativa de Consumos". (1 de febrero de 1921). *El Ferroviario*, p. 8.

"Cooperativa Ferrocarrilera Patriciense". (20 de enero de 1922). *La Fraternidad*, p. 19.

"Cooperativa Ferrocarrilera Patriciense". (5 de enero de 1925). *La Fraternidad*, p. 8.

"Cooperativa Ferrocarrilera Patriciense". (20 de septiembre de 1925). *La Fraternidad*, p. 24.

"Cooperativas ferroviarias. Protesta ante el ministerio de Obras Públicas". (4 de marzo de 1917). *La Época*, p. 3.

"Cooperativismo amarillo en bancarrota". (20 de diciembre de 1924). *La Fraternidad*, p. 6.

"Cosas y cositas". (16 de octubre de 1919). *El Obrero Ferroviario*, p. 2.

D'Uva, F. (2022). "Entre las empresas y los trabajadores. Las sociedades ferroviarias "amarillas" en la Argentina, 1912-1922". *Travesía. Revista de historia económica y social* (vol. 23, núm. 2), pp. 85-107. Recuperado de: <http://www.travesia-unt.org.ar/pdf/volumen232/04%20D'Uva.pdf>

"Deberes que se imponen". (1 de abril de 1921). *El Obrero Ferroviario*, p. 3.

- De Henderson (F.C.M.). (1 de septiembre de 1919). *La Fraternidad*, p. 7.
- “De Santiago del Estero”. (3 de noviembre de 1917). *Caras y Caretas*.
- “El prorrateo del trabajo. Nueva implantación”. (1 de junio de 1914). *La Fraternidad*, p. 1.
- “En los Ferrocarriles del Estado”. (octubre de 1916). *El Obrero Ferroviario*, p. 4.
- Estatutos de la Sociedad Cooperativa Ferroviaria de Consumos*. (1903). Buenos Aires: Imprenta Litografía “La Buenos Aires”.
- “Ferrocarriles del Estado”. (13 de junio de 1917). *La Época*, p. 1.
- Guarco, A. (2013). *El cooperativismo argentino. Una esperanzadora mirada al futuro*. Intercoop.
- Horowitz, J. (1985). “Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una elite obrera”. *Desarrollo Económico*, (99), 421-446.
- “Huelga general ferroviaria”. (28 de septiembre de 1917) *La Prensa* p. 9.
- “Huelga general ferroviaria”. (3 de octubre de 1917). *La Prensa*, p. 9.
- “Ilusión”. (junio de 1921). *La Confraternidad*, p. 2.
- Institución Cooperativa del Personal de los FF.CC. del Estado. Estatutos* (1921).
- “La agitación siguiente a las huelgas ferroviarias de 1917”. (abril de 1919). *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo* 41.
- “La clase obrera y la cooperación libre”. (1 de marzo de 1924). *La Cooperación Libre*, p. 1.
- “La cooperación de consumos en el gremio ferroviario”. (20 de diciembre de 1920). *La Fraternidad*, p. 1.
- “La Cooperativa Ferroviaria. Q.E.P.D.” (15 de septiembre de 1904). *El Ferroviario*, p. 1.
- “La cooperativa de consumos del Central Norte”. (17 de marzo de 1917). *La Época*, p. 2.
- “La Cooperativa Obrera Ltda. de Rosario”. (1 de mayo de 1931). *La Cooperación Libre*, p. 20.
- “La Cooperativa Patriciense”. (20 de agosto de 1921). *La Fraternidad*, p. 5.
- “La emancipación de los consumidores debe ser obra de los consumidores mismos”. (20 de enero de 1925). *La Fraternidad*, p. 5.
- La Fraternidad. Circular especial. “Escalafones. Relaciones del trabajo. 1906-1917”. (29 de agosto de 1912).
- “La lucha contra la carestía de vida debe ser también encarada por la cooperación”. (20 de agosto de 1920). *La Fraternidad*, p. 5.
- “La mutualidad y el cooperativismo en la República Argentina”. *República Argentina. Tercer Censo Nacional. Levantado el 1º de junio de 1914. Tomo X*. (1917). Buenos Aires: Talleres Gráficos de L. J. Rosso y Cía.
- “La vida cara”. (15 de octubre de 1912). *La Fraternidad*, p. 4.
- Lanata Briones, Cecilia T. (2020). “Una nueva estimación del índice del costo de vida, Argentina 1912-1932”. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”*, (53), 64-92. Recuperado de: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/boletin/article/view/8006/7161>
- “Las cooperativas argentinas”. (1 de noviembre de 1918). *La Cooperación Libre*, p. 2.

- "Las economías". (octubre y noviembre de 1914). *El Obrero Ferroviario*, pp. 1-2.
- "Las economías de las empresas". (septiembre de 1914). *El Obrero Ferroviario*, p. 2.
- "Las instituciones populares. La 'Cooperativa Obrera Ltda.' De Bahía Blanca. Sus progresos". (30 de diciembre de 1927). *La Cooperación*, p. 3.
- "Lo que pasa en el Central Córdoba. Una nueva circular. Prorratesos, rebajas y exacciones". (1 de noviembre de 1914). *La Fraternidad*, p. 2.
- Lobato, M. (2001). *La vida en las fábricas. Trabajo, protesta y política en una comunidad obrera, Berisso (1904-1970)*. Prometeo.
- Lobato, M. (2011). *Manifestaciones, fiestas y rituales en el siglo XX*. Buenos Aires: Biblos.
- Lobato, M. y Suriano, J. (compiladores) (2013). *La sociedad del trabajo. Las instituciones laborales en la Argentina (1900-1955)*. Buenos Aires: Edhasa.
- "Los negocios son los negocios y la A.F.N. ni pincha ni corta". (15 de junio de 1917). *La Fraternidad*, p. 5.
- Milanesio, N. (2016). "La historia del consumo en la Argentina Moderna". *Programa Interuniversitario de Historia Política*, 90. Recuperado de: <http://historiapolitica.com/dossiers/dossier-la-historia-del-consumo-en-la-argentina-moderna/?print=print>
- Montes, A. (1974). "Orígenes de la Asociación Cooperativa en la Provincia de Santa Fe". *Revista Idelcoop* N° 1. Disponible en: <https://www.idelcoop.org.ar/sites/www.idelcoop.org.ar/files/revista/articulos/pdf/74010201.pdf>
- "Nuestras cooperativas". (1 de julio de 1919). *La Cooperación Libre*, p. 2.
- "Nuestras cooperativas". (1 de marzo de 1921). *La Cooperación Libre*, p. 1.
- "Oscilaciones en los precios". (noviembre de 1912). *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo* 21.
- Pérez, I. (2015). "Apuntes para el estudio del consumo en clave histórica". *Avances del Cesor* (13), 97-106. Disponible en: <https://doi.org/10.35305/ac.v12i13.554>
- Pita, V. (2019). "Mercados de abasto y trabajadores. Negociaciones, disputas y formas de ganarse la vida en Buenos Aires, 1850-1870". *Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda*, 14, 53-73. Disponible en: <https://doi.org/10.46688/ahmoi.n14.66>
- "Por la vida barata". (1 de diciembre de 1916). *La Fraternidad*, p. 15.
- "Precios de los artículos de primera necesidad". (1919). *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo* 42.
- Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, Buenos Aires, Octubre de 1910, Publicación detallada de los antecedentes y trabajos*, Tomo III. (1913). Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.
- "Propaganda de circo". (15 de diciembre de 1916). *La Fraternidad*, p. 3.
- "Quemu quemu". (1 de diciembre de 1919). *El Obrero Ferroviario*, p. 4.
- Racanello, M. (2010). "La experiencia de desarrollo de la cooperativa obrera en un contexto de competencia". *Revista Idelcoop* N° 197, 96-114. Disponible en: https://www.idelcoop.org.ar/sites/www.idelcoop.org.ar/files/revista/articulos/pdf/2010_27688186.pdf
- Racanello, M. (2011). "Cooperativa Obrera: ¿desarrollo institucional como condición de su expansión comercial?" (tesis de maestría). Facultad de Economía, Universidad de Buenos Aires.

Recursos, gastos y vivienda de la familia obrera. (enero de 1916). *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo* 33.

Romero, L. A. (2002). “El Estado y las corporaciones”. En Di Stefano, R., Sábato, H., Romero, L. A., Moreno, J. L. *De las cofradías a las organizaciones de la sociedad civil. Historia de la iniciativa asociativa en Argentina, 1776-1990* (pp. 169-275). Edilab.

“Rosario”. (septiembre de 1916). *El Obrero Ferroviario*, p. 3.

“Siguen los abusos de las empresas”. (22 de marzo de 1913). *La Acción Obrera*, p. 2.

Soprano, G. (2000). “El Departamento Nacional del Trabajo y su Proyecto de Regulación Estatal de las Relaciones Capital-Trabajo en Argentina, 1907-1943”. En Panettieri, J. (compilador), *Argentina: trabajadores entre dos guerras* (pp. 31-53). Eudeba.

Suriano, J. (2001). *Anarquistas, cultura y política libertaria en Buenos Aires, 1880-1910*. Buenos Aires: Manantial.

“Tafí Viejo”. (septiembre de 1914). *El Obrero Ferroviario*, p. 4.

“Trenque Lauquen” (septiembre de 1916), *El Obrero Ferroviario*, p. 4.

“Un año más de lucha gremial. Balance del año 1914”. (1 de enero de 1915). *La Fraternidad*, p. 1.

“Una idea plausible”. (agosto de 1921). *La Confraternidad*, p. 4.

“Veintisiete años de existencia cumple la Cooperativa Obrera (Ltda.) De Rosario”. (31 de marzo de 1931). *La Cooperación*, p. 5.

“Venta de artículos de almacén en nuestro local social”. (15 de diciembre de 1920) *El Ferroviario*, p. 4.

“Vida obrera. Asociación Ferroviaria Nacional”. (7 de junio de 1916). *La Época*, p. 4.

Werckenthien, C. G. (1995). *El mundo ferroviario a través de sus testimonios*. Escuela Nacional de Museología Histórica.