



Género y desigualdades en el mercado de trabajo: la desmarcación de los choferes particulares del servicio doméstico en la Argentina*

Gender and inequalities in the labor market: the separation of private drivers from domestic service in Argentina

As desigualdades de gênero no mercado de trabalho: a separação dos motoristas particulares de serviço doméstico na Argentina

Inés PÉREZ**

Recibido: 03.09.16

Aprobado: 18.04.17

RESUMEN

A lo largo del siglo XX el trabajo asalariado fue progresivamente regulado por el Estado y asociado a distintos derechos sociales. El servicio doméstico fue pobre y tardíamente incluido dentro de dichas regulaciones, solo después de la separación de algunas ocupaciones especializadas que anteriormente eran consideradas parte de este tipo de trabajo. En efecto, hacia los años cuarenta algunos trabajadores que antes formaban parte del servicio doméstico, lograrían la sanción de estatutos específicos que les garantizaban un estatus independiente. Puntualmente, en 1946 los choferes lograron la sanción de un estatuto que los excluía explícitamente del servicio doméstico, otorgándoles una serie de derechos que las trabajadoras domésticas no conseguirían sino hasta una década más tarde y, aún entonces, sólo de manera limitada. A partir del análisis de proyectos de ley, debates parlamentarios, revistas jurídicas y de jurisprudencia, en este artículo reconstruyo los caminos a través de los que los choferes lograron distinguirse del servicio doméstico, constituyéndose como una ocupación profesionalizada, observando el peso que el género tuvo en este proceso.

Palabras clave: trabajo; género; derechos laborales; servicio doméstico; choferes particulares

*La investigación en la que se basa este artículo fue realizada gracias al financiamiento de la Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica recibido en el marco del PICT 2013-3089.

**Universidad Nacional de Mar del Plata/ Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (UNMdP/ CONICET). Email: inesp18@yahoo.com

ABSTRACT

Throughout the twentieth century, work was progressively regulated by the state and associated with different social rights. Domestic service was poor and belatedly included in these regulations, only after the separation of certain specialized occupations that were previously considered part of this work. Indeed, during the nineteen forties some workers formerly part of domestic service, would achieve the enactment of specific regulations that guaranteed them an independent status. As part of this process, in 1946 private drivers obtained the sanction of a specific legal code that explicitly excluded them from domestic service, giving them certain rights that would only be recognized for domestic workers a decade later and, even then, only in a limited way. From the analysis of bills, parliamentary debates, legal journals and case law, in this article I reconstruct the paths through which private drivers were able to distinguish themselves from domestic service, becoming a professionalized occupation, noting the significance that gender had on this process.

Key words: work, gender, labor rights, domestic service, private drivers

RESUMO

Ao longo do século XXo trabalho assalariado foi progressivamente regulados pelo Estado e associada com diferentes direitos sociais. Serviço doméstico era pobre e tardiamente incluídos nestes regulamentos, só depois a separação de certas ocupações especializadas que foram anteriormente considerados como parte deste trabalho. Com efeito, ao longo os anos quarenta alguns trabalhadores que faziam parte do serviço doméstico, iria conseguir a promulgação de leis específicas garantindo-lhes um status independente. Especificamente, em 1946 os motoristas conseguiu a promulgação de uma lei que explicitamente excluídos os trabalhadores domésticos, concedendo-lhes uma série de direitos que os trabalhadores domésticos não iriam ficar até uma década mais tarde e, mesmo assim, apenas de forma limitada. A partir da análise de contas, debates parlamentares, revistas jurídicas e jurisprudência, neste artigo eu reconstruir os caminhos através dos quais os motoristas foram capazes de distinguir o serviço doméstico, tornando-se uma ocupação profissionalizada, observando-se o peso que o gênero estava em este processo.

Palavras-chave: trabalho; gênero; direitos trabalhistas; serviço doméstico; motoristas particulares

SUMARIO

1. Introducción; 2. El servicio doméstico y el surgimiento del derecho laboral en la Argentina; 3. Escisiones en el servicio doméstico: el caso de los choferes particulares; 4. Consideraciones finales

Introducción

A lo largo del siglo XX el trabajo asalariado fue progresivamente regulado por el Estado y asociado a distintos derechos sociales (Suriano, 2007). El servicio doméstico fue pobre y tardíamente incluido dentro de dichas regulaciones, y solo luego de la separación de algunas ocupaciones especializadas que anteriormente eran consideradas parte de este tipo de trabajo.¹ En efecto, en los años cuarenta algunos trabajadores que antes formaban parte del servicio doméstico lograron conquistar un estatus independiente (Pérez, 2015 a). Puntualmente, en 1946

¹ Esto es similar a lo ocurrido en otros espacios (Sarti, 2006; Blackett, 2011).

los choferes lograron la sanción de un estatuto específico que los excluía del servicio doméstico, otorgándoles una serie de derechos (reducción de la jornada de trabajo, indemnización por despido y preaviso, descanso semanal de 36 horas corridas, etc.) que los trabajadores domésticos no conseguirían sino hasta una década más tarde y, aún entonces, solo de manera limitada. Los choferes habían buscado establecer esa distinción desde al menos dos décadas antes. Al quedar subsumidos bajo la categoría "servicio doméstico" habían sido excluidos explícitamente de distintos derechos garantizados contemporáneamente a otros trabajadores. Esa exclusión los llevó a constituirse como un sector específico dentro del gremio de los trabajadores domésticos, del que aún formaban parte, y a buscar el apoyo de legisladores provenientes de diferentes sectores políticos para lograr distinguirse jurídicamente de aquel sector.

El reconocimiento de distintos derechos laborales se apoyó en definiciones específicas del trabajo que, aunque variaron a lo largo del tiempo, mantuvieron un sesgo androcéntrico. La identificación de un trabajo "moderno" y "productivo" como objeto de atención de las políticas laborales -es decir, como objeto de intervención pública- supuso, como contrapartida, el relegamiento de otros trabajos ("tradicionales", "no productivos") al ámbito privado, del que el Estado no debía intervenir. Esta forma de clasificar el trabajo tiene una marca de género, que excede el hecho de que fueran mujeres o varones quienes lo realizaran, y que implica su identificación como masculino o femenino. Siguiendo a Joan Scott (2008), podríamos decir que en la historia de la clase obrera no solo importa el género de los trabajadores, sino también el género del trabajo y de las formas en que se lo representó históricamente.

Aunque la definición del servicio doméstico sería objeto de debate durante la primera mitad del siglo, las reticencias a regularlo -que demoraron la sanción de un estatuto para el sector hasta 1956- estuvieron asociadas a su caracterización como un trabajo tradicional, establecido en el mundo de lo privado. Para lograr su inclusión en las protecciones brindadas por distintos derechos laborales, los choferes debieron mostrar que su trabajo se ajustaba a las nociones androcéntricas de trabajo que el Estado había regulado, insistiendo en que su trabajo era moderno, implicaba el uso de máquinas y requería de saberes específicos, contribuía al desarrollo de la Nación, y era realizado en el mundo público.

En América Latina, trabajo y género han sido tópicos largamente abordados por la historiografía. Dichos estudios han tendido a centrarse en la participación de las mujeres en el mundo del trabajo industrial, así como en algunas ocupaciones feminizadas (James y French, 1997; Weinstein, 1996; Arias y Wilson, 1997; Hutchison, 2001; Lobato, 2000 y 2007; Nari, 2004; Queirolo, 2004 y 2015). A pesar de su relevancia en el mercado de trabajo durante todo el siglo XX, el servicio doméstico no ha ocupado un lugar destacado en esos estudios.² Este artículo busca contribuir a la historia del servicio doméstico desde una mirada de género, a partir de la reconstrucción de una de las escisiones que tuvieron lugar dentro del sector (Cárdenas, 1986; Zurita, 1997; Vázquez Lorda, 2010; Pite, 2011; Remedi, 2012; Allemandi, 2012 y 2017; Acha, 2013; Pérez y Canevaro, 2015). El foco sobre la profesionalización de una ocupación identificada como masculina y su separación del (ya para

² En Argentina, a pesar de su descenso relativo -explicado por el crecimiento de otras ocupaciones, en especial en la industria y el comercio- y de los cambios en las ocupaciones incluidas bajo este rótulo, el servicio doméstico sería el sector que más mujeres ocuparía dentro del mercado de trabajo durante toda la primera mitad del siglo XX. Así, mientras en 1914 las 57.000 trabajadoras ocupadas en el sector prácticamente igualaban "la suma de tejedoras, modistas y costureras", para 1947, casi al 29,4% de las mujeres económicamente activas en el total del país se ocupaban en el servicio doméstico. Estos números, sin embargo, deben ser tomados con precaución, por el cambio en las categorías censales y en la definición del "servicio doméstico" que tuviera lugar a lo largo de la primera mitad del siglo XX. Para inicios de siglo, era corriente considerar como parte del servicio doméstico a quienes desarrollaban tareas de servicio en establecimientos industriales y comerciales. Para los años cuarenta, "el servicio doméstico", en cambio, sólo comprendería actividades desarrolladas en el marco del hogar de los empleadores. A pesar de estas transformaciones, las actividades consideradas como "servicio doméstico" en distintos momentos fueron de suma relevancia en términos de la participación femenina en el mercado de trabajo (Lobato, 2007: 59; Allemandi, 2012: 404; Zurita, 1997).

entonces altamente feminizado) servicio doméstico permitirá reponer el peso del género en la construcción de desigualdades en el mundo del trabajo remunerado.

A partir del análisis de proyectos de ley, debates parlamentarios, revistas jurídicas y jurisprudencia, en este artículo reconstruyo los caminos a través de los que los choferes lograron distinguirse del servicio doméstico, constituyéndose como una ocupación profesionalizada.³ En particular, me detengo en el peso que el género tuvo en este proceso. El artículo está organizado en dos apartados. En el primero, reconstruyo las nociones de "trabajo" que el Estado argentino comenzó a proteger desde las primeras décadas del siglo XX, observando las razones para la exclusión del servicio doméstico. En el segundo, me detengo en las escisiones ocurridas dentro del servicio doméstico a lo largo de la primera mitad del siglo, centrándome en las estrategias de los choferes para conseguir su desmarcación y la sanción de un estatuto específico.

El servicio doméstico y el surgimiento del derecho laboral en la Argentina

En Argentina, las discusiones acerca de la regulación del trabajo surgieron entre fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX, en un contexto de preocupación por las transformaciones sociales vinculadas a la intensidad del crecimiento urbano, a la inmigración, al aumento del trabajo industrial y, especialmente, al desarrollo del movimiento obrero. Estos elementos marcaron una agenda política en la que, desde distintas perspectivas ideológicas, se intentó dar respuesta a las nuevas situaciones. A partir de los primeros años del siglo se aprobaron distintas leyes que buscaban mejorar la protección de los trabajadores –como la ley de descanso dominical sancionada en 1905, o la ley de trabajo de mujeres y menores, en 1907–. Por otra parte, en 1904, se presentó el primer proyecto de un Código de Trabajo, que no llegó a ser sancionado. Sin embargo, se ha sostenido que fue recién en 1915, con la ley de accidentes de trabajo (ley 9.688), que la mirada del contrato de trabajo como un tipo de relación jurídica con características particulares comenzó a instalarse en la legislación argentina (Suriano, 2007; Stagnaro, 2012).

Si las primeras leyes laborales habían descansado en las herramientas disponibles en los Códigos Civil y Comercial para regular la relación contractual de venta del trabajo –como un acuerdo entre iguales regido por las leyes de la oferta y la demanda, caracterizada como una “locación de servicios”–, ya en los inicios del siglo XX distintas voces daban cuenta de la inadecuación de dichas herramientas jurídicas para responder a las nuevas realidades instauradas por la creciente industrialización. La noción de “contrato de trabajo” –que, a pesar de no ser incorporada en una legislación específica hasta la década de 1970, informó los debates de este período–, en cambio, remitía a una relación esencialmente desigual, en la que una de las partes no tenía “libre voluntad” para negociar sus condiciones. En este sentido, la ausencia de un contrato por escrito no anulaba la relación, a diferencia de lo que ocurría con otros contratos. Del mismo modo, dicha ley contemplaba la posibilidad de abuso por la parte empleadora. La ley reconocía no sólo la desigualdad de las partes de la relación laboral, sino también que el trabajo podía enfermar y que el Estado tenía el deber de tutelar dicha relación (Ramacciotti, 2011; Stagnaro, 2012).

La ley 9.688 establecía, sin embargo, algunas limitaciones en su aplicación: sólo era aplicable a los trabajadores de las industrias explícitamente enumeradas en su articulado.⁴ En tanto la necesidad de una ley así había surgido de las modalidades de trabajo generadas por las nuevas tecnologías introducidas en la industria, no todas las ocupaciones fueron inicialmente

³ Este artículo está construido sobre el análisis de los Diarios de Sesiones de las Cámaras de Diputados y Senadores del Congreso Nacional, así como de los expedientes iniciados por el Congreso referidos a los choferes particulares y al servicio doméstico. El corpus documental está constituido, además, por los artículos y fallos referidos a estos trabajos publicados en las revistas jurídicas *La ley y Derecho del Trabajo*.

⁴ Mario Deveali, “Evolución de la legislación sobre accidentes de trabajo”, *Derecho del Trabajo*, Vol. 15, 1955, pp. 631-639.

incluidas en el régimen de accidentes de trabajo. Los trabajadores incluidos dentro del régimen sancionado por la ley 9.688 eran aquellos que se desempeñaban en:

“fábricas, talleres y establecimientos industriales en general donde se emplea[ra] para el trabajo una fuerza distinta a la del hombre; construcción, conservación y reparación de edificios, vías férreas, puertos, diques, canales y trabajos análogos; minas y canteras; empresas de transporte, carga y descarga; fabricación y uso de explosivos o materias inflamables y de electricidad; industrias forestal y agrícola tan sólo para las personas ocupadas en el transporte o servicio de motores inanimados; trabajos de colaboración, reparaciones o desmontes de instalaciones telegráficas, telefónicas o pararrayos; toda industria o empresa similar peligrosa para los obreros no comprendida en la enumeración anterior y que hubiera sido declarada tal por el poder ejecutivo previo informe del departamento de trabajo, con treinta días al menos de anterioridad a la fecha del accidente.”⁵

Desde las últimas décadas del siglo XIX, la descripción de las condiciones de salud fue reiteradamente utilizada por distintos actores, desde médicos y juristas del Departamento Nacional de Higiene, a sectores del movimiento obrero, para demandar la intervención del Estado en la regulación de las relaciones laborales (Recalde, 1997; Ramacciotti, 2011). Si los cambios urbanos motivaron esta intensa preocupación por la salud y la higiene, los cambios tecnológicos incorporados al mundo de la producción dieron lugar a una multiplicación de los accidentes en el mundo laboral vinculados con el uso de las nuevas máquinas (Armus, 2007; Liernur y Silvestri, 1993). Estos elementos tuvieron un papel clave en la fundamentación de la ley de accidentes de trabajo, pero también fueron utilizados como argumentos para la sanción de otras leyes, como la ley de descanso dominical (ley 4.661, de 1905), y las leyes de trabajo de mujeres y menores de 1907 y 1924 (leyes 5.291 y 11.317), también centradas en el trabajo industrial. En particular, con la excepción de algunos artículos de dichas leyes, y a pesar de la fuerte proporción de mujeres y menores que se ocupaban en este sector, estas regulaciones excluyeron a quienes se desempeñaban en el servicio doméstico.

Ahora bien, si inicialmente la legislación laboral había estado centrada en el trabajo industrial, los trabajadores de comercio pronto ganarían relevancia. En 1929, por ejemplo, cuando se legisló la jornada laboral de 8 horas diarias y 40 horas semanales, mientras los trabajadores rurales y del servicio doméstico seguían siendo excluidos, los empleados de comercio, en cambio, fueron incluidos entre los trabajadores protegidos. Lo que es más significativo es que, en 1933, el Congreso sancionó una reforma del Código de Comercio, mediante la ley 11.729, a partir de la que se reconocieron distintos derechos laborales a los trabajadores de comercio, como la indemnización por despido y preaviso, que otorgaban estabilidad a los trabajadores. Dicha ley 11.729 incluso reconocía derechos, como las vacaciones pagas, que sólo serían reconocidos al conjunto de los trabajadores una década después.⁶

Si el trabajo industrial ya no era el único protegido por las leyes laborales, la exclusión del servicio doméstico era, ahora sí, una exclusión específica que debía ser justificada. Mientras la ley de accidentes de trabajo fue sancionada en el marco de un consenso en torno de que el trabajo que el Estado debía proteger era aquel vinculado con los avances tecnológicos que había supuesto el llamado "industrialismo moderno", quince años después, la ley de jornada de trabajo fue aprobada en un escenario distinto. Para 1929 la mayoría de los legisladores consideraba que, en principio, las protecciones contempladas en la ley debían incluir a los trabajadores argentinos casi sin distinciones. Si algunos eran excluidos de esta normativa (como los trabajadores rurales y el servicio doméstico) era, en la opinión mayoritaria, por las dificultades que la implementación de la jornada laboral tendría en algunas zonas del país, en

⁵ Ley 9.688, *Anales de legislación argentina 1889-1919*, Buenos Aires, La ley, 1954 pp. 950-1020.

⁶ *Anales de legislación argentina 1920-1940*, Buenos Aires, La ley, 1953, pp. 477-483. Las vacaciones pagas fueron incorporadas a los derechos de los trabajadores en 1945 (Suriano, 2007: 86).

especial en las áreas rurales. Se argumentaba, además, que la inclusión de todos los trabajadores en este régimen dificultaría la sanción de una ley que consagraba un derecho por el que los trabajadores habían luchado largamente.⁷

Puntualmente, la exclusión del servicio doméstico se fundaba en una disposición establecida en el Código Civil, sancionado en 1869. De acuerdo al Código, esta actividad debía ser regulada por ordenanzas municipales. Como han señalado Mirta Lobato y Juan Suriano, las características del trabajo asalariado, que ya eran dominantes en el país para fines del siglo XIX, no estaban presentes de manera regular en el territorio argentino ni entre todos los trabajadores, aún en las primeras décadas del XX (Lobato y Suriano, 2014). En este sentido, se ha sostenido que, en muchas regiones, el servicio doméstico estaba caracterizado por complejos lazos de dependencia.⁸ Aunque los legisladores por la mayoría entendían que esas relaciones debían modernizarse y que la regulación del Código Civil era arcaica, no consideraban tener los antecedentes suficientes para legislar en otro sentido. Por otro lado, las particularidades del servicio doméstico, caracterizado por la convivencia con la familia del empleador, llevaban a la mayoría de los legisladores a sostener que lo más adecuado era idear una regulación especial para el sector.⁹

Para entender la negativa de la mayoría a incluir al servicio doméstico en esta legislación, resulta interesante observar los fundamentos dados al proyecto de ley por el miembro informante de la comisión de legislación del trabajo, el diputado de la Unión Cívica Radical, Carlos J. Rodríguez. En su presentación del proyecto en la sesión plenaria de la Cámara de Diputados, Rodríguez sostenía que la ley debía sancionarse por razones de orden fisiológico, económico y social. Las primeras se vinculaban a la conservación de la higiene y la salud de los trabajadores; las segundas, a la justa distribución de la riqueza "entre todos los que contribuyen a crearla"; y las últimas, a la mejora en las condiciones de vida de la familia obrera.¹⁰ Aunque el propio Rodríguez más tarde estaría a favor de la limitación de la jornada laboral del servicio doméstico, al hacer hincapié en la imagen de la familia obrera -sostenida por el ingreso del varón trabajador-, y en el carácter "productivo" del trabajo protegido por esta ley, había establecido límites al carácter pretendidamente universalista de su discurso, límites especialmente concernientes en lo que hace al servicio doméstico.

La reticencia a legislar sobre este trabajo se fundaba, en buena medida, en el vínculo establecido con la familia del empleador. El hecho de que se realizara al interior del su hogar hacía que el regularlo significara un avance sobre el mundo "privado". Ahora bien, el carácter domiciliario de este trabajo no era el punto definitorio. El trabajo a domicilio, definido como el trabajo u oficio manual realizado por cuenta ajena, había generado una fuerte preocupación entre los legisladores, que lo concebían como una de las formas de explotación más severas introducidas por las nuevas modalidades productivas asociadas a la industria. Esas preocupaciones dieron lugar a que el trabajo domiciliario fuera regulado desde 1918, mientras que el servicio doméstico carecería de un estatuto específico hasta 1956. Si no el que se realizara en el espacio "privado", ¿qué era lo que lo obstaculizaba la regulación legal del servicio doméstico?

El hecho de que quienes se desempeñaban en el servicio doméstico no generaran con su trabajo un producto objetivable hacía que se lo caracterizara como un trabajo "improductivo". En ese elemento, por ejemplo, se cifraba cierto desdén hacia esta ocupación, incluso de parte de quienes abogaron tempranamente por su protección. Así, por ejemplo, en el marco de la discusión de la ley de jornada de trabajo, el diputado socialista Adolfo Dickman sostenía que aquellas sociedades en las que una importante cantidad de hombres se empleaba en el servicio doméstico incurrían en un "verdadero despilfarro de energías sociales" y aconsejaba medidas

⁷ *Diario de Sesiones, Cámara de Diputados de la Nación*, 18 de Septiembre de 1928, p. 445 y siguientes.

⁸ Fernando Remedi, "Esta descompostura general...", ob. cit.

⁹ Ver intervención del diputado Landaburu. *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación*, 18 de Septiembre de 1928, p. 451 y siguientes. Esto ha sido trabajado con mayor detalle en Pérez (2015 a)

¹⁰ *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación*, 18 de Septiembre de 1928, p. 426 y siguientes.

para limitar la cantidad de sirvientes por hogar, así como la organización de empresas dedicadas a resolver los trabajos del hogar sin que mediase una relación servil entre trabajadores y empleadores.¹¹

Por otra parte, ya para las primeras décadas del siglo XX, el servicio doméstico era una ocupación altamente feminizada. Tuvieran o no una familia a cargo, distintas investigaciones han mostrado que en este período el trabajo femenino era considerado un "complemento" de aquel realizado por el varón proveedor, y no el sostén de las familias obreras que las leyes buscaban proteger (Lobato, 2007). En un escenario en el que predominaba el trabajo sin retiro, el hecho de que las trabajadoras domésticas vivieran en casa de sus empleadores reforzaba la imagen de las trabajadoras domésticas como mujeres sin una familia a cargo. La perdurabilidad de la imagen de la trabajadora doméstica como una mujer soltera, sin cargas familiares, puede observarse en la fundamentación que ofreciera Mario Deveali, un reconocido jurista, a las limitaciones del régimen de previsión para el personal doméstico. En un artículo publicado en 1956 en la revista *Derecho del Trabajo*, Deveali sostenía que:

"[...] raramente el servicio doméstico, entre nosotros, constituye una *verdadera profesión* (destacado en el original). En la mayoría de los casos, sea en la Capital como en el interior, el servicio doméstico es prestado por jóvenes mujeres, que al casarse dejan toda actividad comprendida en los regímenes de previsión, para dedicarse casi exclusivamente a los quehaceres domésticos [...]. Aun más reducido es el número de ese personal que tiene a su cargo el *mantenimiento de una familia* (destacado en el original), si se excluye el caso de las jóvenes que tienen una maternidad ilegítima."¹²

Definido en estos términos, como un trabajo "improductivo" cuya protección no redundaba en un beneficio para la familia obrera, el único argumento de los esgrimidos por Rodríguez que se adaptaba al servicio doméstico era el de las razones fisiológicas. Aún en ese caso, la opinión mayoritaria suponía que el hogar era el ámbito ideal para una mujer, incluso si su presencia allí era fruto de una relación laboral y no de una familiar. Se creía, además, que el trabajo doméstico era menos demandante en términos físicos que otros tipos de trabajo. En este sentido, aunque por razones fisiológicas debiera limitarse la jornada de trabajo, no era necesario establecer el máximo de 8 horas diarias.

Incluso quienes estaban a favor de limitar la jornada laboral del servicio doméstico, sostenían, en términos generales, jornadas laborales más extensas que la contemplada en la ley 11.544. El diputado radical Carlos J. Rodríguez, por ejemplo, presentó en 1929 un proyecto que, entre otras cosas, buscaba regular la jornada laboral de este sector. Sin embargo, frente a la jornada de 8 horas diarias y 48 horas semanales sancionada ese mismo año para la mayoría de los trabajadores argentinos, Rodríguez proponía una jornada laboral de 65 horas semanales para el servicio doméstico, que se reducían a 54 para los menores de 18 años. Quienes se desempeñaran en este sector, de acuerdo al proyecto, tendrían derecho a un descanso diario de 11 horas (lo que implicaba jornadas de hasta 13 horas diarias), y un descanso semanal de 12 horas, "salvo casos urgentes". Del mismo modo, un proyecto presentado tres años antes por el diputado socialista Agustín Muzio, establecía una jornada laboral de 60 horas semanales y 10 horas diarias para los trabajadores domésticos (que en el caso de los menores era reducida a 8, y que debían ser comprendidas entre las 6 y las 22 hs.). Es decir que, desde esta mirada, aunque

¹¹ *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación*, 18 de septiembre de 1928, p. 514. En este sentido, es interesante retomar la caracterización que hacía Adam Smith del trabajo de los "servidores domésticos": "El trabajo de los servidores domésticos no se concreta ni realiza en materia alguna particular o mercancía susceptible de venta. Sus servicios perecen, por lo común, en el momento de prestarlos, y rara vez dejan tras de sí huellas de su valor, que sirviera para adquirir igual cantidad de trabajo" (Marín Muñoz, 2003: 7).

¹² Mario Deveali, comentario al "Régimen de previsión para el personal del servicio doméstico", revista *Derecho del Trabajo*, 1956.

podiera –y debiera- limitarse la jornada laboral, la del personal de servicio doméstico podía ser distinta de la general.¹³

Las limitaciones de los derechos de las trabajadoras domésticas no se referían solo a la jornada de trabajo. Con contadas excepciones, las leyes laborales sancionadas en la primera mitad del siglo XX, excluyeron explícitamente al servicio doméstico de sus protecciones.¹⁴ Del mismo modo, en términos generales, los proyectos que buscaron regular el servicio doméstico le reconocían derechos restringidos. Cuando finalmente se sancionó un estatuto para el sector, en 1956, éste tuvo un carácter "especial" que supuso la limitación de los derechos de las trabajadoras domésticas en relación a los contemporáneamente reconocidos a otros trabajadores, incluso respecto de algunos que anteriormente habían sido considerados parte del servicio doméstico, como los choferes particulares (Pérez, 2015 a). Estas limitaciones se justificaban en la definición del servicio doméstico como un trabajo no calificado, del que el empleador no obtenía lucro, y que era realizado en el interior de su hogar.¹⁵

Ahora bien, esta no siempre había sido la definición legal del servicio doméstico. El estatuto de 1956 terminó de cerrar un proceso de desmarcación y jerarquización del trabajo que venía ocurriendo dentro del sector desde hacía décadas, y dentro del que los choferes ocuparon un sitio de particular relevancia.

Escisiones en el servicio doméstico: el caso de los choferes particulares

En las primeras décadas del siglo XX, los límites del servicio doméstico no coincidían exactamente con los del mundo del hogar. Como ha mostrado Cecilia Allemandi (2017), entre fines del siglo XIX y principios del siglo XX, el “servicio doméstico” estaba compuesto por distintas ocupaciones, que incluían “lavanderas”, “amas de leche”, “cocheros”, “mozos”, entre otras. Resulta interesante destacar que los censos nacionales, en particular el censo de 1914, no distinguían entre quienes se desempeñaban en algunos de estos puestos exclusivamente para casas de familia y quienes, además, lo hacían para boliches, cafés, hoteles o restaurantes. Sin embargo, para mediados de siglo, el servicio doméstico tendría una definición mucho más limitada, identificándose fundamentalmente con el trabajo de la empleada para todo servicio. La redefinición del servicio doméstico operada en estas décadas sería, en efecto, un elemento crucial para explicar la restricción de los derechos reconocidos al sector.

Las escisiones dentro del servicio doméstico tomarían distintas vías. La exclusión del sector de los diferentes derechos laborales reconocidos en este período generó resistencias tanto de orden individual como colectivo. Algunas de ellas fueron organizadas por trabajadores que se identificaban a sí mismos como "domésticos", como aquellas encarnadas por la Liga Internacional de Domésticos.¹⁶ Sin embargo, las más exitosas fueron aquellas protagonizadas por trabajadores que cuestionaron su encasillamiento como tales.

Los tribunales civiles, y más tarde los laborales -creados en 1944- fueron uno de los ámbitos donde esas resistencias se expresaron más claramente. Aunque realizaran tareas de limpieza u otras identificadas como domésticas, el hecho de que fueran desarrolladas en establecimientos comerciales e industriales permitió que algunos trabajadores logaran que se

¹³ *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación*, 18 de septiembre de 1928, p. 452. *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación*, 27 de agosto de 1926, pp. 620-624.

¹⁴ Con la excepción del sueldo anual complementario, derecho al que el servicio doméstico fue incorporado en 1946, y el descanso semanal, al que fue incorporado en 1949, las leyes que protegían al trabajo en este período lo excluyeron explícitamente (Pérez, 2015 b).

¹⁵ El estatuto definía explícitamente al servicio doméstico como aquel trabajo realizado sin fines de lucro para el empleador, dentro de su hogar. Su caracterización como un trabajo no calificado, en cambio, no era explícita, sino que se desprendía de su articulado. Por ejemplo, solo contemplaba como servicio doméstico los cuidados a enfermos realizados por aquellas personas que no contasen con una acreditación como enfermeros, quienes contaban con un estatuto particular que les otorgaba derechos más amplios. Decreto-ley 326/1956.

¹⁶ La Liga Internacional de Domésticos fue creada a principios de siglo y tuvo una actuación relevante hasta los años veinte (Allemandi, 2017).

les reconocieran ciertos derechos que como "domésticos" les eran negados. En 1939, por ejemplo, los jueces de una Cámara de Paz Letrada sostenían que una "mucama de una casa de pensión se encontraba comprendida en los beneficios de la ley 11.729" que acordaba distintos derechos a los dependientes de comercio.¹⁷ Del mismo modo, en 1937, la Sala 1 de la Cámara Civil de la ciudad de Buenos Aires confirmaba una sentencia de primera instancia del año anterior, en la que se sostenía que un menor que "no sólo trabajaba como sirviente, sino que limpiaba el taller, ayudaba a traer materiales y aún en las tareas de los obreros cuando faltaba alguno, est[aba] amparado por la ley 9.688 [ley de accidentes de trabajo], debiendo ser considerado como aprendiz."¹⁸

Si bien no podemos establecer si estos casos son o no excepcionales, resulta interesante señalar que se trata de fallos reproducidos por revistas jurídicas de la época, con la intención de sentar jurisprudencia en relación a la consideración legal de estos trabajadores y trabajadoras. Aunque no era una garantía, la posibilidad de ser enmarcado/a en estas leyes dependía en buena medida de la capacidad para demostrar que el trabajador o la trabajadora se habían desempeñado no sólo en la vivienda de su empleador, sino también en un establecimiento que pudiera ser considerado "industrial" o "comercial". Estas distinciones serían recuperadas unos años más tarde con la sanción de la ley 12.631 de en 1940 que, entre otras cosas, incorporó al régimen de accidentes de trabajo a las trabajadoras y los trabajadores domésticos que no se desempeñaran exclusivamente al servicio personal de su empleador (Pérez, 2015 b).

Las estrategias que implicaron la desmarcación del servicio doméstico también implicaron la acción de sujetos colectivos, como las asociaciones de choferes particulares. El de los choferes sería uno de los primeros gremios en comenzar a exigir su desmarcación respecto de este sector. Ya en 1928, en el marco la discusión de la ley que limitaba la jornada de trabajo a 8 horas diarias y 48 horas semanales, los choferes, agrupados en la Federación Obrera de *Chauffeurs*, presentaron una petición al Congreso de la Nación para ser separados del "servicio doméstico" y, de esa manera, ser incluidos en dicho régimen.

La temprana acción de los choferes para ser separados en términos legales del servicio doméstico se explica, al menos en parte, gracias a que, para fines de los años veinte, sus estructuras organizativas, independientes de las de los domésticos, ya contaban con más de una década de vida.¹⁹ El hecho de que su trabajo estuviera atado al automóvil, uno de los símbolos más potentes de la vida moderna, les permitía identificar intereses específicos. Esto dio lugar a que surgieran agrupaciones de choferes por fuera de las asociaciones de domésticos. Ellos podían articular sus demandas con choferes que se desempeñaban en otros ámbitos, como los empleados por establecimientos industriales y comerciales, los propietarios y conductores de vehículos de alquiler, y los choferes de camiones, así como con otros grupos interesados en promover el uso de los automóviles.

Por ejemplo, en 1919, acompañando las acciones del Automóvil Club Argentino (ACA), los trabajadores agrupados en el Centro de Protección de *Chauffeurs* presentaron un petitorio al Congreso Nacional para que no se aumentara el gravamen aduanero a los automóviles y

¹⁷ *La Ley*, repertorio 1940-1941, p. 520. En sentido contrario, ver la sentencia de la Sala I de la Cámara Civil de la Capital Federal que, en junio de 1939, sostenía que "las funciones de mozo de un hospital, tareas esencialmente domésticas, nada tienen que hacer con las industrias a que se refieren los arts. 2° de la ley 9.688 y 7° del dec. Regl., y cuyos empleados y obreros son los únicos que pueden invocar sus beneficios." *La ley*, Repertorio 1940-1941, p. 25.

¹⁸ *La ley*, tomo 8, octubre de 1937, p. 385.

¹⁹ El Centro de Protección de *Chauffeurs*, por ejemplo, fue reconocido por el Estado ya en 1915. De acuerdo a sus propias estimaciones, para 1919, contaba con 3.500 socios activos. Aunque muchos fueran conducidos por sus propietarios, la cantidad de automóviles en el país resulta un dato interesante. En este sentido, Melina Piglia ha señalado que "en 1910 había 4.800 automotores en el país; en 1921 ya eran 75.000 y diez años más tarde circulaban unas 420.000 unidades. Tras una contracción durante los años más duros de la crisis, el número de vehículos continuó creciendo en la segunda mitad de los años treinta. La Argentina llegó a ser, entre las décadas de 1920 y 1930, el país latinoamericano con más automóviles, y osciló entre el cuarto y el séptimo lugar en el mundo; tenía un número muy elevado en relación con su población y con su escaso kilometraje de caminos permanentes" (Piglia, 2014: 17).

accesorios anexos. En la justificación de este pedido, sostenían que, lejos de ser un artículo de lujo, "el transporte de mercaderías y la mayor actividad de las personas que utilizan el auto para sus negocios y ocupaciones son el verdadero rendimiento social del nuevo vehículo."²⁰ Y agregaban:

"Disminuir todo gravamen en esta materia sería altamente provechoso porque aumentaría el utilaje nacional sin el que no hay industria, ni agricultura, ni vida moderna. Dificultar la introducción de éste material es paralizar de golpe un progreso que está a la vista de todos y que no ha de escapar a la penetración de los representantes del país. [...] entendemos que la prosperidad de nuestro gremio está estrechamente vinculada al progreso de la circulación general y que la fuerte entrada de nuevas máquinas puede depreciar momentáneamente el valor de las nuestras, pero al enriquecer al país en general, activando el movimiento de personas y productos, refluirá en nuestro beneficio, como agentes que somos de la industria nacional sólidamente establecida".²¹

Tal como puede verse en la nota enviada por la Sociedad Protectora de *Chauffeurs*, una de las vías para legitimar sus reclamos era la asociación de su trabajo al progreso de la nación. Melina Piglia ha mostrado que, desde la década de 1910, distintas asociaciones civiles, como el ACA y el Touring Club Argentino, buscaron construir los desafíos surgidos del advenimiento de la "modernidad cinética" como un problema público y, para ello, identificaron el incremento en el uso del automóvil y la infraestructura que lo permitía como signos del progreso nacional (Piglia, 2014; Giucci, 2007). Los choferes usaron estos argumentos para sus propios fines, jerarquizando su trabajo al señalar que el mismo suponía el dominio de estas nuevas máquinas, centrales en la industria y la vida modernas.

Al identificar su trabajo con el de los choferes que se desempeñaban en otros ámbitos -tanto en términos de los requisitos para desarrollar el trabajo como en relación a la importancia social y económica de su actividad- los choferes particulares podían cuestionar su exceptuación de aquellos derechos laborales que sí fueran reconocidos a otros conductores. Ante un proyecto de ley que implicaba el reconocimiento al derecho por indemnización por despido para los dependientes de comercio -entre ellos, conductores de automóviles-, los choferes particulares argumentaban que era injusto que ellos no fueran también incluidos en dicho régimen.

"La injusticia resulta en su máxima claridad si se advierte que dentro de una misma profesión, la de *chauffeur*, aquellos que están al servicio de una casa de comercio han conseguido en ocasiones el mes de indemnización, por considerárseles equiparados a los dependientes de comercio, mientras que el referido subsidio es uniformemente negado a los *chauffeurs* que manejan automóviles particulares."²²

La indiferenciación de las tareas de los choferes fundó las sucesivas intervenciones en los debates legislativos y los proyectos de ley que buscaron excluirlos de la categoría "servicio doméstico", reconociéndoles así los derechos garantizados a otros trabajadores. La unidad del trabajo de los choferes venía dada, entre otras cosas, por los saberes requeridos para desarrollar este trabajo, así como por el certificado de idoneidad que el Estado exigía a los conductores para habilitarlos como tales. En este sentido, resulta revelador el cambio en la argumentación del diputado socialista Adolfo Dickman, quien después de intentar infructuosamente incorporar a los trabajadores domésticos a la ley de jornada de trabajo, sosteniendo que no incluirlos era una

²⁰ Expediente No. 915-P-1918, iniciado el 20 de enero de 1919, Cámara de Diputados del Congreso de la Nación.

²¹ Ídem.

²² Expediente 706-P-1919, ingresado el 20 de septiembre de 1919, Cámara de Diputados de la Nación.

"injusticia material y moral"²³, argumentaba que al ser impropriadamente identificados como domésticos, los choferes particulares debían ser contenidos por dicha legislación. De acuerdo a Dickman, el trabajo de los choferes se distinguía del doméstico porque ellos manejaban un "instrumento técnico importante" y necesitaban un certificado de idoneidad.²⁴ Específicamente, Dickman sostenía que el de los choferes era:

“un gremio que para ejercer su profesión necesita un certificado de idoneidad expedido por la autoridad pública correspondiente, de un gremio que maneja un instrumento técnico importante y que no puede estar comprendido en la denominación genérica de “servicio doméstico”. Su inclusión en la ley no ofrece inconveniente de ninguna especie. No se puede estar más de ocho horas en el volante, si el trabajo se realiza con la actividad requerida para un buen servicio no se trata de diletantes que van a pasear; se trata de hombres que tienen la dura obligación de dirigir una máquina que requiere una gran atención y, por tanto, un gran desgaste nervioso, además del muscular.”²⁵

Como ha señalado Judy Wajcman (1991), "existen conexiones importantes entre el poder de los hombres en el espacio laboral y su dominio de las máquinas" (38). En este caso particular, el dominio del automóvil y la exigencia de una habilitación para conducirlo permitió a los choferes marcar su trabajo como uno que requería cualificaciones especiales. La contraposición con el servicio doméstico, identificado como un trabajo "tradicional" y "no cualificado" es manifiesta. Ahora bien, la caracterización del trabajo como "calificado" o "no calificado" dependió de que una tarea específica fuera socialmente vista como femenina o masculina. La no calificación del servicio doméstico no es intrínseca a este trabajo, sino que es fruto de una construcción que naturaliza los saberes necesarios para desarrollarlos y los hace depender de la condición femenina. En este sentido, el género del trabajo fue un elemento clave en la política de los sindicatos y las asociaciones de trabajadores. Los choferes no sólo utilizaron los argumentos androcéntricos disponibles en las discusiones parlamentarias sino que, en la búsqueda de distinguirse del servicio doméstico, acentuaron su caracterización como un trabajo "tradicional" y "no cualificado".

Durante los años treinta, la bancada socialista presentó distintos proyectos de ley al Congreso de la Nación buscando incorporar a los choferes en las protecciones brindadas por la ley de accidentes de trabajo, de descanso dominical y de jornada de trabajo, que contaron con el apoyo de distintas asociaciones de trabajadores, entre las que se contaban el Centro de Protección de *Chauffeurs* de la Capital, el Centro de Protección de *Chauffeurs* de Rosario, la Sociedad de *Chauffeurs* Particulares, la Federación Socialista de la Capital, y la Federación de Círculos Obreros Católicos. Los socialistas también dieron publicidad a los reclamos de los choferes en sus publicaciones periódicas, como *La Vanguardia*, recuperando los fallos de la justicia y las declaraciones de los integrantes del Departamento Nacional del Trabajo relativos a los derechos de estos trabajadores.

En 1937, los choferes lograron que el Congreso aprobara la ley 12.265, que los excluía explícitamente del servicio doméstico, modificando la ley 4.661 e incorporándolos así al régimen de descanso dominical. Sin embargo, interpretaciones posteriores de esta ley sostenían que la desmarcación de los choferes del servicio doméstico sólo era pertinente en relación al descanso semanal, no aplicándose a otras leyes laborales vigentes. Esto motivó la presentación de un nuevo proyecto -firmado por los diputados socialistas Silvio Ruggieri, Enrique Dickman, Américo Ghioldi, Nicolás Repetto y Juan Antonio Solari- que contemplaba su inclusión en

²³ Con esta expresión, Dickman se hacía eco de los argumentos esgrimidos por la Liga Internacional de Domésticos. *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación*, 19 de septiembre de 1928, pp. 513-514.

²⁴ *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación*, 19 de septiembre de 1928, p. 516-518.

²⁵ Palabras de Adolfo Dickman, diputado por la Capital Federal, representante del Partido socialista. *Diario de sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación*, 19 de septiembre de 1928, p. 517.

derechos laborales tales como las vacaciones y licencia por enfermedad, limitaba su jornada de trabajo a un máximo de diez horas y los incluía en el régimen de accidentes de trabajo.²⁶

Este proyecto establecía un único estatuto jurídico para los choferes, independientemente de quién los empleara, sosteniendo que "la definición jurídica del conductor debe ser una sola, ajustada a la naturaleza de su labor y al lugar en que ésta se cumple". Si "domésticos" eran " los criados o sirvientes de una casa", el hecho de que los choferes se desempeñaran el "noventa y cinco por ciento de sus funciones fuera de la casa" no hacía más que probar el error que suponía identificarlos de ese modo. Al contrario, los socialistas aceptaban la forma en que los choferes se auto identificaban: como "obreros profesionales".²⁷

A pesar de los reiterados pedidos de distintas asociaciones de choferes, el proyecto de la bancada socialista no llegó a ser sancionado. Sin embargo, en agosto de 1946, los diputados laboristas Héctor Cámpora y Ernesto Cleve, y el del Partido Demócrata Nacional, Reinaldo Pastor, presentaron nuevos proyectos que retomaban los reclamos del gremio. Finalmente, el 30 de septiembre de ese año se instituyó el primer estatuto legal para el sector. Siguiendo las recomendaciones de la Comisión de Legislación Laboral, presidida por el laborista Ricardo Toro, dicho estatuto no incorporó a los choferes a los derechos laborales vigentes de manera automática, sino que creó un estatuto especial, adecuado a los problemas específicos sufridos por los trabajadores de este gremio.²⁸

El estatuto definía su alcance para "todas las personas que trabajan por cuenta ajena como conductores profesionales de motores móviles y al servicio de particulares, cualquiera fuese el carácter jurídico del empleador" con un mínimo de sesenta días de antigüedad en el mismo empleo.²⁹ Entre los derechos reconocidos por esta ley, se encontraban la indemnización por despido y preaviso, vacaciones pagas, y licencia por enfermedad. Además, el estatuto incorporaba a los choferes a las protecciones del régimen de accidentes de trabajo y les reconocía el derecho a 36 horas corridas de descanso semanal.³⁰

Aunque el estatuto aprobado fue saludado por numerosas entidades gremiales -como los Sindicatos de Choferes Particulares de la Capital, Córdoba y Rosario-, su sanción dio lugar a nuevos reclamos. Entre 1947 y 1951, asociaciones como la Sociedad de Protección de Choferes, la Sociedad de Choferes Particulares, el Sindicato de Choferes Particulares, y el Centro de Protección Recíproca de Choferes, se presentaron reiteradas veces al Congreso para solicitar la reforma de dicho estatuto. Entre otras cosas, pedían el cambio en el reconocimiento de la antigüedad y la ampliación de las indemnizaciones, la eliminación de la libreta de trabajo, la derogación del artículo que enumeraba las causales de despido, la supresión de las multas al obrero, la reducción de la jornada laboral a un máximo de 8 horas, la regulación de un salario mínimo y su inclusión en el beneficio del salario anual complementario. Los choferes demandaban, además, que se limitaran sus funciones (evitando que los empleadores les exigieran que además de conducir, lavaran y arreglaran sus automóviles), y que los empleadores no pudieran exigirles trasladarse con ellos fuera de su lugar de residencia.

Aunque no todos sus reclamos fueron oídos, los choferes accedieron a buena parte de ellos. Para 1951, el salario mínimo, el sueldo anual complementario, la ampliación de las indemnizaciones por preaviso y despido y la reducción de la jornada laboral ya les habían sido reconocidos. Habían logrado, además, en el caso de que tuvieran que dejar su lugar de residencia, se les pagara un plus sobre su salario. En buena medida, las mejoras en los salarios conseguidas por los choferes se justificaban en el papel que su ingreso tenía en los "humildes hogares" que ellos encabezaban.³¹ En este sentido, resulta revelador uno de los argumentos esgrimidos para demandar la eliminación de las multas y suspensiones. De acuerdo a los

²⁶ Expediente 327-D-1939, ingresado el 28 de junio de 1939, Cámara de Diputados de la Nación.

²⁷ Ídem.

²⁸ Expediente 655-D-1946, iniciado el 16 de agosto de 1946, Cámara de Diputados de la Nación.

²⁹ Ídem.

³⁰ Ídem.

³¹ Los choferes también incluían en sus peticiones la limitación de la jornada laboral a 8 horas diarias. Expediente 168-P-1947, iniciado el 3 de junio de 1947, Cámara de Diputados de la Nación..

choferes, la prohibición de trabajar podía llevarlos a "contraer deudas o delinquir para atender sus obligaciones de esposo o padre."³² La protección de su trabajo, y de su salario, redundaba no solo en la de su familia, sino en la de la moralidad pública.

De esta manera, al desmarcarse del servicio doméstico, los choferes particulares habían logrado el reconocimiento de derechos que dicho sector solo conseguiría cinco años más tarde y, entonces, solo de manera limitada. Así, para 1956, mientras los choferes contaban con un salario mínimo, estaban protegidos por el régimen de accidentes de trabajo, y podían reclamar un plus sobre su salario por desplazarse fuera de su lugar de residencia, el servicio doméstico carecía de estos derechos. Los choferes, además, tenían una jornada laboral de 8 horas diarias y un descanso semanal de 36 horas corridas, en tanto el estatuto del servicio doméstico establecía una jornada diaria de 12 horas (que podía ampliarse en caso de existir causas graves o urgentes) y un descanso semanal de 24 horas corridas. Las estrategias que habían permitido dicha escisión se habían apoyado en criterios androcéntricos para definir el trabajo de los choferes, distinguiéndolo del servicio doméstico, y asociándolo a las nociones de trabajo protegido por el Estado.

Consideraciones finales

La intervención del Estado sobre las relaciones laborales se apoyó en la construcción de una noción de "trabajo" específica, apoyada en criterios androcéntricos. En Argentina, el "trabajo" que el Estado buscó regular en la primera mitad del siglo XX fue aquel identificado como "moderno" y "productivo", el vinculado con las novedades introducidas por el desarrollo tecnológico, aquel que implicaba una cualificación, etc. Caracterizado como el opuesto de este tipo de trabajo, el servicio doméstico fue excluido de las protecciones asociadas al trabajo.

Aunque su definición varió a lo largo de ese período, su tipificación como un trabajo "tradicional" y "no productivo" y el hecho de que se realizara en el interior del hogar del empleador, lo relegaron al espacio "privado": no solo en el sentido de "doméstico", sino "privado de derechos, aquel del que el Estado debía abstenerse de intervenir.

Las estrategias de los choferes para distinguirse del servicio doméstico se apoyaron en la caracterización de sus labores como trabajo "productivo" y "cualificado". Por un lado, el uso de máquinas (los "motores móviles") asociaba su trabajo al mundo industrial y a los peligros introducidos por las nuevas tecnologías y formas de producción, así como al progreso de la nación. Por otro, la certificación exigida por las autoridades municipales para habilitarlos como choferes, otorgada solo después de un examen, acreditaba los saberes específicos que el trabajo requería. Estos argumentos se construían sobre la oposición respecto del servicio doméstico, identificado como un trabajo que no generaba lucro para el empleador, no exigía cualificaciones particulares, ni suponía un riesgo para quienes lo realizaban. De esta manera, apelaban a las definiciones androcéntricas de trabajo que el Estado había identificado como instancia sobre la que podía y debía intervenir, reproduciendo las desigualdades que dichas nociones favorecían.

La historia del servicio doméstico y el papel de los choferes en ella muestran la relevancia del género para la historia del trabajo y las/los trabajadoras. Tal como muestra este ejemplo, éste es un factor clave para explicar la forma en que se constituyeron distintas agrupaciones de trabajadoras, los argumentos contruidos para legitimar sus derechos, y el éxito de sus demandas. En la primera mitad del siglo XX en la Argentina, la diferencia sexual y las representaciones generizadas del trabajo ocuparon un lugar central en la producción y reproducción de desigualdades en el mercado de trabajo.

³²Expediente 2022-P-1946, iniciado el 24 de abril de 1947, Cámara de Diputados de la Nación.

Bibliografía

- Acha, Omar (2013), "Trabajo y delito en las empleadas domésticas durante el primer peronismo: repensar las nociones de lucha y conciencia de clase", *PolHis*.
- Allemandi, Cecilia (2017), *Servientes, criados y nodrizas. Una aproximación a las condiciones de vida y de trabajo en la ciudad de Buenos Aires a partir del servicio doméstico (fines del siglo XIX y principios del XX)*. Teseo-Universidad de San Andrés. Buenos Aires.
- Allemandi, Cecilia (2012), "El servicio doméstico en el marco de las transformaciones de la ciudad de Buenos Aires, 1869-1914", *Diálogos*, Vol. 16, No. 2.
- Arias, Patricia y Fiona Wilson (1997), *La aguja y el surco. Cambio regional y relaciones de género en la industria de la ropa en México*. Guadalajara, Universidad de Guadalajara.
- Armus, Diego (2007), *La ciudad impura. Salud, tuberculosis y cultura en Buenos Aires, 1870-1950*, Buenos Aires, Edhasa.
- Blackett, Adelle (2011), "Introduction: Regulating Decent Work for Domestic Workers", en *Canadian Journal of Women and Law*, No. 23.
- Cárdenas, Isabel (1986), *Ramona y el robot. El servicio doméstico en barrios prestigiosos de Buenos Aires (1895-1985)*, Buenos Aires, Ediciones Búsqueda.
- Giucci, Guillermo (2007), *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*. Buenos Aires, Prometeo/UNQ.
- Hutchison, Elizabeth (2001), *Labors Appropriate to their sex. Gender, Labor and Politics in Urban Chile, 1900-1930*; Durham y Londres, Duke University Press.
- James, Daniel y John French (1997), *The Gendered Worlds of Latin American Women Workers*. Durham and London, DukeUniversityPress.
- Liernur, Francisco y Graciela Silvestri (1993), *El umbral de la Metrópolis, Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires, 1870-1930*, Buenos Aires, Sudamericana.
- Lobato, Mirta y Juan Suriano (2014), "Trabajo, cuestión social e intervención estatal", en Mirta Lobato y Juan Suriano (comps.), *La sociedad del trabajo. Las instituciones laborales en la Argentina (1900-1955)*, Buenos Aires, Edhasa.
- Lobato, Mirta (2000), "Entre la protección y la exclusión: discurso maternal y protección de la mujer obrera. Argentina: 1890-1934", en Juan Suriano (comp.), *La cuestión social en Argentina. 1870-1943*, Buenos Aires, La Colmena.
- Lobato, Mirta (2007), *Historia de las Trabajadoras en la Argentina (1869-1960)*, Buenos Aires, Edhasa.
- Marín Muñoz, María (2003), "Trabajo femenino, política familiar y teorías económicas", en *Boletín Económico del ICE* No. 2774.
- Melina Piglia (2014), *Autos, rutas y turismo. El Automóvil Club Argentino y el Estado*. Buenos Aires, Siglo XXI.
- Nari, Marcela (2004), *Políticas de maternidad y maternalismo político*. Buenos Aires, Biblos.
- Pérez, Inés y Santiago Canevaro (2015), "Languages of affection and rationality: household workers' strategies before the Tribunal of Domestic Work (Buenos Aires, 1956-2013)", *International Labor and Working-Class History*, No. 88.
- Pérez, Inés (2015 a), "Un "régimen especial" para el servicio doméstico. Tensiones entre lo laboral y lo familiar en la regulación del servicio doméstico en la Argentina, 1926-1956", *Cuadernos del IDES*, No. 30.
- Pérez, Inés (2015 b), "Una línea fluctuante: el servicio doméstico y el régimen de accidentes de trabajo (Argentina, 1915-1956)", *Estudios Sociales*, Vol. 47, No. 2.
- Pite, Rebekah (2011), "Entertaining Inequalities", *Hispanic American Historical Review*, Vol. 91, No. 1.
- Queirolo, Graciela (2015), "Dactilógrafas y secretarías perfectas: el proceso de feminización de los empleos administrativos (Buenos Aires, 1910-1950)." *Historia Crítica* No. 57, julio-diciembre.

- Queirolo, Graciela (2004), "El trabajo femenino en la ciudad de Buenos Aires (1890-1940): una revisión historiográfica." En *Temas de Mujeres. Revista del CEHIM*, Año 1, No. 1.
- Ramacciotti, Karina (2011), "De la culpa al seguro. La Ley de Accidentes de Trabajo, Argentina (1915-1955)", *Revista Mundos do Trabalho*, Vol. 3, No. 5.
- Recalde, Héctor (1997), *La salud de los trabajadores en Buenos Aires. 1870-1910 a través de las fuentes médicas*, Buenos Aires, Grupo Editor Universitario.
- Remedí, Fernando (2012), "Esta descompostura general de la servidumbre." Las trabajadoras del servicio doméstico en la modernización argentina. Córdoba, 1869-1906", *Secuencia*, No. 84, septiembre-diciembre.
- Sarti, Raffaella (2006), "Domestic Services since 1750", *Gender & History*, Vol. 18, N° 2.
- Scott, Joan (2008), "Las mujeres en *La formación de la clase obrera en Inglaterra*", en Joan Scott, *Género e Historia*. México, FCE.
- Stagnaro, Andrés (2012), "Los Tribunales del Trabajo como escenario del conflicto entre el capital y el trabajo. 1948-1960", Tesis doctoral, Universidad Nacional de La Plata.
- Suriano, Juan (2007), "El largo camino hacia la ciudadanía social", en En Susana Torrado (ed.), *Población y bienestar en la Argentina del primero al segundo Centenario. Una Historia Social del siglo XX*. Buenos Aires, Edhasa, Tomo I.
- Vázquez Lorda, Lilia (2010), "El otro ángel del hogar es mujer, trabajadora y asalariada. Las empleadas domésticas y el catolicismo en la Argentina de los años 1950", en Norberto Álvarez (comp.), *Familia, género y después... Itinerarios entre lo público, lo privado y lo íntimo*. Rosario, Prohistoria 2010.
- Wajcman, Judy (1991), *Feminism confronts technology*. University Park, The Pennsylvania State University Press.
- Weinstein, Barbara (1996), *For Social Peace in Brazil. Industrialists and the Remaking of Working Class in Sao Paulo, 1920-1964*. Chapel Hill and London, The University of North Carolina Press.
- Zurita, Carlos (1997), "Trabajo, servidumbre y situaciones de género. Algunas acotaciones sobre el servicio doméstico en Santiago del Estero, Argentina." En *XX International Congress of the Latin American Studies Association* April 17-19, 1997, Guadalajara, Mexico.