

**Los accidentes de trabajo en los ferrocarriles argentinos: denuncias,
reclamos y nociones sobre el riesgo profesional. Un análisis a partir de
las fotografías publicadas en *La Fraternidad* entre 1907 y 1915**

Florencia D’Uva

CONICET/IIEGE/Universidad de Buenos Aires

Al observar una fotografía, debemos ser conscientes de que nuestra comprensión de lo real será forzosamente influida por una o va anteriores.

Kossoy, Boris. *Fotografía e Historia*. Buenos Aires: La Marca, 2001, 88.

Introducción

En agosto de 1908, el periódico del gremio ferroviario La Fraternidad publicó una noticia en la que informaba que hacía unos días, en el salón de la Secretaría Central, se había colocado una “hermosa” fotografía de un accidente ocurrido unos meses atrás, en el que un maquinista y un foguista habían perdido la vida. Afirmaba que la imagen era un recuerdo de los compañeros de trabajo y al mismo tiempo “para propios y extraños una prueba de la ruda y responsable labor profesional, siempre expuesta a accidentes que el personal con plena conciencia de que el peligro lo acecha

a cada segundo, afronta con permanente sangre fría.”¹ Esta fotografía no debe pensarse como una excepción ya que, por el contrario, desde 1907 cuando comenzó a editarse el periódico gremial, con frecuencia se publicaron imágenes que acompañaban las noticias sobre accidentes ferroviarios. Las mismas se utilizaban para “ilustrar” las denuncias efectuadas por el gremio, y perseguían—según los redactores de la prensa gremial—la intención de “evidenciar” y “probar” los peligros de la profesión ferroviaria.

En la Argentina de principios de siglo XX, los accidentes de trabajo se multiplicaron al ritmo del crecimiento industrial convirtiéndose en objeto de atención tanto de las clases gobernantes como de distintas organizaciones, partidos políticos y gremios. En particular, los ferrocarriles ofrecían un escenario 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.² Las noticias sobre accidentes eran frecuentes en las páginas de *La Fraternidad*, publicación del gremio del mismo nombre que nucleaba a los maquinistas y foguistas de los ferrocarriles. En general, apuntaban a revelar las malas condiciones de trabajo, advirtiendo sobre los riesgos de la profesión ferroviaria y denunciando la negligencia de las empresas, acusadas de cometer irregularidades que ponían en peligro a los trabajadores y pasajeros.

En este trabajo me propongo indagar en la problemática que los accidentes de trabajo implicaron para los ferroviarios organizados en la Fraternidad, prestando especial atención a las fotografías que entre 1907 (año en que comenzó a publicarse el periódico gremial) y 1915 (año en que se sancionó la Ley 9.688 de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales) aparecieron en la prensa del gremio junto a las noticias que informaban sobre accidentes en el ferrocarril. El desafío propuesto implica considerar a las fotografías como fuentes para el análisis histórico, y no como

¹ “Obsequio de una fotografía”, *La Fraternidad* (en adelante *LF*) n° 11, Año I (1 de Agosto de 1908): 7.

² Si bien no existen estadísticas homogéneas y completas sobre los accidentes de trabajo en los ferrocarriles argentinos durante las primeras décadas del siglo XX, los informes y estadísticas presentes en los Boletines publicados por el Departamento Nacional del Trabajo desde 1907 brindan ciertos datos sobre la cantidad de accidentes ocurridos a trabajadores ferroviarios, algunas de sus causas, el tipo de daño ocasionado, los oficios más vulnerables y los principales riesgos de los mismos. Asimismo, algunas notas publicadas en el periódico de La Fraternidad ofrecen estadísticas sobre los accidentes de trabajo en los ferrocarriles argentinos, con datos sobre trabajadores ferroviarios fallecidos y heridos en los mismos (“Útil enseñanza del estudio de los accidentes ferroviarios y de las causas que los han producido”, en *LF* n° 8, Año I [1 de Mayo de 1908]: 5; “Cómo conquista la jubilación el personal ferroviario”, en *LF* n° 144, Año IX [15 de Agosto de 1916]: 3).

meras ilustraciones que no plantean nuevas cuestiones o respuestas a la investigación o como aditivos que confirman lo aprendido por medio del análisis de otro tipo de fuentes.³ Esto exige tener en cuenta una serie de consideraciones sobre las imágenes que ayude a reflexionar sobre su producción, destinatarios, usos, circulación y la cultura visual del contexto histórico en el que fueron producidas. A su vez, implica la necesidad de cuestionar algunas características atribuidas generalmente a las fotografías, tales como su presunto realismo, veracidad y objetividad.⁴

La cuestión de los accidentes de trabajo en la Argentina ha merecido la atención de distintos investigadores cuyos estudios se han centrado mayormente en la Ley 9.688 de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales sancionada a fines de 1915, en particular 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 los antecedentes y debates previos a la aprobación de la ley, considerando las posturas y acciones de distintos sectores y partidos políticos, funcionarios y representantes gubernamentales⁵. Dentro de una agenda historiográfica más reciente, durante los últimos años, surgieron investigaciones que analizaron el rol de 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 siguiente⁶ y otros que examinaron el accionar de los magistrados en las demandas judiciales por accidentes de trabajo durante el primer quindenio del siglo XX⁷. Asimismo, otros trabajos han enfocado su mirada en la perspectiva de los médicos y juristas, han analizado la circulación de ideas internacionales sobre el riesgo profesional y las reparaciones de accidentes de trabajo que atravesaron la discusión de la ley en Argentina y han estudiado las modificaciones e implementación de la ley desde su sanción hasta mediados del siglo XX⁸. En un

³ Peter Burke, *Visto y no visto. El uso de la imagen como documento histórico* (Barcelona: Crítica, 2001); Michael Wilson, "Visual Culture: A Useful Category of Historical Analysis?" en Vanesa R. Schwartz y Jeannene M. Przyblyski, eds., *The Nineteenth-Century Visual Culture Reader* (New York: Routledge, 2004), 26-33.

⁴ Pierre Bourdieu, "La definición social de la fotografía", en *Un arte medio. Ensayos sobre los usos sociales de la fotografía* (Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2003).

⁵ José Panettieri, *Las primeras leyes obreras* (Buenos Aires: CEAL, 1984); Ernesto Isuar, *Los orígenes conflictivos de la seguridad social argentina* (Buenos Aires: CEAL, 1985).

⁶ Victoria Haidar, *Trabajadores en riesgo. Una sociología histórica de la biopolítica de la población asalariada en Argentina (1890-1915)* (Buenos Aires: Prometeo, 2008).

⁷ Line Schjolden, "Sentencing the Social Question: Court-Made Labour Law in Cases of Occupational Accidents in Argentina, 1900-1915", *Journal of Latin American Studies* (41): 91-120.

⁸ Karina Ramacciotti, "De la culpa al seguro. La Ley de Accidentes de Trabajo, Argentina (1915-1955)", *Mundos do Trabalho*, 3(5): 266-284; Karina Ramacciotti, "Influencias

intento por alejar el foco de análisis de la ley, sus debates y consecuencias, en un artículo reciente examiné algunas demandas judiciales por accidentes laborales, iniciadas por trabajadores o sus familiares antes de 1915, centrándome en las expectativas y estrategias desplegadas por los propios damnificados para reclamar una indemnización en un contexto en el que aún no estaba formalmente reconocido el “riesgo profesional”⁹. En este trabajo me propongo avanzar en este sentido, tomando como caso de estudio a los trabajadores ferroviarios organizados en La Fraternidad durante los años inmediatamente previos a la sanción de la Ley 9.688¹⁰. Me interesa conocer algunas de las nociones sobre los accidentes de trabajo, el riesgo profesional, los derechos obreros y la identidad ferroviaria articuladas por los trabajadores fraternales por esos años y detenerme en el lugar que en esta elaboración ocuparon las fotografías sobre accidentes publicadas en la prensa del gremio, tomándolas como representaciones pero también como parte de las relaciones sociales y prácticas materiales concretas de los ferroviarios agrupados en el gremio.

La primera parte del escrito está dedicada a analizar las principales denuncias, quejas, reclamos y nociones en torno a las condiciones de trabajo, los riesgos y responsabilidades de la profesión y los accidentes producidos, publicadas en las páginas de *La Fraternidad* entre 1907 y 1915. En la segunda parte, el análisis se centra en algunas de las fotografías que acompañaron las noticias sobre accidentes ferroviarios en un intento por expresar su potencial como fuentes para el análisis histórico.

internacionales sobre la gestión de los accidentes de trabajo en Argentina. Primera mitad del siglo XX”, *e-@tina* (v.12, n. 48): 1-22; Karina Ramacciotti, “¿Soldados del trabajo o ciudadanos? La Ley de Accidentes de Trabajo en la Argentina, 1915-1955” en Mirta Lobato y Juan Suriano, comp., *La sociedad del trabajo. Las instituciones laborales en la Argentina (1900-1955)* (Buenos Aires: Edhasa, 2014).

⁹ Florencia D’Uva, “En reclamo de un resarcimiento: trabajadores y accidentes de trabajo en Buenos Aires (1900-1915)”, *Páginas* (6, n. 12): 7-26. Al no estar reconocido el riesgo inherente al desempeño del trabajo, los demandantes debían probar que el accidente era imputable a la culpa o negligencia del patrón.

¹⁰ Por supuesto que los trabajadores ferroviarios no fueron los únicos en expresarse sobre los accidentes de trabajo. Desde fines del siglo XIX y principios del XX, obreros de la construcción, alimentación, vestido, etc. denunciaron la inseguridad en las fábricas y talleres y la falta de responsabilidad de los patrones [Mirta Z. Lobato, *La Prensa Obrera* (Buenos Aires: Edhasa, 2009, 117)]. Asimismo, muchos se auto-organizaron en asociaciones de socorros mutuos para la previsión—entre otras cosas—de los riesgos laborales (Haidar, *Trabajadores en riesgo*, 238).

Los accidentes de trabajo en la prensa gremial

El 1 de octubre de 1907 vio la luz el primer ejemplar de *La Fraternidad (LF)*, revista oficial del gremio de maquinistas y foguistas de locomotoras, fundado veinte años antes. La misma era concebida como un vehículo de propaganda, un medio desde donde defender las reivindicaciones y derechos de los socios, además de servir como lazo de unión entre los dispersos compañeros de labor, distribuidos a lo largo y ancho del país.¹¹ Entre otras cosas, las páginas de la revista publicaban quejas y denuncias que hacían llegar los socios, incitaba a que éstos enviaran información sobre los abusos e injusticias que tenían lugar en las distintas secciones para así lograr su disminución y contribuir al mejoramiento general del gremio.¹²

Dentro de las quejas y denuncias, aquellas relativas a los peligros y accidentes ferroviarios tuvieron un lugar destacado desde el comienzo de la publicación. En general, éstas ponían de relieve los riesgos y responsabilidades de la profesión ferroviaria, así como la negligencia y desidia de las empresas que—según acusaba el gremio—en su afán por tener más ganancias con el menor costo posible, cometían todo tipo de irregularidades poniendo en peligro a sus trabajadores y pasajeros. Así, una de las quejas más frecuentes tenía que ver con el descuido y mal estado de muchas de las instalaciones como consecuencia de la “economía” de las empresas que, según afirmaban numerosas notas, no realizaban un mantenimiento adecuado del material rodante y las vías. En este sentido, se denunciaba la ausencia de medidas de seguridad necesarias para prevenir accidentes, inclusive cuando algunos trabajadores habían informado y advertido sobre posibles peligros.¹³ Se acusaba a las superioridades de desestimar las advertencias del personal o de ni siquiera poseer los elementos necesarios para efectuar las reparaciones en debida forma.¹⁴ También se apuntaba contra las autoridades nacionales, a quienes se acusaba de no controlar a las empresas, la mayoría en manos de capitales británicos, que se manejaban a su antojo sin respetar las leyes y reglamentaciones nacionales vigentes.¹⁵ Numerosas notas señalaban algunas de las medidas que las empresas tomaban en pos de la “economía”

¹¹ “Dos palabras”, *LF* n° 1, Año I (1 de Octubre de 1907): 1.

¹² “Nuestra Revista”, *LF* n° 117, Año VIII (15 de Enero de 1915): 6.

¹³ “El grave accidente de Golf (F.C.C.A.). Muerte del Compañero Colombo. Grandiosa manifestación de duelo”, *LF* n° 99, año VII (15 de Abril de 1914): 1; “Las trampas de las vías y las de las Empresas”, *LF* n° 115, Año VIII (15 de Diciembre de 1914): 2.

¹⁴ “De Gálvez. F.C.R.”, *LF* n° 8, Año I (1 de Mayo de 1908): 7; “Corral de Bustos. F.C.C.A.”, *LF* n° 17, Año II (1 de Febrero de 1909): 7; “F.C.P. De Villa Mercedes”, *LF* n° 50, Año V (1 de Diciembre de 1911): 10.

¹⁵ “El Central de Bs. As. Completo desbarajuste”, *LF* n° 24, Año II (1 de Septiembre de 1909): 3.

y a las que se consideraba como causantes de algunos de los accidentes en servicio. Entre ellas: la falta de limpieza de las máquinas, la reducción de personal con un consiguiente recargo de tareas, la transgresión al tiempo de descanso de los trabajadores, las deficiencias en las condiciones de seguridad y comodidad del personal y la ubicación de trabajadores inexpertos y menores de edad en tareas peligrosas.¹⁶ Según La Fraternidad (LF), todas estas cuestiones repercutían en la seguridad del personal, así como de los pasajeros, que viajaban expuestos a peligros constantes.

Al mismo tiempo se denunciaban los intentos por culpabilizar, mediante la aplicación de multas, suspensiones y exoneraciones a los trabajadores que se accidentaban.¹⁷ De hecho, una de las quejas más reiteradas en las páginas de *LF* apuntaba contra la criminalización de los maquinistas y foguistas por parte de la policía, que detenía y aprisionaba a la mayoría de los trabajadores accidentados en servicio.¹⁸ Se denunciaban los malos tratos recibidos por los trabajadores durante su estadía en las comisarías y se acusaba a las empresas de no intervenir para liberar a su personal, teniendo que ocuparse de ello el compañerismo local. El gremio remarcaba que se veía obligado a realizar todos los trámites necesarios y facilitar comodidades al personal detenido, gestiones que en realidad debían ser incumbencia de las empresas y sus abogados.¹⁹ En este sentido, en paralelo con las denuncias, se reclamaba por una legislación clara que terminara con la detención del personal de máquinas que

¹⁶ Entre otras: Los maquinistas, las máquinas y las empresas”, *LF* n° 15, Año II (1 de Diciembre de 1908): 3; “Choque de trenes. En General Rodríguez. F.C.O.”, *LF* n° 19, Año II (1 de Abril de 1909): 4; “De Palmira”, *LF* n° 81, Año VI (15 de Julio de 1913): 6; “Del Central Norte”, *LF* n° 129, Año VIII (15 de Agosto de 1915): 5.

¹⁷ “Del Central Norte. Continúan los concretos”, *LF* n° 9, Año I (1 de Junio de 1908): 6; “De Sección Talleres F.C.C. Córdoba”, *LF* n° 30, Año III (1 de Marzo de 1910): 7; “Las tramas de las vías y las de las Empresas”, *LF* n° 115, Año VIII (15 de Diciembre de 1914): 2.

¹⁸ “En plena cafrería”, *LF* n° 31, Año III (1 de Abril de 1910): 2; “La prisión por accidentes en servicio. La prisión del compañero Iglesias”, *LF* n° 58, Año V (15 de Agosto de 1912): 3; “De Villa Mercedes. Las prisión del personal por accidentes ferroviarios”, *LF* n° 71-72, Año VI (15 de Febrero y 1 de Marzo de 1913): 5; “Las prisiones por accidentes ferroviarios. Libertad de los detenidos del Rosario”, *LF* n° 101, Año VII (15 de Mayo de 1914): 3; “La prisión de los compañeros Fagan y Hardy”, *LF* n° 102, Año VII (1 de Julio de 1913): 2; “Accidente ferroviario. Prisión del maquinista Colombo. La negligencia de una empresa”, *LF* n° 110, Año VIII (1 de Octubre de 1914): 3.

¹⁹ “Prisión del personal. Gestión social-Actitud de las empresas”, *LF* n° 10, Año I (1 de Julio de 1908): 6. De hecho, *LF* contaba con abogados consultores que intervenían en los casos de prisión por accidentes en servicio (“Dr. Agustín B. Gambier”, *LF* n° 20, Año II [1 de Mayo de 1909]: 3.

intervenía en forma involuntaria en accidentes.²⁰ Así, en varias oportunidades el gremio solicitó la colaboración de la Dirección General de Ferrocarriles y del Ministerio de Obras Públicas²¹ para modificar el Código de Procedimientos según el cual los ferroviarios podían quedar detenidos y en una oportunidad llegó a requerir la intervención directa del presidente del país para excarcelar a un maquinista condenado a un año de prisión.²²

También se criticaban ciertas actitudes de las superioridades de las compañías que, según los asociados, expresaban la desidia y falta de interés de éstos por los trabajadores y usuarios del ferrocarril. En este sentido, se señalaba que en muchos casos de accidentes—inclusive algunos con trabajadores fallecidos—los superiores mostraban mayor preocupación por el material rodante que por sus empleados.²³ El gremio consideraba que el desinterés por la vida de los trabajadores también se expresaba en la demora de los superiores en enviar trenes de auxilio, llevar los heridos al hospital y trasladar y entregar los cadáveres a sus familiares y compañeros.²⁴ Igualmente, numerosas noticias evidenciaban la deficiencia—y en algunos casos, inexistencia—de los servicios médicos de socorros mutuos brindados por las empresas, que ni siquiera se ocupaban de suministrar botiquines y elementos necesarios para practicar las primeras curas a los trabajadores accidentados.²⁵

²⁰ “Del Sud. Circular previsor que no previene nada”, *LF* N° 1, Año I (1 de Octubre de 1907): 2; “La prisión del personal. Nuevos casos concretos”, *LF* N° 30, Año III (1 de Marzo de 1910): 4.

²¹ La Dirección General de Ferrocarriles era una dependencia del Ministerio de Obras Públicas que desde 1909 ejercía un control directo y constante sobre las compañías ferroviarias mediante la realización de inspecciones periódicas que entre otras cosas examinaban el material, vías y obras, almacenes, cumplimiento del horario de los trenes y el trato recibido por los usuarios [Paul Goodwin, *Los Ferrocarriles británicos y la UCR (1916-1930)* (Buenos Aires: Ediciones La Bastilla, 1974)].

²² “La causa del compañero Romera. Su indulto. Éxito completo de la gestión social”, *LF* N° 8, Año I (1 de Mayo de 1908): 1; “La detención del personal por accidentes ferroviarios”, *LF* N° 46, Año IV, 1 de Agosto de 1911, p. 2; “De Corral de Bustos. Las prisiones por accidentes ferroviarios. ¡Esa justicia!”, *LF* N° 73, Año VI (15 de Marzo de 1913): 7.

²³ “De Ingeniero White. La verdadera fraternidad”, *LF* n° 78, Año VI (1 de Junio de 1913): 7.

²⁴ “Una catástrofe más. Nuestras predicciones se cumplen. Las “vías libres” en el C. y R.”, *LF* n° 23, Año II (1 de Agosto de 1909): 1; “De San Cristóbal”, *LF* n° 88, Año VII (1 de Noviembre de 1913): 6.

²⁵ “El accidente del F.C. Central B. Aires. Dos compañeros muertos. Cómo observa la empresa los reglamentos nacionales”, *LF* n° 15, Año II, 1 de Diciembre de 1908, p. 2; “De Palmira”, *LF* n° 49, Año V, 1 de Noviembre de 1911, p. 9; “De Güemes. Horrible catástrofe. Muerte del cro J. Arévalo”, *LF* n° 69-70, Año VI (1 de Febrero de 1913): 7-8; “Del Central Norte, *LF* n° 129, Año VIII (15 de Agosto de 1915): 5.

A partir de todas estas circunstancias experimentadas por los trabajadores ferroviarios en su cotidiano laboral, desde el gremio de La Fraternidad éstos fueron formulando una serie de reclamos ante las empresas y los poderes públicos, así como determinadas nociones sobre la responsabilidad, los peligros y riesgos inherentes a los oficios del personal de máquinas. Con respecto a los primeros, además de los ya mencionados pedidos para terminar con el encarcelamiento del personal que participaba involuntariamente en los accidentes, durante los años aquí contemplados en distintas oportunidades desde el gremio se solicitó la intervención de la Dirección General de Ferrocarriles para regular el cumplimiento de los deberes de las empresas y reparar abusos y arbitrariedades.²⁶ No menos importantes fueron los reclamos que demandaban por seguros e indemnizaciones para los obreros accidentados y sus familiares, así como por una ley de accidentes que los contemplara.²⁷ Desde fecha muy temprana LF había expresado su apoyo a una legislación y a comienzos de 1908 el tema ya estaba presente en el Proyecto de Reglamentación del Trabajo confeccionado por el gremio.²⁸ Al año siguiente, una nota titulada “Legislación necesaria” llamaba la atención sobre el problema relativo a la protección legal del obrero ferroviario “en los casos de fallecimiento o inhabilitación en el servicio”. Señalaba que el derecho de indemnización, ya reconocido por varias legislaciones extranjeras, era aún desconocido en Argentina “quedando al arbitrio del criterio dudoso de las empresas”. Por ello, llamaba a los poderes nacionales a intervenir para lograr una legislación amplia y eficaz.²⁹ A fines de 1911, frente a la discusión sobre un proyecto de reglamento de trabajo por el que venía pidiendo desde años atrás, LF presentó un pliego de condiciones ante las empresas en el que se incluía un artículo sobre “indemnizaciones por enfermedades o accidentes”. El rechazo de este pliego desembocó en enero de 1912 en una prolongada huelga nacional de maquinistas y foguistas que no logró su objetivo de conquistar un reglamento que el personal

²⁶ “Un concreto ante la D. de FF.CC.”, *LF* N° 23, Año II (1 de Agosto de 1909): 13; “De General Güemes”, *LF* N° 85, Año VI (15 de Septiembre de 1913): 7.

²⁷ Ante la ausencia de indemnizaciones claras por parte de las empresas, los ferroviarios nucleados en LF organizaron un sistema de socorros y prácticas de ayuda mutua para paliar las consecuencias adversas que enfrentaban muchos trabajadores y/o sus familiares a raíz de enfermedades, accidentes, suspensiones o exoneraciones, entre otras cuestiones. Muchas de estas prácticas estuvieron atravesadas por las relaciones e ideales de género que compartían los trabajadores del ferrocarril (Florencia D’Uva, “Solidaridad gremial, ayuda mutua y género entre los trabajadores ferroviarios en la Argentina de principios del siglo XX”, Seminario de Historia Social en Perspectiva Latinoamericana, IV Sesión, FFyL/UBA, abril 2016).

²⁸ “Reglamentación General del Trabajo”, *LF* N° 4, Año I (1 de Enero de 1908): 7.

²⁹ “Legislación necesaria”, *LF* N° 20, Año II (1 de Mayo de 1909): 1.

considerara justo.³⁰ Una nota publicada al reanudarse el periódico gremial tras cincuenta y dos días de paro, informaba—entre otras cuestiones—que el gobierno enviaría al Congreso un proyecto de ley estableciendo las responsabilidades de las compañías en los accidentes de trabajo.³¹ En septiembre de ese año, y dentro de una recién inaugurada sección del periódico gremial destinada a informar sobre los proyectos de protección al obrero presentados en la Cámara de Diputados, se publicó un proyecto de Ley de Accidentes del Trabajo presentado por el diputado socialista Alfredo Palacios y que recibió el apoyo del gremio.³² Un mes después, se publicó el informe elaborado por el funcionario del Departamento Nacional del Trabajo Federico Figueroa—aparecido originalmente en el Boletín de este organismo—sobre la jurisprudencia argentina en casos de accidentes de trabajo. Se pedía que fuera “leído con interés por los compañeros por cuanto en él se tratan asuntos de innegable actualidad para el gremio ferroviario.”³³ Finalmente, cuando en 1915 el Congreso sancionó la Ley de Accidentes del Trabajo, asunto que LF consideraba particularmente de su interés por los inconvenientes y peligros que acechaban la profesión, el periódico publicó el texto completo para que “todo el compañerismo se entere de la ley, a la que pueden recurrir” e incitaba a los trabajadores a estudiarla y a aportar sus observaciones para el mejor cumplimiento de la misma.³⁴

En relación con esos “inconvenientes y peligros” de la profesión, lo cierto es que, junto con las denuncias y reclamos formulados durante los años aquí estudiados, los ferroviarios de LF fueron articulando ciertas nociones sobre la responsabilidad, riesgos y peligros que implicaba la conducción de las locomotoras. Así, muchas de las noticias aparecidas en *La Fraternidad* resaltaban las responsabilidades y la ardua tarea de los maquinistas y foguistas, principalmente de los primeros, cuyo compromiso y conocimientos -se afirmaba- muchas veces no eran reconocidos. Se hacía hincapié en los saberes manejados por quienes conducían locomotoras, “asunto que ningún libro

³⁰ “Última hora. Respuesta de las empresas. Negativa rotunda. Entusiasmo en todas las Secciones”, *LF* N° 50, Año V (1 de Diciembre de 1911): 7. Sobre la huelga ver Juan Suriano, “Estado y conflicto social: el caso de la huelga de maquinistas ferroviarios de 1912”, *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana, Dr. E. Ravignani*, 4 (2do semestre 1991).

³¹ “¡De Pie!”, *LF* N° 51 al 54, Año V (Enero-Abril de 1912): 2.

³² “Las leyes de protección al obrero”, *LF* N° 60, Año V (1 de Septiembre de 1912): 3.

³³ “La Jurisprudencia Nacional sobre accidentes del trabajo”, *LF* N° 62, Año VI (1 de Octubre de 1912): 5

³⁴ “La Ley de Accidentes del trabajo”, *LF* N° 133, Año IX (15 de Diciembre de 1915): 1.

puede enseñar”.³⁵ Un artículo publicado hacia mediados de 1909, escrito por el poeta, narrador y dramaturgo español Joaquín Dicenta, señalaba la importancia del desempeño de los maquinistas y afirmaba que de ellos dependía el tren y que en los casos en que se producía un accidente, como un choque de trenes, el maquinista estaba obligado a permanecer en la máquina y “luchar hasta el último trance”, arriesgando su vida. Si moría, quedaba como un “héroe anónimo”, desconocido y olvidado por todos.³⁶ Una nota aparecida en el siguiente número del periódico y escrita por “un consciente” decía que, después de leer el “hermoso” artículo literario de Dicenta, había reflexionado sobre la responsabilidad de la dura labor de la profesión ferroviaria y quería añadir que las empresas tenían la idea de que los maquinistas y foguistas estaban obligados a evitar las catástrofes, sin considerar los descuidos, falta de reparaciones y economías en que ellas incurrían.³⁷ De hecho, la huelga de 1912 sirvió como una oportunidad para resaltar la responsabilidad y ardua tarea de la que se encargaba el personal de máquinas. Durante el paro, las empresas habían reemplazado al personal huelguista por maquinistas y foguistas “improvisados”, sin experiencia ni conocimientos técnicos y por ende imposibilitados para desarrollar un buen servicio. Estos trabajadores constituyeron un peligro para el público que se vio expuesto a accidentes de distinto tipo, cuestión que fue denunciada no sólo por LF sino también por la prensa nacional.³⁸ Durante los meses siguientes a

³⁵ “El trabajo del maquinista”, *LF* N° 5, Año I (1 de Febrero de 1908): 6. Para más información sobre la regulación y transmisión de los saberes del trabajo de maquinistas y foguistas ferroviarios ver María Luz Ayuso, “Luchas para la regulación del saber. Los saberes del trabajo de los maquinistas ferroviarios entre 1870 y 1930”, en *Diálogos y reflexiones en investigación: contribuciones al campo educativo. Investigadores en formación. Instituto de Investigaciones en Ciencias de la Educación* (Buenos Aires: Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires, 2010).

³⁶ “El maquinista”, *LF* N° 20, Año II (1 de Mayo de 1909): 4.

³⁷ “A propósito del artículo de Dicenta”, *LF* N° 21, Año II (1 de Junio de 1909): 4. Para conocer un poco más sobre cómo los trabajadores ferroviarios experimentaban sus condiciones de labor y las responsabilidades y conocimientos que ésta implicaban, es interesante señalar que unos meses antes de la publicación de este artículo, las mismas páginas de *LF* invitaban a los socios leer los relatos de los accidentes ferroviarios publicados, no sólo como noticias sino también como “enseñanza útil e interesante”, funcionando así, además de como elementos de denuncia, como una suerte de material pedagógico [“Útil enseñanza del estudio de los accidentes ferroviarios y de las causas que los han producido”, en *LF* n° 8, Año I (1 de Mayo de 1908): 5]. En este mismo sentido es interesante considerar la “Sección Técnica” incluida en el periódico gremial desde su primer ejemplar, destinada a informar e instruir a los socios fraternales sobre cuestiones relativas al funcionamiento de las máquinas, avances tecnológicos, detección de posibles errores, etc. La misma da cuenta de cómo desde el gremio se insistía en la necesidad de los trabajadores de estar permanentemente informados e instruyéndose para así desempeñar su labor con responsabilidad y lidiar en forma adecuada con los peligros de su profesión.

³⁸ “Un descarrilamiento”, *La Nación* (17 de Enero de 1912): 10; “Grave accidente en el Once. Pasajeros heridos”, *La Nación* (18 de Enero de 1912): 12; “Tucumán. Dos

la finalización del conflicto, *LF* publicó varias notas denunciando los descuidos y destrozos del material cometidos por el personal adventicio y dando cuenta -mediante el relato de casos concretos que llegaban desde las distintas secciones- de los obstáculos que éste implicaba para el buen desarrollo del servicio, contraponiendo así a estos trabajadores al personal fraternal instruido, idóneo y competente.³⁹ Durante los años aquí estudiados, asimismo, varias de las notas que denunciaban las economías de las empresas hacían hincapié en los peligros que estas implicaban para la vida del personal, para quienes no existían seguridades y estaban en contacto continuo con la muerte, y muchas otras destacaban cómo gracias a la pericia y audacia del personal lograban evitarse accidentes.⁴⁰ En una noticia de abril de 1914, sobre la que volveré al referirme a las fotografías, se informaba de un descarrilamiento ocurrido en el Ferrocarril Central Argentino en el que había fallecido el foguista y se remarcaba que en general no se tenía en cuenta el peligro al que estaba expuesto el personal ferroviario, hasta que sucedía un accidente. Afirmaba que “En su puesto de trabajo, de responsabilidad y de peligro, jamás el personal se vé considerado de acuerdo con su delicada tarea; el público no se preocupa nunca de aquellos que llevan en las manos, sus vidas e intereses”. Concluía que recién cuando sucedía una catástrofe se magnificaba la profesión, reconociéndose su peligro y responsabilidad.⁴¹ Por esto mismo, el número siguiente reproducía un artículo publicado en la revista *Caras y Caretas (CjC)* del 25 de abril, titulado “La vida del maquinista ferroviario”, en la que se divulgaba “lo que la profesión ferroviaria tiene de delicada, compleja y peligrosa”. El periódico consideraba la nota como un acto de justicia al que tenían que estar agradecidos e informaba que según *CjC* la idea de la misma había surgido como consecuencia del reciente accidente, para informar sobre los peligros que vivían los

descarrilamientos. Heridos y contusos”, *La Nación* (31 de Enero de 1912): 8; “En la estación Retiro—Choque de un tren y una locomotora”, *La Nación* (11 de Febrero de 1912): 12; “Descarrilamiento de un tren”, *La Nación* (20 de Febrero de 1912): 11; “Accidente ferroviario. Varios pasajeros heridos”, *La Nación* (23 de Febrero de 1912): 11; “La Huelga en el mismo estado. Los accidentes y los atrasos”, *El Tiempo* (13 de Enero): 1; “La huelga. Accidentes”, *El Tiempo* (18 de Enero de 1912): 1; “Descarrilamientos y choques de trenes”, *El Tiempo* (16 de Febrero de 1912): 1; “Accidente Ferroviario”, *El Tiempo* (19 de Febrero de 1912): 1.

³⁹ “Como trabajan los adventicios”, *LF* n° 57, Año V (1 de Julio de 1912): 6; “Los adventicios del Sud”, *LF* n° 60, año V (1 de Septiembre de 1912): 6.

⁴⁰ “El peligro diario”, *LF* N° 17, Año II (1 de Febrero de 1909): 6; “De Tucumán”, *LF* N° 39, Año IV (1 de Enero de 1911): 6; “La bancarrota de un F.Carril”, *LF* N° 41, Año IV (1 de Marzo de 1911): 6; “De mal en peor. Los accidentes del Central B. Aires”, *LF* N° 46, Año IV (1 de Agosto de 1911): 4; “De General Güemes”, *LF* n° 74, Año VI (1 de Abril de 1913): 7.

⁴¹ “El grave accidente de Golf (F.C.C.A.). Muerte del Compañero Colombo. Grandiosa manifestación de duelo”, *LF* N° 99, Año VII (15 de Abril de 1914): 1.

maquinistas y sus auxiliares y que eran desconocidos por el público en general.⁴² Ya unos años antes, el semanario *P.B.T.* había publicado una nota similar en la que daba cuenta de la “ruda labor del conductor de locomotoras”. Allí, refiriéndose a los maquinistas, afirmaba que “á esos hombres no se les concede la cualidad del valor, ni entran en el martirologio de los héroes, sino cuando han perecido hervidos en la sangre del monstruo despedazado”.⁴³ Esta actitud de *CyC* y *P.B.T.* difería de la que muchas veces tenía la prensa nacional y local al tratar el tema de los accidentes de trabajo. Así, en varias oportunidades *LF* denunció a los cronistas que “tratando el tema con ligereza” y mostrando su “ignorancia sobre las responsabilidades de la profesión ferroviaria”, culpaban a los trabajadores por los accidentes en los ferrocarriles.⁴⁴

Como se ha visto hasta aquí, las denuncias eran múltiples y variadas y apuntaban a señalar tanto la desidia y desinterés de las empresas que no realizaban un mantenimiento adecuado del material rodante y las vías ni contemplaban el riesgo inherente a la profesión ferroviaria, culpabilizando siempre al obrero cuando ocurrían accidentes, así como la inacción de las autoridades nacionales competentes que, desoyendo los reclamos del personal, no intervenían para regular los manejos y el servicio ofrecido por las compañías ferroviarias ni hacían cumplir las leyes. También fueron numerosos los reclamos formulados ante los poderes públicos—y difundidos en las páginas del periódico gremial—que, entre otras cosas, contemplaban la necesidad de una ley de accidentes que estableciera indemnizaciones obligatorias y derechos claros para el personal cuya responsabilidad y labor no era debidamente reconocida por las empresas, el Estado ni la opinión pública en general. En el apartado que sigue el análisis se detendrá en las fotografías que se publicaron junto con algunas de las noticias que informaban sobre accidentes, en un intento por rastrear qué información pueden aportar para comprender cómo los ferroviarios organizados en *LF* formularon quejas y demandas concretas, pero también ciertas nociones sobre las responsabilidades, riesgos y peligros de su profesión que fueron conformando una identidad obrera particular.

⁴² “La vida del maquinista ferroviario”, *LF* N° 100, Año VII (1 de Mayo de 1914): 3.

⁴³ “Máquinas y maquinistas”, *LF* n° 64, Año VI (1 de Noviembre de 1912): 4.

⁴⁴ “Los accidentes ferroviarios. Cómo se hace la crónica”, *LF* N° 10, Año I (1 de Julio de 1908): 1; “Ligerezas periodísticas”, *LF* N° 20, Año II (1 de Mayo de 1909): 2; “Los accidentes ferroviarios”, *LF* N° 22, Año II (1 de Julio de 1909): 6; “Nuevos accidentes en el G.O.A.”, *LF* N° 34, Año III (1 de Agosto de 1910): 3; “De Justo Daract. El triple choque de la estación Levalle”, *LF* N° 69-70, Año VI (1 de Febrero de 1913): 8.

El uso de las fotografías como "evidencia"

Algunas de las noticias que informaban sobre accidentes ferroviarios iban acompañadas de fotografías que ofrecían una o varias vistas de los siniestros. En este apartado me propongo realizar un ejercicio de reflexión a partir de las imágenes disponibles, que permita responder algunos de los interrogantes planteados al comienzo de este trabajo, principalmente en torno a qué nociones sobre el riesgo profesional, los derechos obreros y la identidad como ferroviarios articularon los trabajadores fraternales a partir de la problemática de los accidentes de trabajo. Esto implica tomar en consideración una serie de cuestiones sobre las imágenes, tales como su producción, destinatarios, usos, circulación y la cultura visual del contexto histórico en el que fueron producidas.

Durante los años aquí estudiados, 1907-1915, *La Fraternidad* publicó un total de veintitrés fotografías correspondientes a once accidentes⁴⁵, en su mayoría de gran magnitud y con personal y/o pasajeros fallecidos y/o gravemente heridos como consecuencia de los mismos. Es lógico suponer que las imágenes publicadas no fueron la totalidad de las fotografías de accidentes disponibles, y que de éstas se priorizaban aquellas que ofrecían las vistas más "espectaculares" y que eran más funcionales a lo que intentaba transmitir el gremio (además de que su publicación dependiera de diversos factores, como el espacio disponible o la calidad de las imágenes, entre otros). Una cuestión importante a tener en cuenta es el hecho de que los originales de las fotografías que aquí me propongo analizar no están disponibles— el gremio da por perdido todo el corpus de imágenes—, por lo cual trabajaré con las reproducciones fotográficas publicadas en los periódicos. En éstas, algunos detalles técnicos se pierden y, por supuesto, su calidad es menor que la de una fotografía original.⁴⁶ Según afirma Mirta Lobato en su estudio sobre la prensa gremial en las ciudades de Buenos Aires y Montevideo entre fines del siglo XIX y la primera mitad

⁴⁵ Para tener una idea de su proporción, hay que tener en cuenta que entre los ciento treinta y tres periódicos aparecidos entre octubre de 1907 y diciembre de 1915, se publicaron aproximadamente setenta y cinco noticias que informaban sobre accidentes (choques, descarrilamientos, explosiones, etc.), además de las más de cien advertencias, denuncias, reclamos y quejas que daban cuenta y alertaban de los peligros y negligencias en que incurrían las empresas.

⁴⁶ Al respecto, Boris Kossoy dice que la fotografía es una representación plástica indisolublemente incorporada a su soporte y resultante de los procedimientos tecnológicos que la materializaron. Por ello, afirma que una fotografía original es un "objeto-imagen", es decir, "un *artefacto* en cuya estructura es posible detectar las características técnicas típicas de la época en que fue producido" y, por ende, una fuente primaria diferente de la reproducción, que es una fuente secundaria con características diferentes al artefacto original de época (Kossoy, *Fotografía e historia*, 33-35).

del siguiente, durante las primeras décadas del siglo XX las fotos aparecieron en los periódicos gremiales en forma esporádica y en muchos casos, como éstos se imprimían en imprentas pequeñas y con máquinas rudimentarias, solían salir borrosas o con exceso de tinta.⁴⁷ Teniendo esto en cuenta, puede decirse que el caso de LF escapó a esta regla ya que no sólo publicó fotografías bastante nítidas sino que también lo hizo con mayor frecuencia que otros gremios en la misma época.⁴⁸

Respecto a la producción de estas imágenes, se sabe que algunas eran enviadas por asociados de las distintas secciones, a quienes a mediados de 1910 el gremio agradecía por adelantado la pronta remisión de las distintas fotografías de interés que pudieran conseguir sobre distintos sucesos de importancia para el gremio (de hecho, en ese ejemplar del periódico se publicaban tres fotografías de accidentes y una de los socios de una seccional de la provincia de Córdoba, enviada por ellos mismos).⁴⁹ Un número menor de fotos eran cedidas por semanarios y diarios nacionales y éstas generalmente, aunque no siempre, presentaban una mejor calidad debido a los mayores recursos técnicos de los que disponían. Por ende, hay dos fuentes bien distintas de donde provienen las imágenes. Por un lado, unas fueron tomadas por fotógrafos profesionales que trabajaban como fotoperiodistas para diarios y revistas nacionales. Por otro, están las que fueron tomadas ya sea por fotógrafos “amateurs”⁵⁰, que podían ser trabajadores ferroviarios o algún vecino de la localidad en donde ocurría el siniestro, o bien por fotógrafos de oficio que trabajaran por la zona de los hechos y gustaran de retratar sucesos conmocionantes, como podía ser un accidente ferroviario. Lo cierto es que en este caso no se puede saber con exactitud la autoría de las imágenes, aunque es factible que algunos asociados contaran con cámaras portátiles que usaran para retratar sucesos de importancia para el gremio. De hecho, una noticia publicada en *LF* en 1913 permite respaldar esta idea. En cada aniversario gremial, los 20 de junio, los socios se reunían en asambleas, cenas, bailes y

⁴⁷ Lobato, *La Prensa Obrera*, 89.

⁴⁸ Entre algunas de las fotografías publicadas durante estos años se encuentran las de los festejos de distintas secciones por el aniversario gremial, algunas de la comisión directiva, de reuniones o conferencias de importancia, de escuelas técnicas y bibliotecas, de algunos sepelios muy concurridos, el retrato de algunos compañeros fallecidos y las aquí me ocupan con las vistas de los accidentes.

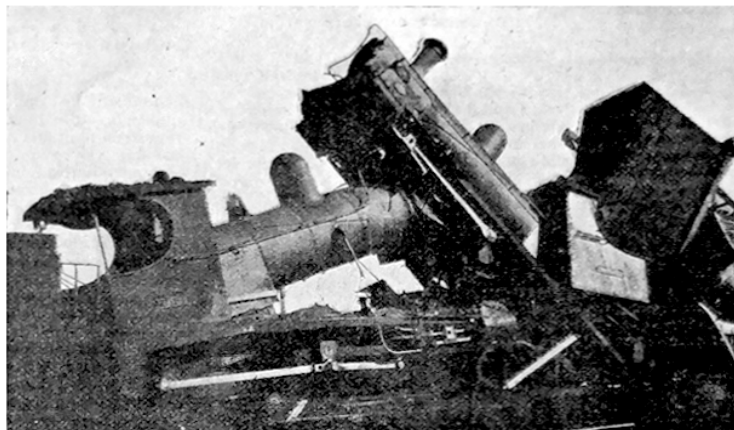
⁴⁹ “Fotografías para la Revista”, *LF* n° 32, Año III (1 de Mayo de 1910): 14.

⁵⁰ Respecto de los inicios de la fotografía amateur en Argentina, Luis Príamo cuenta que fue a partir de 1890 que ésta comenzó a generalizarse, primero entre burgueses adinerados y recién en los primeros años del siglo XX entre las clases medias por medio de cámaras portátiles de manejo sencillo. Lamentablemente, no brinda información sobre fotografía amateur entre los sectores trabajadores (Luis Príamo, “Fotografía y vida privada”, en Fernando Devoto y Marta Madero, comps., *Historia de la vida privada en la Argentina* [Buenos Aires: Taurus, 1999]).

picnics para celebrar y conmemorar los avances y logros de la organización. Muchas veces, se tomaban fotografías de los festejos realizados en las distintas secciones del país que, luego, junto con la crónica de los mismos, eran publicadas en el periódico. En este caso, tampoco se sabe con exactitud quiénes eran los autores de las instantáneas, no obstante, una noticia de los festejos de 1913 brinda una pista. Al narrar la celebración que tuvo lugar en una sección de la provincia de Córdoba, perteneciente a la línea del Ferrocarril Central Argentino, la crónica mencionaba que “El compañero Zerpa hábil aficionado fotógrafo, sacó varias fotografías de los diversos festejos realizados.”⁵¹ A partir de este dato, se puede pensar que el caso de este socio no fue una excepción en las filas del gremio.

Como dije en la introducción a este trabajo, aquí me propongo realizar un análisis de las fotografías de accidentes ferroviarios publicadas en el periódico *La Fraternidad*, considerando todo su potencial como fuentes para la investigación histórica. Me interesa reflexionar en torno a qué información brindan—más allá de lo que se dice en el texto de las noticias—que contribuya al conocimiento sobre cómo los trabajadores agrupados en LF articularon alrededor de los accidentes de trabajo ciertos reclamos, denuncias y nociones sobre lo que implicaba ser obrero ferroviario. Al observar las fotografías, se aprecia que la mayoría tienen una composición pensada, inclusive aquellas—la mayoría—que no fueron cedidas por diarios o revistas nacionales. Se nota que no son fotos improvisadas ni espontáneas y que fueron sacadas por personas que tenían conocimientos técnicos, cuyas tomas obedecían a criterios estéticos y normas sociales de la época. Algunas muestran sólo las vistas con los restos del accidente, en las que se pueden apreciar locomotoras y trenes descarrilados, chocados y restos de explosiones, como se ve en las imágenes abajo adjuntadas. La primera corresponde a un choque de trenes ocurrido en julio de 1909 en el Ferrocarril Córdoba y Rosario, como consecuencia—según se afirmaba—de una vía libre mal dada, y en el que murieron un maquinista y un foguista y otros dos resultaron heridos.

⁵¹ “Corral de Bustos”, *LF* n° 81, Año VI (15 de julio de 1913): 5.



Vista tomada momentos después del choque

Figura 1. Vista tomada momentos después del choque. Fuente: La Fraternidad.

Según la detallada y extensa crónica de *LF*, la fotografía publicada daba idea “de las terribles proporciones del choque”, con vagones “destrozados totalmente” e inclinados a ambos lados de la vía.⁵²



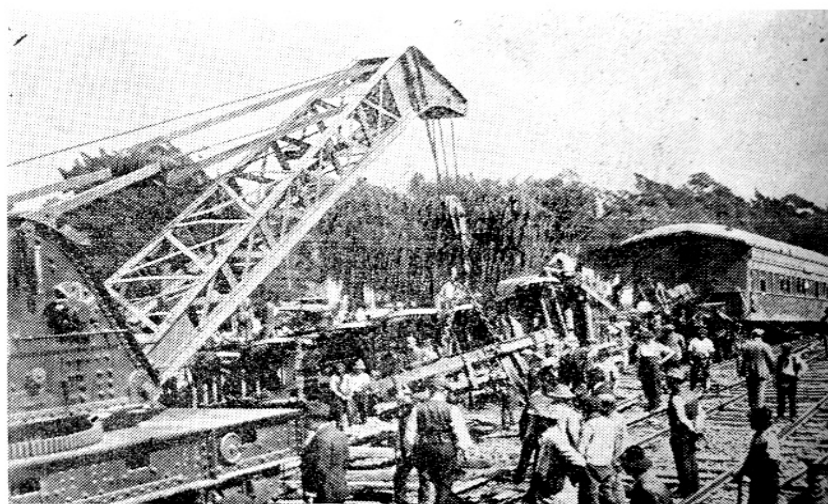
Figura 2. Segunda imagen publicada. Fuente: La Fraternidad.

La figura 2 fue una fotografía publicada junto con la noticia que informaba sobre la explosión de una locomotora del depósito Campana (provincia de Buenos Aires) del Ferrocarril Central Argentino, ocurrida en los primeros meses de 1910. Se la presentaba junto con otra foto como una “ilustración” que daba cuenta de la “terrible

⁵² “Una catástrofe más. Nuestras predicciones se cumplen. Las “vías libres” en el C. y R.”, *LF* n° 23 (1 de Agosto de 1909): 1.

catástrofe”, producto de la economía de la empresa, que como consecuencia dejaba un trabajador muerto y a otros tres heridos.⁵³

Otras fotografías (figura 3) muestran el despliegue de trabajos necesarios para normalizar las vías después de los accidentes, como la siguiente imagen publicada en *LF* en abril de 1914 y cedida junto a otras tres por el diario *La Nación*, quien las había publicado originalmente al día siguiente de ocurrido el descarrilamiento de un tren de pasajeros del Ferrocarril Central Argentino, mencionado en el apartado anterior. Este incidente causó gran conmoción en el interior del gremio—y fuera de él también, basta recordar el artículo de *CjC*—que dedicó la tapa y tres páginas del periódico para cubrir el siniestro en el que había fallecido el foguista y resultado herido el maquinista y varios pasajeros.⁵⁴



LA GRÚA EN ACCIÓN

Figura 3. Despliegue de trabajos necesarios para normalizar las vías después de los accidentes.

La grúa en acción. Fuente: La Fraternidad.

En muchas imágenes aparecen individuos—lo más probable es que algunos sean los mismos trabajadores ferroviarios, como lo indican las gorras típicas de los uniformes del personal de máquinas—posando junto con los restos del material rodante. En estas fotografías los retratados miran a cámara, aparecen parados de frente y con una postura erguida, posando para el fotógrafo, como se ve en la (figura 4). Según la crónica, el grabado adjunto daba “exacta cuenta de la magnitud de lo

⁵³ “Una nueva catástrofe. Explosión de la locomotora No 413. -Galpón Campana C.A. Los crímenes de la economía”, *LF* n° 32, Año III (Mayo 1° de 1910): 4.

⁵⁴ “El grave accidente de Golf (F.C.C.A.). Muerte del Compañero Colombo. Grandiosa manifestación de duelo”, *LF* n° 99, Año VII (Abril 15 de 1914): 1-2.

ocurrido” habiendo quedado el furgón “cabalgando” sobre una de las máquinas y “yendo la casilla a parar atrás de la chimenea”. Delante de los restos se pueden ver al menos veinte personas y algunos niños. Se informaba que el maquinista y foguista de uno de los trenes habían sido arrancados de la casilla debido al impacto, pero resultando ilesos.⁵⁵

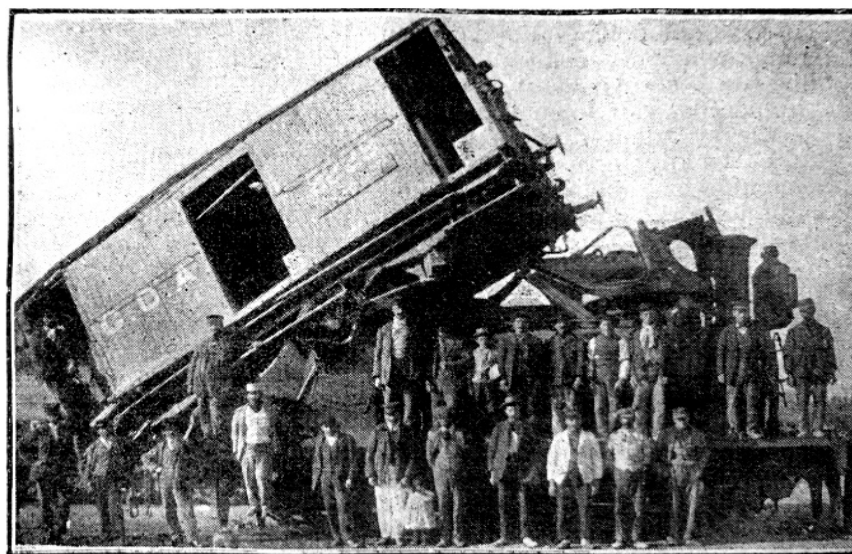


Figura 4. Individuos posando junto con los restos del material rodante. Fuente: La Fraternidad.

En otras imágenes las personas aparecen posando de manera informal, con posturas relajadas, apoyados sobre el material rodante y/o contemplando los restos del accidente, como se puede apreciar en las siguientes fotografías. La figura 5 corresponde a la explosión de una locomotora del depósito Campana del F.C. Central Argentino a principios de 1910.⁵⁶

⁵⁵ “Accidente en el Gran Oeste Argentino. El criterio sistemático de los gefes”, *LF* n° 32, Año III (Mayo 1° de 1910): 5.

⁵⁶ “Una nueva catástrofe. Explosión de la locomotora No 413.—Galpón Campana C.A. Los crímenes de la economía”, *LF* n° 32, Año III (Mayo 1° de 1910): 45.



Figura 5. Individuos posando junto con los restos de la locomotora, de manera informal.
Fuente: La Fraternidad.

La figura 6 es del accidente ocurrido el 30 de octubre de 1911 al desmoronarse un terraplén en las vías del ferrocarril a Malagueño (provincia de Córdoba), dejando a tres trabajadores de máquinas muertas. En la foto se puede ver a dos personas contemplando los restos del material rodante que, según narraba la crónica, por la posición en que había quedado evidenciaba que las aguas de lluvia habían socavado el terraplén al no poder encontrar salida debido a las modificaciones efectuadas por el Central Argentino al adquirir el ramal.⁵⁷

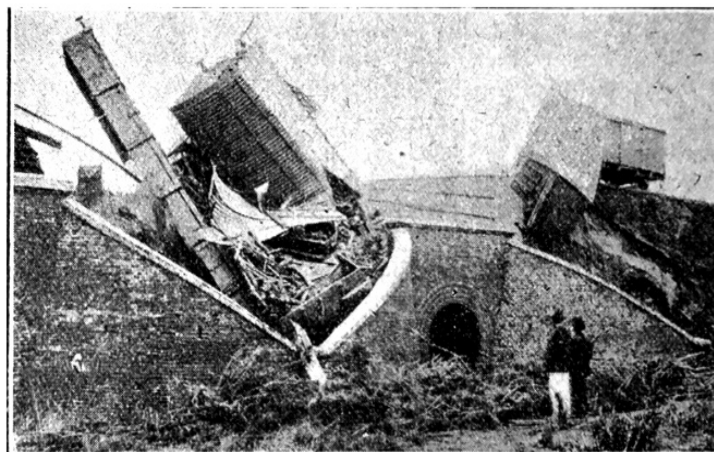


Figura 6. Desmoronamiento de terraplén en las vías del ferrocarril a Malagueño, 30 de octubre de 1911. Fuente: La Fraternidad.

⁵⁷ “La catástrofe de F.C. á Malagueño”, *LF* n° 50, Año V (Diciembre 1° de 1911): 9.

En algunas imágenes las personas aparecen subidas a los restos de las locomotoras y vagones chocados y/o descarrilados, como se ve en las figuras 7, 8, 9 y 10:



Figura 7. Choque del 27 de diciembre de 1910. Fuente: *La Fraternidad*.



Una vista del accidente.

Figura 9. Accidente del 27 de mayo de 1915. Fuente: *La Fraternidad*.



Figura 8. Descarrilamiento del 14 de marzo de 1911. Fuente: *La Fraternidad*.



Otra vista del accidente.

Figura 10. Accidente del 27 de mayo de 1915. Fuente: *La Fraternidad*.

La figura 7 corresponde al choque producido dentro de la Estación Córdoba entre un tren de carga y unos vagones que se encontraban en la vía, el 27 de diciembre de 1910,

y en el cual resultaron heridos tanto el maquinista como el foguista.⁵⁸ La figura 8 ofrece una vista del descarrilamiento producido el 14 de marzo de 1911 en territorio cordobés, en las vías del Ferrocarril Argentino del Norte y del cual varios trabajadores resultaron muertos y otros gravemente heridos.⁵⁹ Las figuras 9 y 10 corresponden al accidente ocurrido el 27 de mayo de 1915 en las vías del Ferrocarril Sud, a la altura del pueblo de Chillar ubicado en el centro de la provincia de Buenos Aires, al precipitarse un tren en un pantano causando varias muertes, entre ellas la del foguista, y dejando al maquinista y gran cantidad de pasajeros heridos.⁶⁰ Puede pensarse que en esas poses de algunos trabajadores junto con los restos de los accidentes se transmite algo de “orgullo” del ser ferroviario, lo que estaría relacionado con el riesgo que asumían los maquinistas y foguistas cada vez que se subían a la locomotora. De hecho, si se tienen en cuenta algunas de las nociones en torno al desempeño de la labor analizadas en el apartado anterior, las mismas características de la profesión—como el riesgo directo de la muerte y la responsabilidad de transportar pasajeros—podrían haber forjado una identidad ferroviaria atravesada por algún tipo de sentimiento heroico, viril y orgulloso.⁶¹ Por otro lado, en una de las imágenes pueden apreciarse algunas mujeres posando arriba del material rodante, quizá vecinas curiosas de la zona en donde había ocurrido el accidente. En relación a esto último, en algunas fotografías se ve amontonamiento de gente alrededor de los restos, lo que sugiere que los accidentes podían convertirse en acontecimientos espectaculares que movilizaban a la gente del lugar y capturaban la atención de muchos curiosos, que se acercaban a ver qué había sucedido y cómo habían quedado los ferrocarriles accidentados. Esto puede pensarse a partir de lo que se ve en imágenes como la de la grúa trabajando con los restos de un tren descarrilado o la abajo adjuntada, correspondiente al ya mencionado accidente ocurrido en las vías del Ferrocarril a Malagueño al desmoronarse un terraplén (Figura 11):

⁵⁸ “El choque de estación Córdoba (C.A.)”, *LF* n° 40, Año IV (Febrero 1° de 1911): 4.

⁵⁹ “El gran siniestro del Argentino del Norte. La desidia crónica de la empresa. El accidente causa numerosas víctimas. Relatos de los sobrevivientes”, *LF* n° 42, Año IV (Abril 1° de 1911): 7.

⁶⁰ “La renta de los ferroviarios. Dos accidentes en las vías del Sud y del Central Argentino. Fallecimiento de dos compañeros. La desidia patronal”, *LF* n° 128, Año VIII (Julio 1° de 1915): 13.

⁶¹ Para más información sobre las identidades y masculinidades ferroviarias, ver: Silvana A. Palermo “Masculinidad, conflictos y solidaridades en el mundo del trabajo ferroviario en Argentina (1912-1917)”, *Mundos do Trabalho* (v. 1, n 2): 94-123.

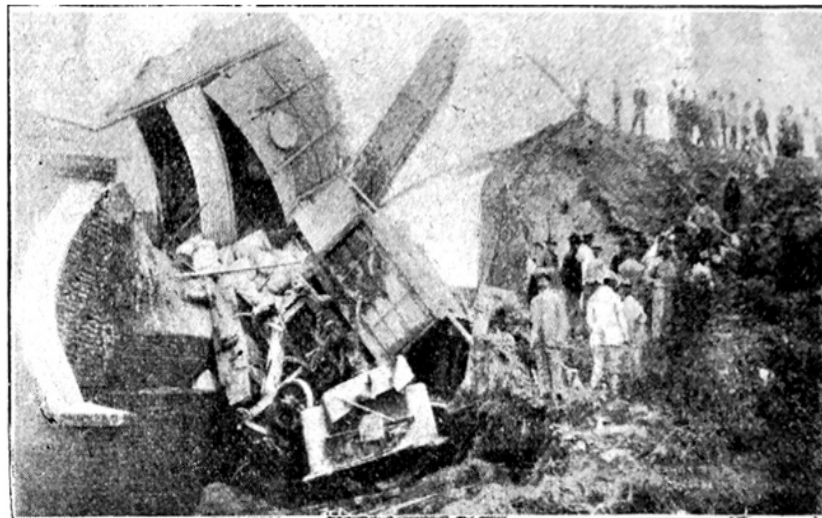


Figura 11. Desmoronamiento de terraplén en las vías del ferrocarril a Malagueño, 30 de octubre de 1911. Fuente: La Fraternidad.

Ahora bien, ¿bajo qué circunstancias estas escenas se volvieron fotografiables? ¿Por qué se tomaban estas fotografías? Y ¿por qué el periódico gremial las publicaba? Es decir, ¿qué objetivos operaban detrás de la difusión de estas imágenes? ¿Qué se intentaba transmitir? Como ya mencioné, las noticias que informaban sobre accidentes, así como las que advertían sobre irregularidades que representaban un peligro para el personal y/o los pasajeros, apuntaron a denunciar la negligencia y desidia de las empresas. Al divulgar estas denuncias en la prensa gremial, se pretendía llamar la atención tanto de los asociados como de la opinión pública, las empresas y autoridades nacionales, haciendo pública la injusticia que afectaba a los trabajadores del ferrocarril, en especial, al personal de máquinas. A tal punto llegaba el problema que era la propia vida de los trabajadores la que estaba en riesgo, y esto era lo que en numerosas notas *LF* ponía de relieve.

En general, al informar sobre un accidente se publicaba una crónica de los hechos en la que se resaltaba la responsabilidad de las empresas en las causas que lo habían ocasionado, mientras que los trabajadores—y en menor medida, los pasajeros cuando se involucraban trenes para público en general—eran presentados como las víctimas de esa situación. En estas noticias, las fotografías podían generar un impacto distinto a la simple lectura de las crónicas de los accidentes. Imágenes y texto podían transmitir distintas cuestiones y en este sentido funcionar de manera

complementaria.⁶² Al igual que el texto periodístico, las fotografías que los acompañaban pretendían informar sobre los accidentes ocurridos, aunque también generar conmoción, sensibilización o empatía de parte del público lector. En la mayoría de los casos eran presentadas como una evidencia, una verdad, una “revelación” que daba cuenta “exacta” de la “proporción” y “gravedad” de los siniestros narrados.⁶³ Así, por ejemplo, a principios de 1910 se publicó la información de un descarrilamiento ocurrido en la provincia de Santa Fe prescindiendo de la crónica y apelando casi exclusivamente a las siguientes dos imágenes (figuras 11 y 12), afirmando que las mismas daban “una idea exacta del descarrilamiento producido” del que afortunadamente habían salido ilesos los compañeros que conducían.⁶⁴

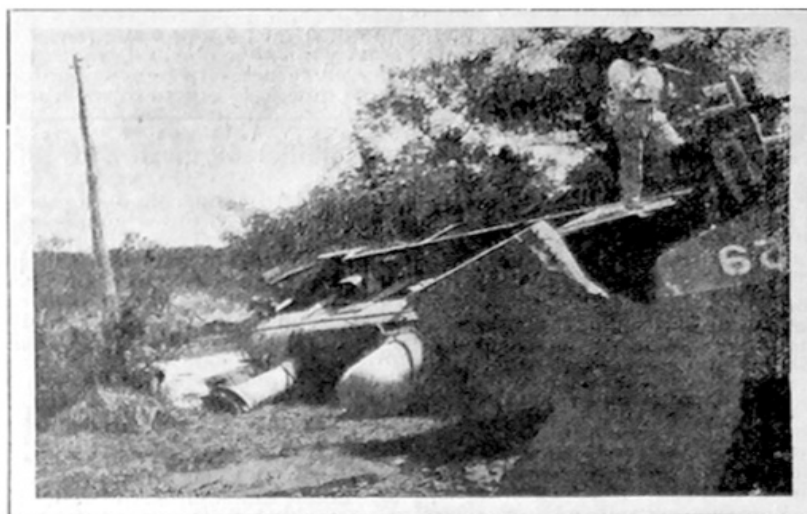


Figura 11. Descarrilamiento en Santa Fe de 1910. Fuente: La Fraternidad

⁶² Vale aclarar que la mayor parte de los afiliados del gremio sabían leer y escribir ya que esto era un requisito para quienes aspiraban a desempeñarse como maquinistas. De hecho, para aquellos que no sabían, ya fuere porque eran extranjeros y no conocían el idioma nacional o fuere porque simplemente no habían tenido acceso a este tipo de conocimientos, desde muy temprano LF se encargó de organizar “clases de instrucción” dirigidas a todos los asociados, para que pudieran presentarse a rendir examen de idoneidad con conocimientos técnicos, además de saber leer y escribir. Con el correr de los años se fueron fundando Escuelas Técnicas y Bibliotecas que perseguían el objetivo de instruir a sus asociados y contribuir así al elevamiento intelectual del gremio (Juan B. Chitti y Francisco Agnelli, *La Fraternidad 50° Aniversario*, Buenos Aires: Fabro, 2012 [1937]).

⁶³ “Una catástrofe más. Nuestras predicciones se cumplen. Las “vías libres” en el C. y R.”, *LF* N° 23, Año II (1 de Agosto de 1909): 1; “Un accidente en el F.C.S. Fe”, *LF* n° 27, 28 y 29, Año III (1 de Diciembre de 1909) y (Enero y Febrero de 1910): 8; “Accidente en el Gran Oeste Argentino. El criterio sistemático de los gefes”, *LF* n° 32, Año III (1 de Mayo de 1910): 5.

⁶⁴ “Un accidente en el F.C.S.Fe”, *LF* n° 27, 28 y 29, Año III (Diciembre 1909), (Enero y Febrero 1 de 1910): 8.

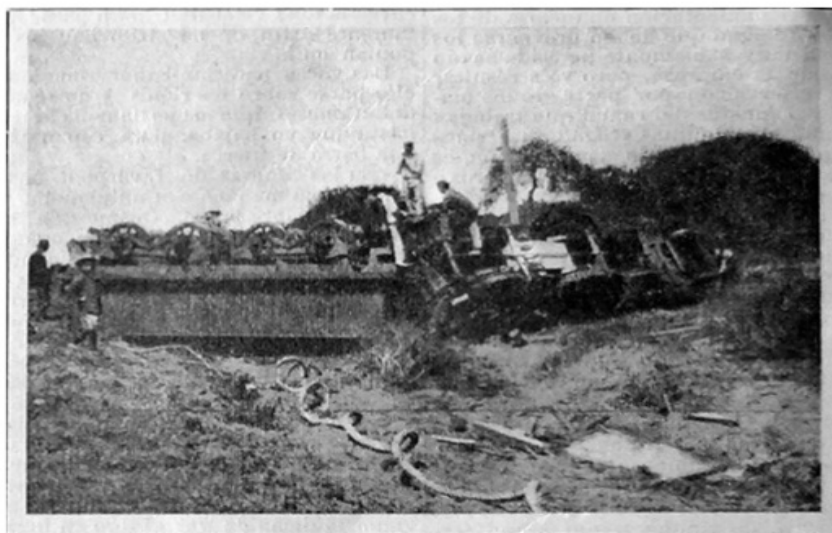


Figura 12. Descarrilamiento en Santa Fe de 1910. Fuente: La Fraternidad

Las fotografías eran así concebidas como una representación fidedigna de “lo real”, lo que les daba el crédito de “pruebas”, de testimonio que avalaban las denuncias que el gremio efectuaba y fundamentaban la urgente atención del problema que tanto reclamaba LF. Esto es concordante con la presunción de realismo de la que gozaba la fotografía por aquellos años, cualidad que con el correr del tiempo fue puesta en jaque.⁶⁵

Actualmente, es sabido que las fotografías no son neutrales, transparentes ni necesariamente objetivas. No son un espejo de la realidad, sino más bien una representación de ella realizada a partir de un recorte, un punto de vista y una intención. La práctica fotográfica está regulada por reglas, códigos y convenciones y los autores toman decisiones—explícitas y veladas—que involucran intenciones, valores, intereses, puntos de vista, etc. Así, por ejemplo, Boris Kossoy habla del fotógrafo como filtro cultural que con sus intenciones y elecciones influye en el producto final, siendo éste tanto un testimonio de una escena pasada como de su autor.⁶⁶ Asimismo, Kossoy advierte sobre las manipulaciones y diversas

⁶⁵ Existen varios estudios que han reflexionado en torno a las trampas que comportan las imágenes y a las distintas cualidades asociadas con éstas, y sus cambios a lo largo del tiempo. Entre otros Peter Burke, *Visto y no visto*, John Mraz, “¿Qué tiene de documental la fotografía? Del fotoreportaje dirigido al fotoperiodismo digital”, en <http://.../mraz08sp.html>, Boris Kossoy, *Fotografía e historia* (Buenos Aires: La Marca, 2001); Beatriz De Las Heras Herrero, *El testimonio de las imágenes: Fotografía e historia* (Madrid: Creaciones Vincent Gabrielle, 2013); Maria Eliza Borges Linhares, *História e fotografia* (Belo Horizonte: Autêntica, 2005).

⁶⁶ Boris Kossoy, *Fotografía e historia*, 41-42.

interpretaciones que ocurren a lo largo de la vida de una fotografía e involucran a diversos actores. Esto no implica descartar su valor como fuentes históricas, pero sí saber “que el asunto registrado muestra apenas un fragmento de la realidad, uno y sólo un enfoque de la realidad pasada: un *aspecto determinado*.”⁶⁷

En este mismo sentido, es importante tener en cuenta que las fotografías son mudas, no dicen nada por sí mismas y entonces es indispensable saber de qué se tratan, a qué refieren. Por ello, al analizar una fotografía se debe tener en cuenta el contexto en el que esta fue producida y reproducida, para así complementar la imagen con otras informaciones y poder comprenderla mejor.⁶⁸ Peter Burke advierte que el lector de imágenes que vive en una cultura o época distinta de aquella en la que éstas se realizaron se enfrenta a un problema más grave que los contemporáneos de las mismas. Entre ellos, identificar las convenciones narrativas o “discursos” que las subyacen, ya que siempre existieron “fórmulas”—composición de pequeñas dimensiones—a las que el artista podía recurrir.⁶⁹ Como ejemplo de la importancia de la identificación de estas fórmulas al analizar un corpus de fotografías, un trabajo de Margarita Alvarado Pérez sobre las fotografías tomadas a los mapuches en Chile a fines del siglo XIX y principios del XX, advierte que si bien éstas se ganaron el mote de “verdaderas”, “objetivas” y representativas de “lo mapuche”, la mayoría fueron producidas según la tradición fotográfica de la época, siguiendo las pautas del retrato fotográfico y según las condiciones técnicas de aquel momento. Por ende, eran fotografías normadas tanto en su aspecto estético como técnico, en la que los mapuches posaban según las exigencias del fotógrafo, y no de acuerdo a sus comportamientos y gestos propios.⁷⁰ Reconocer esto no implica de ninguna manera descartar su utilidad para la investigación histórica, pero sí admitir las trampas que encierran y que una mirada inocente y descontextualizada puede pasar por alto.

⁶⁷ Idem, 83 (la cursiva es del original).

⁶⁸ Sobre la importancia del contexto en el análisis e interpretación de imágenes fotográficas, ver Howard S. Becker, “Visual Sociology, Documentary Photography and Photojournalism: It’s (Almost) All a Matter of Context” en Jon Prosser, ed., *Image-based Research: A Sourcebook for Qualitative Researchers* (London: Falmer Press, 1998), 84-96.

⁶⁹ Peter Burke, *Visto y no visto*, 182.

⁷⁰ Margarita Alvarado Pérez, “Pose y montaje en la fotografía *mapuche*. Retrato fotográfico, representación e identidad”, en Margarita Alvarado Pérez, Pedro Mege Rosso y Christian Báez Allende, eds., *Mapuche Fotografías Siglos XIX y XX. Construcción y Montaje de un Imaginario* (Santiago de Chile: Pehuén, 2001), 13-35.

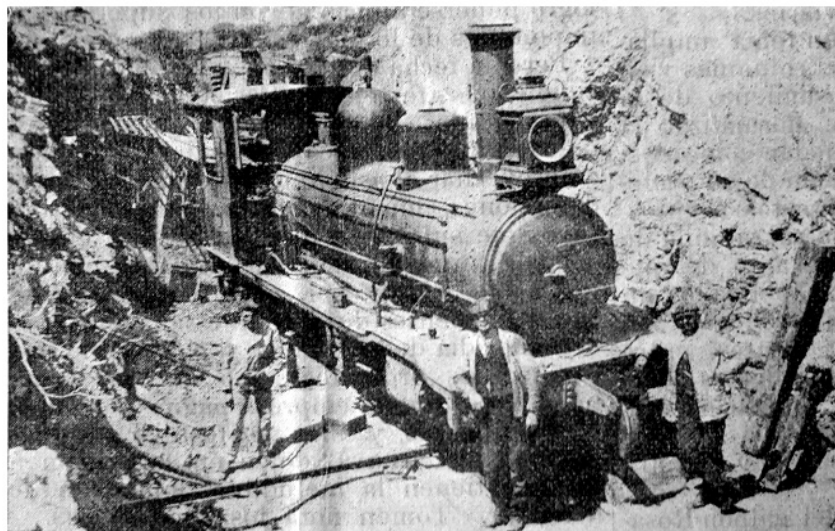


Figura 13. Descarrilamiento de marzo de 1911 en las vías del Argentino del Norte.
Fuente: La Fraternidad.

En el caso de las fotografías que aquí analizo, el contexto en el que ellas aparecieron publicadas es fundamental. De hecho, son imágenes periodísticas que se publicaban junto con textos y acompañaban—en forma para nada inocente—la lectura de ciertas noticias. Por ello es que no pueden ser analizadas ni comprendidas sin considerar el texto, y a veces epígrafe, junto con el que se publicaban. Como ejemplo vale la figura 13.

La misma corresponde a un descarrilamiento producido en marzo de 1911 en las vías del Argentino del Norte.⁷¹ Por sí sola, podría no llegar a transmitir que lo que allí se ve es un paisaje posterior a un accidente, y es recién a partir del texto que la imagen cobra sentido. Por un lado éste condiciona la interpretación de las imágenes y al mismo tiempo las contextualiza y cuenta cosas que ellas no pueden denotar por sí mismas. Complementa la información que las fotografías encierran y contribuye a conformar una historia de la cual la fotografía es solo un instante.⁷² Asimismo, las fotografías se presentaban como un reflejo fiel de lo dicho en el texto, y en este sentido se puede decir que desde *LF* se las concebía como autosuficientes, es decir, como una prueba en sí mismas, una prueba de que todo lo que estaba diciendo el

⁷¹ “El gran siniestro del Argentino del Norte...”, *LF* n° 42, Año IV (Abril 1° de 1911): 7.

⁷² Félix del valle Gastaminza, “Dimensión documental de la fotografía”, *Congreso Internacional sobre Imágenes e Investigación Social*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México D. F., 2002 (disponible online: <http://www.fcif.net/estetica/dimensionfotografia.htm>).

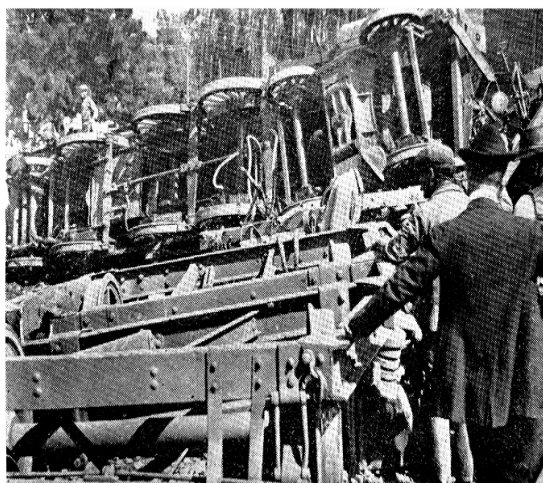
gremio era verdad, dotando así de autoridad a las denuncias realizadas. En este sentido, vale la pena preguntarse qué usos y fines podrían haber tenido las mismas fotografías, pero publicadas por otros actores, por ejemplo, las empresas ferroviarias. Es claro que éstas hubiesen pretendido dar cuenta de otras cuestiones, como podría ser la ineptitud del personal de máquinas que ponía en peligro a los pasajeros al conducir los trenes de forma imprudente. Pero publicadas por el gremio, las fotografías eran exhibidas como pruebas de sus denuncias, explotando así su cualidad de testimonio de algo que sucedió.

Entonces, *LF* publicaba las fotografías de los accidentes y éstas servían tanto para ilustrar sus denuncias como para fundamentar sus reclamos, generar un impacto que presionara a las empresas, autoridades nacionales y a la opinión pública y redundara en la reversión de las irregularidades difundidas en el periódico.⁷³ Además de esto, las fotografías cumplían una misión muy importante que era la de reflejar los horrores, riesgos y peligros a que estaban expuestos los trabajadores del ferrocarril, y esto era algo que las imágenes podían transmitir de manera distinta a las palabras. En este sentido, me atrevo a decir que las fotografías de los accidentes funcionaron como una alegoría del riesgo profesional que implicaba el trabajo del personal de máquinas y que, según expresó el gremio en reiteradas oportunidades, no era reconocido y valorado por la opinión pública y menos aún por las empresas. Así, por ejemplo, en 1914, a raíz del accidente ocurrido en la línea del Central Argentino en el que el foguista había fallecido y el maquinista y varios pasajeros habían resultado heridos, el periódico gremial remarcaba—como se expuso en el apartado anterior—que en general no se tenía en cuenta el peligro al que estaba expuesto el personal ferroviario, hasta que sucedía un accidente. Afirmaba que “En su puesto de trabajo, de responsabilidad y de peligro, jamás el personal se ve considerado de acuerdo con su delicada tarea” y concluía señalando que recién cuando sucedía una catástrofe se magnificaba la profesión, reconociéndose su peligro y responsabilidad, hasta quedar nuevamente opacada por otras noticias.⁷⁴ Luego de la crónica del accidente, se realizaba una breve descripción de la ceremonia de sepelio del compañero fallecido y se adjuntaba la transcripción de los discursos pronunciados por algunos de los

⁷³ Es posible pensar en otros usos y canales de circulación que podían tener estas fotografías, como por ejemplo su utilización en los litigios judiciales llevados a cabo ya fuera por los trabajadores para reclamar una indemnización a la empresa, tras haber sufrido un accidente, o bien en las causas iniciadas contra los maquinistas y foguistas que chocaban o arrollaban a alguien.

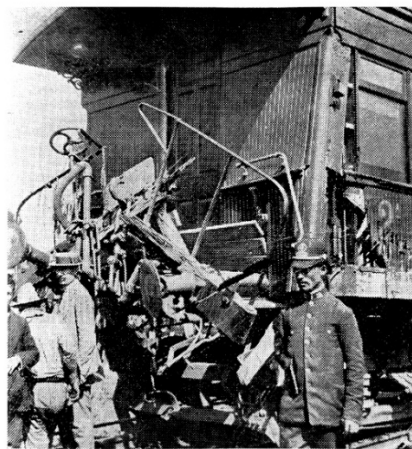
⁷⁴ “El grave accidente de Golf (F.C.C.A.)... *LF* n° 99, Año VII (15 de Abril de 1914): 1.

presentes, que en su mayoría apuntaron a resaltar los deberes, responsabilidades y riesgos de la profesión ferroviaria y a criticar a quienes ignoraban los mismos. Junto con la noticia se publicaban también cuatro “excelentes” fotografías, una de ellas adjuntada más arriba con la vista de una grúa trabajando en el lugar de los hechos, cedidas por el diario *La Nación*, “las mejores que se han publicado y que revela, en toda su aterradora realidad, lo grave del accidente”.⁷⁵



POSICIÓN EN QUE QUEDÓ LA LOCOMOTORA

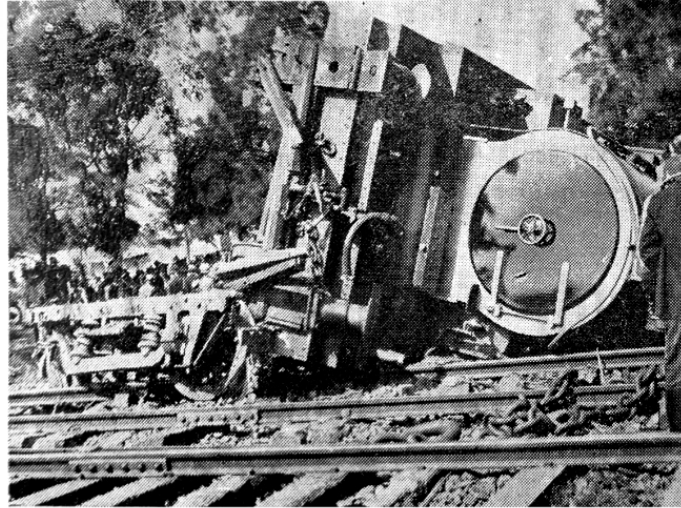
Figura 14. *Accidente de 1914 en la línea del Central Argentino.*
Fuente: *La Nación*



EL ÚLTIMO COCHE DE SEGUNDA CLASE

Figura 15. *Accidente de 1914 en la línea del Central Argentino.*
Fuente: *La Nación*

⁷⁵ Ídem, 4.



OTRA VISTA DE LA LOCOMOTORA VOLCADA

Figura 16. Accidente de 1914 en la línea del Central Argentino. Fuente: La Nación

En este caso, que no fue excepcional, las imágenes fotográficas sirvieron como testimonio del peligro constante que acechaba a los trabajadores ferroviarios y que se hacía tangible al producirse un accidente. En este sentido, resultaban sumamente eficaces debido al poder de condensación que poseían. Ellas tenían una fuerza simbólica en la que se concentraban y escenificaban varias de las cuestiones presentes en las denuncias en torno a los accidentes: la injusticia que implicaba la economía, desidia y negligencia de las empresas, pero también el riesgo, responsabilidad y ardua tarea que asumían los trabajadores ferroviarios, cuestiones inherentes a su profesión, pero “pocas veces reconocidas por el público en general”. Esta misma idea está presente en la noticia publicada en *LF* con la que decidí empezar este trabajo y en la que se anunciaba la donación de una fotografía que representaba un accidente ocurrido poco tiempo atrás en el que un maquinista y un foguista habían perdido la vida. Allí, se recalca el valor de la imagen como “prueba” de la ruda y responsable labor profesional de los compañeros expuestos constantemente al peligro y los accidentes.⁷⁶

Palabras finales

Este artículo buscó indagar el problema de los accidentes laborales desde la óptica de los propios trabajadores, tomando como caso de estudio a los ferroviarios

⁷⁶ “Obsequio de una fotografía”, *LF* n° 11, Año I (1 de Agosto de 1908): 7.

organizados en La Fraternidad. A partir del análisis de la prensa sindical, pudo reconstruir las principales denuncias y quejas que se gestaron en torno al tema y algunas de las demandas y exigencias que desde el gremio se formularon ante las empresas y los poderes públicos. También, recuperó ciertas nociones sobre el riesgo de la profesión que compartían estos trabajadores, quienes buscaban crear consenso sobre las responsabilidades y exigencias que implicaba su oficio, en un contexto en el que aún no estaba formalmente reconocido el riesgo profesional. A lo largo del análisis, salieron a la luz algunas de las concepciones sobre las obligaciones de las empresas y los derechos de los trabajadores que compartían los ferroviarios agremiados en LF. Partiendo de sus propias nociones sobre lo que concebían como justo, éstos utilizaron su organismo de prensa para denunciar las pésimas condiciones de trabajo—que implicaban peligros constantes para el personal—y para informar sobre el estado de los reclamos y demandas que se formulaban ante las empresas y ciertas instituciones del Estado. Considero que las reivindicaciones que se fueron articulando en torno a los accidentes de trabajo, constituyen un punto de mira privilegiado para pensar en cómo los trabajadores ferroviarios construyeron lenguajes de derechos, inclusive antes de que estos fueran oficialmente reconocidos. En este sentido, la ley de 1915 pudo servir para legitimar demandas que el gremio venía formulando desde años atrás⁷⁷.

Asimismo, este trabajo se propuso el desafío de tomar un corpus de imágenes fotográficas e incorporarlo al análisis histórico sobre la problemática que los accidentes ferroviarios implicaron para La Fraternidad entre los años 1907 y 1915. A partir de ello, se advirtió cómo las fotografías con las vistas de los accidentes fueron publicadas en el periódico gremial como evidencias y pruebas que reforzaban las denuncias efectuadas por la organización al tiempo que buscaban generar un impacto distinto al que podría transmitir la simple crónica de los hechos. A su vez, las imágenes fueron utilizadas como un símbolo de la responsabilidad y el peligro inherente a la profesión ferroviaria, aún poco reconocido por las empresas,

⁷⁷ Sin duda las denuncias formuladas por los trabajadores y sus organizaciones gremiales jugaron un rol en los cambios operados en torno a la protección del obrero que posibilitaron la sanción de una ley de accidentes. Igualmente, no debe perderse de vista que si bien la Ley 9688 contribuyó a crear un contexto más favorable a los trabajadores, su aplicación no estuvo exenta de conflictos y el texto presentaba deficiencias y contradicciones que los patrones aprovecharon para eludir su responsabilidad. Ver, por ejemplo, María Ester Rapalo, *Patrones y obreros. La ofensiva de la clase propietaria, 1918-1930* (Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 2012), 209-219.

autoridades nacionales y opinión pública, y también como símbolo de las consecuencias más extremas a las que podía llevar la economía de las empresas.

Si bien en los últimos años las imágenes han ganado un lugar y reconocimiento como documentos válidos para la investigación histórica, aún persiste el desafío de aprender cómo tratar con este tipo de fuentes a las que muchas veces, erróneamente, se las cree un espejo del pasado. Como cualquier documento del tiempo pretérito, las fotografías nada dicen por sí mismas y su potencial depende de las preguntas que el historiador se haga, de los interrogantes que se plantee. En este trabajo intenté realizar un aporte en este sentido, formulándole por primera vez preguntas a unas fotografías, convencida de que pueden aportar lo suyo al análisis histórico.

Obras citadas

- Alvarado Pérez, Margarita. “Pose y montaje en la fotografía *mapuche*. Retrato fotográfico, representación e identidad”, en Margarita Alvarado Pérez, Pedro Mege Rosso y Christian Báez Allende, eds. *Mapuche Fotografías Siglos XIX y XX. Construcción y Montaje de un Imaginario*. Santiago de Chile: Pehuén, 2001. 13-35.
- Ayuso, María Luz. “Luchas para la regulación del saber. Los saberes del trabajo de los maquinistas ferroviarios entre 1870 y 1930”, en *Diálogos y reflexiones en investigación: contribuciones al campo educativo. Investigadores en formación. Instituto de Investigaciones en Ciencias de la Educación*. Buenos Aires: Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires, 2010.
- Becker, Howard S. “Visual Sociology, Documentary Photography and Photojournalism: It’s (Almost) All a Matter of Context” en Jon Prosser, ed. *Image-based Research: A Sourcebook for Qualitative Researchers*. London: Falmer Press, 1998. 84-96.
- Bourdieu, Pierre. “La definición social de la fotografía”, en *Un arte medio. Ensayos sobre los usos sociales de la fotografía*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2003.
- Borges Linhares, Maria Eliza. *História e fotografia*. Belo Horizonte: Autêntica, 2005.
- Burke, Peter. *Visto y no visto. El uso de la imagen como documento histórico*. Barcelona: Crítica, 2001.

- Chitti, Juan B. y Agnelli, Francisco. *La Fraternidad 50° Aniversario*. Buenos Aires: Fabro, 2012.
- D'Uva, Florencia. "En reclamo de un resarcimiento: trabajadores y accidentes de trabajo en Buenos Aires (1900-1915)". *Páginas* n. 12 (6): 7-26.
- _____. "Solidaridad gremial, ayuda mutua y género entre los trabajadores ferroviarios en la Argentina de principios del siglo XX". Seminario de Historia Social en Perspectiva Latinoamericana. IV Sesión, FFyL/UBA (abril 2016).
- De Las Heras Herrero, Beatriz. *El testimonio de las imágenes: Fotografía e historia*. Madrid: Creaciones Vincent Gabrielle, 2013.
- Del valle Gastaminza, Félix. "Dimensión documental de la fotografía". *Congreso Internacional sobre Imágenes e Investigación Social*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luís Mora, México, D.F., 2002, en: <http://www.fcif.net/estetica/dimensionfotografia.htm>
- Goodwin, Paul. *Los Ferrocarriles británicos y la UCR (1916-1930)*. Buenos Aires: Ediciones La Bastilla, 1974.
- Haidar, Victoria. *Trabajadores en riesgo. Una sociología histórica de la biopolítica de la población asalariada en Argentina (1890-1915)*. Buenos Aires: Prometeo, 2008.
- Istar, Ernesto. *Los orígenes conflictivos de la seguridad social argentina*. Buenos Aires: CEAL, 1985.
- Kosoy, Boris. *Fotografía e Historia*. Buenos Aires: La Marca, 2001.
- Lobato, Mirta Z. *La Prensa Obrera*. Buenos Aires: Edhasa, 2009.
- Mraz, John. "¿Qué tiene de documental la fotografía? Del fotoreportaje dirigido al fotoperiodismo digital", en <http://.../mraz08sp.html>
- Panettieri, José. *Las primeras leyes obreras*. Buenos Aires: CEAL, 1984.
- Príamo, Luis. "Fotografía y vida privada", en Fernando Devoto y Marta Madero, comps. *Historia de la vida privada en la Argentina*. Buenos Aires: Taurus, 1999.
- Ramacciotti, Karina. "De la culpa al seguro. La Ley de Accidentes de Trabajo, Argentina (1915-1955)". *Mundos do Trabalho*, vol. 3, no.5 (2011): 266-284.
- _____. "¿Soldados del trabajo o ciudadanos? La Ley de Accidentes de Trabajo en la Argentina, 1915-1955" en Mirta Lobato y Juan Suriano, comp. *La sociedad del trabajo. Las instituciones laborales en la Argentina (1900-1955)*. Buenos Aires: Edhasa, 2014.
- _____. "Influencias internacionales sobre la gestión de los accidentes de trabajo en Argentina. Primera mitad del siglo XX". *e-I@tina*. vol.12, no. 48 (2014): 1-22.

- Rapalo, María Ester. *Patrones y obreros. La ofensiva de la clase propietaria, 1918-1930*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 2012. 209-219
- Schjolden, Line. "Sentencing the Social Question: Court-Made Labour Law in Cases of Occupational Accidents in Argentina, 1900-1915", *Journal of Latin American Studies*. 41 (Febrero 2009): 91-120.
- Suriano, Juan. "Estado y conflicto social: el caso de la huelga de maquinistas ferroviarios de 1912". *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana, Dr. E. Ravignani*, 4 (2do semestre 1991).
- Wilson, Michael. "Visual Culture: A useful category of historical analysis?" en Vanesa R. Schwartz y Jeannene M. Przyblyski, eds. *The Nineteenth-Century Visual Culture Reader*. New York: Routledge, 2004. 26-33.