

Listas negras y protesta obrera. El Ferrocarril Central Argentino y sus trabajadores durante la Primera Guerra Mundial^{2*}

Laura Badaloni

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina

DOI: <https://dx.doi.org/10.7440/histcrit66.2017.03>

Artículo recibido: 01 de abril de 2016/Aprobado: 10 de agosto de 2016/Modificado: 07 de septiembre de 2016

Cómo citar: Badaloni, Laura. “Listas negras y protesta obrera. El Ferrocarril Central Argentino y sus trabajadores durante la Primera Guerra Mundial”. *Historia Crítica* n.º 66 (2017): 45-65, doi: <https://dx.doi.org/10.7440/histcrit66.2017.03>

Resumen: Este artículo tiene como principal objetivo analizar las políticas empresariales del Ferrocarril Central Argentino y las respuestas de los trabajadores en el contexto de la Primera Guerra Mundial. En tal sentido, como pregunta de investigación se tiene: ¿Cuál fue el impacto de la Primera Guerra Mundial en las relaciones laborales dentro de una empresa ferroviaria británica instalada en Argentina? A partir de la triangulación de fuentes de diverso origen (archivos de la firma, prensa sindical, documentación estatal y correspondencia de la Foreign Office) se demostrará, por un lado, el uso simbólico de la guerra por parte de la compañía con el objeto de justificar recortes salariales y despidos e involucrar a segmentos de trabajadores en el apoyo al Ejército británico. Y, por el otro, se mostrarán los límites del discurso patriótico empresarial y cómo sus estrategias de cooptación no obturaron la participación de los trabajadores en violentas protestas.

Palabra clave: *Thesaurus: transporte ferroviario; relaciones laborales; huelgas; Argentina. Palabra claves autor: Primera Guerra Mundial.*

Black Lists and Labor Protest: The Ferrocarril Central Argentino and its Workers during World War I

Abstract: The main objective of this article is to analyze the corporate policies of the *Ferrocarril Central Argentino* and the workers' responses in the context of World War I. In this sense, the research question it poses is: What was the impact of World War I in labor relations within a British railroad company installed in Argentina? Based on the triangulation of diverse types of sources (company files, union newspapers, official government documents and Foreign Office correspondence) it shows, on the one hand, the company's symbolic use of the war to justify wage cuts and layoffs and to involve segments of the working class in support of the British army. On the other hand, it also shows the limitations of the company's patriotic discourse and how its co-optation strategies failed to block the workers' participation in violent protests.

Keywords: *Thesaurus: railway transport; strikes; Argentina. Author keywords: World War I; labor relations.*

* Este artículo es resultado de la investigación vinculada a la tesis doctoral “La empresa Ferrocarril Central Argentino y sus trabajadores. Conflicto y consenso en las relaciones laborales. 1902-1933”, en curso de la autora, que no cuenta con financiación para su realización. La autora agradece a los revisores anónimos, así como al Equipo Editorial de *Historia Crítica* por los comentarios y sugerencias.

Listas negras e protesto operário. O Ferrocarril Central Argentino e seus trabalhadores durante a Primeira Guerra Mundial

Resumo: este artigo tem como objetivo principal analisar as políticas empresariais do Ferrocarril Central Argentino e as respostas dos trabalhadores no contexto da Primeira Guerra Mundial. Nesse sentido, como pergunta de pesquisa, tem-se: qual o impacto da Primeira Guerra Mundial nas relações trabalhistas dentro de uma empresa ferroviária britânica instalada na Argentina? A partir da triangulação de fontes de diversas origens (arquivos de empresa, imprensa sindical, documentação estatal e correspondência da Foreign Office), será demonstrado, por um lado, o uso simbólico da guerra por parte da companhia a fim de justificar cortes salariais e demissões, bem como envolver segmentos de trabalhadores no apoio ao Exército britânico; por outro, serão mostrados os limites do discurso patriota empresarial e como suas estratégias de cooptação não obstruíram a participação dos trabalhadores em violentos protestos.

Palavras-chave: *Thesaurus: Argentina. Palavras-chave da autor: greves; Primeira Guerra Mundial; relações trabalhistas; transporte ferroviário.*

Introducción

Este artículo se propone analizar las relaciones laborales dentro de una empresa ferroviaria británica instalada en Argentina, el Ferrocarril Central Argentino (FCCA), durante la Primera Guerra Mundial (PGM). Aquí se busca explorar los elementos materiales y simbólicos vinculados a la Gran Guerra, que influyeron en las relaciones laborales establecidas en espacios más locales y que repercutieron en movilizaciones por parte de los trabajadores. Esta investigación se centrará en la ciudad de Rosario y su entorno más próximo —aunque la extensión de la firma alcanzaba otras localidades de Santa Fe y de provincias como Buenos Aires, Córdoba, Tucumán y Santiago del Estero—, ya que este espacio configuraba el área central de la compañía, donde convergían sus líneas principales y donde se construyeron, además, los dos talleres más importantes¹.

Tal como ha afirmado Stefan Rinke, los años durante los cuales se desarrolló la PGM han despertado una escasa atención por parte de la historiografía latinoamericana². Algo similar han sostenido autores como Mario Ojeda Revah, en un acercamiento reciente a este tema³. En el mismo sentido, pero refiriéndose particularmente a Argentina, María Inés Tato ha considerado que “la recepción social de la Gran Guerra ha sido desatendida” por los historiadores⁴. La misma autora ha señalado que los estudios realizados se han concentrado, en primer lugar, en el área de la economía y, en segundo lugar, en las relaciones internacionales y diplomáticas⁵. Aunque también señala que en los últimos años se han comenzado a explorar las repercusiones de la PGM en sectores de la sociedad

1 Para el impacto local de la Primera Guerra Mundial en la ciudad de Rosario: Cecilia Pascual y Diego Roldán, “La Gran guerra y sus impactos locales. Rosario, Argentina 1914-1920”. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 42, n.º 2 (2015): 75-101, doi: <https://doi.org/10.15446/achsc.v42n2.53330>

2 Stefan Rinke, “América Latina y la Primera Guerra Mundial, nuevos estudios, nuevas interpretaciones”. *Iberoamericana* 14, n.º 53 (2014): 87-89, doi: <https://dx.doi.org/10.18441/ibam.14.2014.53>

3 Mario Ojeda Revah, “América Latina y la Gran Guerra. Un acercamiento a la cuestión”. *Política y Cultura* n.º 24 (2014): 7-30.

4 María Inés Tato, “La Gran Guerra en la historiografía argentina. Balance y perspectivas de investigación”. *Iberoamericana* 14, n.º 53 (2014): 92, doi: <https://dx.doi.org/10.18441/ibam.14.2014.53>

5 Tato, “La Gran Guerra”, 93-94.

civil, especialmente en las comunidades de inmigrantes instaladas en el país⁶. Mientras que para el caso de los británicos en Argentina existen escasos trabajos y un vacío respecto a las dinámicas de empresas de ese origen que funcionaban en el país⁷.

Tato, a este respecto, se ha detenido de una forma general en el apoyo financiero de las compañías ferroviarias al Ejército británico y en el envío de voluntarios al frente. Asimismo, ha señalado que a partir de la vigencia de la *Statutory List* se exacerbó el combate contra el “peligro alemán” con la confección de “listas negras”, que incluían firmas y comerciantes alemanes con quienes se prohibía el intercambio económico⁸. Este traslado del clima bélico a Latinoamérica ha sido abordado también por Phillip Dehne, a través del estudio de las disputas económicas entre británicos y alemanes. Dehne ha señalado que desde finales de 1915, Gran Bretaña inició una campaña en Sudamérica con la intención de destruir la actividad económica de compañías alemanas en países neutrales. Las “listas negras”, surgidas de esta operación, incluían principalmente a grandes empresas exportadoras que dominaban la comercialización de la lana uruguaya, el café brasileño y el trigo argentino⁹. Por otro lado, Stefan Chamorro Bonow ha explorado las restricciones —tanto en materia económica como en derechos civiles— sufridas por la comunidad alemana en Brasil en el marco de la PGM. En su investigación ha señalado que ciertas políticas tuvieron como destinatarios no sólo a grandes firmas, sino también a trabajadores de ese origen étnico¹⁰.

Ahora bien, regresando al caso argentino, y poniendo el foco de atención en el mundo del trabajo, Silvana Palermo ha estudiado el vínculo entre la PGM y el estallido de las huelgas ferroviarias de 1917. Ha sostenido que las grandes empresas de esa rama devinieron en “teatros de operaciones de la guerra”, donde se contrapusieron “principios de nacionalidad” con los lenguajes universalistas-internacionalistas utilizados en las reivindicaciones obreras, constatando además el despido de trabajadores de nacionalidades consideradas “enemigas” durante el conflicto¹¹. En consonancia con esto, David Rock ha señalado las sospechas esgrimidas por las firmas ferrocarrileras ante el gobierno de Yrigoyen sobre la injerencia alemana en las citadas protestas¹². En el presente artículo se retomarán algunos de estos tópicos vinculados al impacto social de la PGM en Argentina, pero en este caso con el objeto de estudiar su repercusión en una compañía ferroviaria británica en particular, en un espacio local. Se propone entonces, a partir de una reducción de la escala de análisis, explorar los efectos concretos de la PGM en los vínculos empresa-trabajadores en Argentina.

Cabría preguntarse, entonces, ¿cómo repercutió la Gran Guerra en el territorio argentino? La conflagración que se extendió entre 1914 y 1918 deparó consecuencias importantes en el mercado internacional que afectarían gravemente la hegemonía británica y abrirían paso al liderazgo de

6 Tato, “La Gran Guerra”, 94-95.

7 María Inés Tato, “El llamado de la patria. Británicos e italianos residentes en la Argentina frente a la Primera Guerra Mundial”. *Estudios Migratorios Latinoamericanos* n.º 71 (2011): 273-292.

8 Tato, “El llamado”, 279-281.

9 Phillip Dehne, “How Important Was Latin America to the First World War?”. *Iberoamérica* 53, n.º 24 (2014):151-164, doi: <http://dx.doi.org/10.18441/ibam.14.2014.53.151-164>; Stefan Chamorro Bonow, “As listas negras e a grande guerra: repercussões sobre capital e trabalho germânicos em Porto Alegre”. *Revista Mundos do Trabalho* 4, n.º 2 (2010): 282.

10 Chamorro Bonow, “As listas negras”, 280-304.

11 Silvana Palermo, “Protesta laboral, nacionalismo e internacionalismo: la huelga ferroviaria de 1917 en tiempos de la gran Guerra”, en *XXI Jornadas de Historia Económica* (Caseros: Asociación Argentina de Historia Económica, 2008), 4 y 16-27.

12 David Rock, *El radicalismo argentino, 1890-1930* (Buenos Aires: Amorrortu, 2001), 157.

Estados Unidos. La guerra, combinada con la crisis desatada previamente en los Balcanes, incidió negativamente en una economía “abierta” como la argentina, basada en la exportación de productos agropecuarios y con una fuerte dependencia de Gran Bretaña¹³. A esto se agregó, además, el desalentador resultado de las cosechas de los años 1913-1914 a nivel nacional¹⁴. El inicio de las hostilidades en agosto de 1914 se tradujo en la contracción de las exportaciones de granos y en una caída pronunciada de bienes importados, entre ellos, insumos, maquinarias y combustible (fundamentalmente el carbón). Al mismo tiempo, la salida de capitales fuera del país y la disminución del circulante en su interior vinieron a completar un panorama desolador. La caída del producto bruto interno fue otro de los signos de la crisis. Se ha asegurado que la recesión que se avecinó fue la primera “desde 1890 y la más grande del siglo XX”¹⁵.

A esto se suma que la coyuntura depresiva originó efectos negativos para los trabajadores: desocupación, aumento del costo de vida y, en algunos casos, caída de los salarios¹⁶. La acumulación de saldos negativos de inmigración, el aumento de la demanda laboral en la industria nacional producto de la disminución en las importaciones y el retraso en los salarios frente a un notable incremento de los precios de los artículos de consumo posibilitó “un alza de las luchas reivindicativas”¹⁷. La coyuntura de protestas obreras abierta en 1916, y que se extendería hasta 1922, fue el marco en que se desplegó la primera huelga general protagonizada por trabajadores ferroviarios en Argentina durante 1917.

La guerra tuvo derivaciones particulares en los ferrocarriles establecidos en el país: se suspendió la construcción de nuevas extensiones y obras en general, cayeron los ingresos producto del retroceso del tráfico y se dilataron los gastos de explotación¹⁸. El FCCA no escapó a esta situación. La retracción del comercio internacional, en especial en la exportación de granos, afectó en profundidad a una firma que basaba fundamentalmente su actividad en el traslado de cereales hacia los puertos¹⁹. Se sumaba a esto la caída de las cifras de pasajeros transportados, que finalmente se traduciría en un retroceso de los ingresos brutos de la empresa, que eran absorbidos en una proporción cada vez mayor por los abultados “gastos de explotación”. La empresa respondió

13 Partiendo de un cálculo reciente de Albrieu y Fanelli sobre la caída del PBI per cápita se estima una declinación del 34%, lo que convierte a la crisis de 1913-1917 en la recesión más profunda y prolongada de la historia argentina, incluidas la Gran Depresión y la crisis de 2001, en Claudio Belini y Juan Carlos Korol, *Historia económica de la Argentina en el siglo XX* (Buenos Aires: Siglo XXI, 2012), 26.

14 Para un análisis de la economía argentina en este período: Juan Manuel Palacio, “La antesala de lo peor: la economía argentina entre 1914 y 1930”, en *Democracia, conflicto social y renovación de ideas (1916-1930). Nueva historia Argentina*, dirigido por Ricardo Falcón (Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 2000), 101-150.

15 Pablo Gerchunoff y Lucas Llach, *El ciclo de la ilusión y el desencanto. Un siglo de políticas económicas argentinas* (Buenos Aires: Ariel, 1998), 69.

16 En relación con el incremento de la desocupación en la ciudad de Buenos Aires y a nivel nacional: Departamento Nacional del Trabajo, *Boletín 36* (Buenos Aires: DNT, 1918), 11, y Alejandro Bunge, *Varios problemas de la economía nacional* (Buenos Aires: Imprenta Coni, 1919), 33. Ver también: *Argentina: trabajadores entre dos guerras*, compilado por José Panettieri (Buenos Aires: Eudeba, 2000), 18.

17 Ofelia Pianetto, “Mercado de trabajo y acción sindical, 1890-1922”. *Desarrollo Económico* 24, n.º 94 (1984): 305.

18 Ministerio de Obras Públicas, *Memoria junio de 1917 a mayo de 1918* (Buenos Aires: Talleres Gráficos del MOP, 1918), 45.

19 Para un análisis de los ferrocarriles británicos en este período: Colin Lewis, “Crisis, tecnología y eficiencia. Los ferrocarriles de capital británico durante los años de transición. 1912-1933”, en *Nueva Historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de políticas ferroviarias*, editado por Mario J. López y Jorge Waddell (Buenos Aires: Lumiere, 2007), 485-518.

ante la crisis buscando disminuir sus egresos recurriendo al despido de trabajadores, la rebaja en las categorías ocupacionales y el acortamiento de la semana laboral en talleres y otras secciones. Desde 1914 hubo resistencias aisladas y de carácter defensivo en algunos puntos del sistema²⁰. Sin embargo, durante 1917, una serie de movimientos mejor organizados y de mayor alcance culminaron en septiembre de ese año en la primera huelga general ferroviaria en Argentina²¹.

La guerra fue utilizada por la empresa en varios sentidos. Por un lado, le sirvió para justificar las medidas de ajuste aplicadas, y, por el otro lado, hizo uso del conflicto bélico de una forma simbólica. En ese sentido, si bien la compañía se preocupaba, cotidianamente, de mostrar a la cultura británica como vector de progreso y civilización, la guerra exacerbó el sentimiento patriótico. Esto se traduciría en el apoyo económico al Ejército británico, el envío de combatientes al frente de batalla y una proclamada observancia de las restricciones impuestas desde Gran Bretaña a las transacciones económicas con el “enemigo”. Sin embargo, se sostiene en este trabajo que este “patriotismo empresarial” mostrará sus límites y condicionamientos a la hora de tomar decisiones que pusieran en riesgo el devenir de la compañía. Asimismo, el despliegue simbólico de una “comunidad imaginada” británica sin fisuras dentro de la firma ferroviaria sería desvirtuado por la incidencia de las jerarquías laborales en el tratamiento de los voluntarios que partieron a la guerra.

Con el propósito de mostrar estos procesos, en este artículo se ha recurrido a fuentes de distinto origen con la intención de lograr una triangulación en la recolección de datos, que posibilitara tanto validación en la investigación como una mayor comprensión del objeto estudiado. En ese sentido, se ha apelado a material proveniente de agencias estatales, diplomáticas, y revisado un corpus documental perteneciente a la empresa analizada y la prensa sindical de los dos sindicatos ferroviarios de la etapa. La selección de fuentes también ha respondido a una opción metodológica que apunta a complementar una visión —“desde arriba” y “desde abajo”— que habilite una perspectiva relacional, dada la naturaleza del objeto por explorar. Por tanto, centrar el análisis en los vínculos entre representantes de la empresa y trabajadores supone sostener que resulta imposible entender a unos sin tener en cuenta a los otros²². Para esto se retoma la premisa teórica que afirma que la estructuración de las clases sociales se da a través de las experiencias derivadas de relaciones

20 En febrero de 1914 se desarrolló un conato de huelga en los aserraderos, en los Talleres Rosario, a partir del despido de un trabajador que había cuestionado la introducción del trabajo “a contrata” (a destajo), en *El Obrero Ferroviario*, abril, 1914, 3. Durante noviembre de 1916, la empresa intentó realizar un prorrato de siete días mensuales entre los trabajadores de Tráfico y Tracción. La medida fue resistida y finalmente no fue aplicada. Ver: “En el Central Argentino. Abusos a granel. Violación de los Reglamentos de Ferrocarriles. Protesta unánime del personal”, *El Obrero Ferroviario*, diciembre, 1916, 2, y “El prorrato del Ferrocarril Central Argentino”, *La Fraternidad*, 1 de diciembre, 1916, 2.

21 Para un análisis de la huelga ferroviaria de 1917: Palermo, “Protesta laboral”, 1-31; Laura Badaloni, “Huelga Ferroviaria de 1917. Violencia, complot maximalista y mujeres incendiarias”, en *Imaginario y prácticas de un orden burgués. Rosario, 1850-1930*, dirigido por Marta Bonaudo (Rosario: Prohistoria Ediciones, 2010), 95-116.

22 Como ejemplos de investigaciones desde esta perspectiva relacional para la aproximación al mundo del trabajo, entre otros: José Sierra Álvarez, *El obrero soñado. Ensayo sobre el paternalismo industrial (Asturias, 1860-1917)* (Madrid: Siglo XXI, 1990); Mirta Lobato, *La vida en las fábricas. Trabajo, protesta y política en una comunidad obrera, Berisso (1904-1970)* (Buenos Aires: Prometeo, 2001); Silvia Simonassi, “Labor and Community in Post War Argentina: The Agro-Machinery Industry in Firmat, Santa Fe”, en *Company Towns in the Americas: Landscape, Power, and Working-Class Communities*, editado por Oliver Dinius y Ángela Vergara (Athens: The University of Georgia Press, 2011), 198-220; Laura Caruso, *Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires (1889-1921)* (Buenos Aires: Imago Mundi, 2016).

tanto horizontales como verticales²³. Tal como ha sostenido Edward P. Thompson, “la noción de clase entraña la noción de relación histórica”²⁴. En ese sentido, se considera necesario encontrar en este análisis un punto de articulación entre las políticas empresarias de gestión de la mano de obra (dentro de los lugares de trabajo, pero también en la vida extralaboral de los trabajadores y sus familias) y las estrategias, acciones y respuestas del colectivo de trabajadores.

Este artículo se ordenará del siguiente modo. En un primer apartado se analizarán las consecuencias particulares de índole económica que tuvo la guerra en el FCCA y que conllevaron la toma de decisiones con respecto a sus trabajadores. En una segunda sección se considerarán las estrategias de la empresa para enfrentar la gravedad de la situación. La tercera parte se centrará en las operaciones simbólicas puestas en marcha por la compañía, con el objetivo de estimular el fervor patriótico entre los empleados y su alistamiento en el Ejército británico. En el cuarto párrafo se analizarán las respuestas de los trabajadores a las políticas de recortes y despidos, se reflexionará sobre la existencia de “listas negras” de trabajadores de nacionalidades consideradas “enemigas” y sobre los temores expresados por las autoridades británicas y la superioridad del FCCA referentes a un posible “complot alemán” operando en las sombras y atizando las protestas desatadas entre junio y octubre de 1917.

1. El impacto de la guerra

Durante el período bajo estudio, el FCCA constituía, con una extensión de algo más de 5.300 kilómetros, la segunda empresa ferroviaria del país. Su instalación en Argentina se remontaba a mediados del siglo XIX, cuando se planteó el propósito de unir la provincia de Córdoba con la ciudad santafesina de Rosario. Si bien se trataba de una empresa asimilable a lo que Chandler ha definido como una “empresa moderna”²⁵, desde sus inicios había implementado una serie de estrategias que pretendían no sólo incidir en el ámbito del trabajo, sino también avanzar en aspectos ligados a la reproducción de la fuerza laboral²⁶. Esto había determinado una forma particular de diseñar su política de gestión de mano de obra, en donde se combinaban elementos propios de una empresa con una organización compleja y altamente despersonalizada y otras características más cercanas a un paternalismo decimonónico²⁷.

Desde 1901 —aunque con carácter legal a partir de 1908— se produjo el proceso de fusión o amalgama del FCCA y el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, dando lugar a una nueva empresa que conservaría el nombre de la primera. Ayudada por la bonanza económica argentina, la

23 Edward Thompson, “La sociedad inglesa del siglo XVIII: ¿lucha de clases sin clases?”, en *Tradición, revuelta y conciencia de clase. Estudios sobre la crisis de la sociedad preindustrial*, editado por Edward Thompson (Barcelona: Crítica, 1984), 37-38.

24 Edward Thompson, *La formación de la clase obrera en Inglaterra* (Barcelona: Crítica, 1989), 13.

25 Alfred Chandler, *La mano visible. La revolución en la empresa norteamericana* (Madrid: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1987), 16-21.

26 Para un estado del arte sobre conceptualizaciones y debates en torno a la aproximación historiográfica de este tipo de políticas empresarias: Silvia Simonassi y Laura Badaloni, “Trabajadores, empresas y comunidades urbanas; reflexiones introductorias”. *Avances de Cesor* 10, n.º X (2013): 101-111.

27 Laura Badaloni, “La familia ferroviaria a principios del siglo XX: bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino”, en *Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX. Indagaciones desde la Historia Social*, compilado por Daniel Dicósimo y Silvia Simonassi (Rosario: Prohistoria Ediciones, 2011), 143-157.

compañía experimentó a partir de esos años una visible prosperidad. Hacia 1914 había alcanzado una importante cantidad de trabajadores —unos 35.000—, los cuales eran, en una gran proporción, inmigrantes extranjeros y hombres, aunque incluían un muy reducido número de mujeres. Estas últimas estaban empleadas como oficinistas, guardabarreras, guardavías y cocineras. La cantidad de británicos al comenzar la PGM era alrededor de un millar²⁸, ocupados en cargos de máxima dirección, capataces, ingenieros, dibujantes, maquinistas, obreros calificados, telegrafistas y personal de administración. La etapa expansiva del FCCA encontró su límite en la crisis internacional iniciada en 1913 y el estallido de la PGM, en 1914.

El cambio de coyuntura podría medirse a través del clima percibido en los informes de las asambleas de accionistas en Londres. Un año antes del estallido de la contienda bélica, el presidente sir Joseph White Todd inauguraba la reunión de 1913 anunciando entre aplausos que el período bajo revisión había constituido un récord en los anales financieros de la compañía²⁹. Un año después, el clima de euforia cambiaría radicalmente. La asamblea de 1914 sería iniciada con un reporte que intentaba persuadir al auditorio sobre la austeridad y precaución con que deberían actuar frente al futuro incierto que se avecinaba³⁰. Uno de los signos que demostraba lo adverso de la etapa era el aumento de los coeficientes de explotación³¹ entre 1914-1919³². La tendencia recesiva para el FCCA recién comenzaría a revertirse a partir de 1923, cuando se abriría una nueva etapa de prosperidad hasta fines de la década del veinte³³.

Uno de los elementos que la empresa señalaba como causa fundamental del deterioro de su situación financiera era el incremento del precio del combustible usado para la tracción (ver el cuadro 1), asociado a las dificultades referidas a la importación del carbón desde Gran Bretaña. En esta etapa, la compañía procedió a buscar sustitutos y se comenzó a utilizar leña. En los dos años posteriores al final de la guerra se llegó a alimentar las calderas de las locomotoras con maíz³⁴.

Cuadro 1. Gastos de combustible del FCCA (en libras)

Año	Carbón	Leña	Petróleo (diésel)	Electricidad	Maíz
1912	455.845	---	---	---	---
1913	500.110	---	338	---	---
1914	521.529	---	241	---	---
1915	429.663	35.952	---	---	---
1916	511.641	139.864	---	---	---

28 Carta al editor del semanario conservador *The Spectator* firmada por John Crouch y reproducida en la revista de la empresa. En *Central Argentine Railway Magazine*, febrero, 1915, 105-106.

29 “Report of Proceedings at the Ordinary General Meeting of Proprietors Held on 23rd October 1913”, en *Annual reports*, t. 1893-1914 (Buenos Aires: FCBAP Almacenes Imprenta, s/a.), 5.

30 “Report of Proceedings at the Ordinary General Meeting of Proprietors Held on 29th October 1914”, en *Annual reports*, t. 1893-1914 (Buenos Aires: FCBAP Almacenes Imprenta, s/a.), 3-4.

31 Proporción establecida entre los gastos de explotación y los ingresos brutos.

32 “Reports of the Directors and Statements of Accounts”, 1912-1924, en *Annual reports*, t. 1893-1914 y t. 1915-1925 (Buenos Aires: FCBAP Almacenes Imprenta, s/a.).

33 Paul Goodwin, *Los ferrocarriles británicos y la UCR 1916-1930* (Buenos Aires: La Bastilla, 1974), 233.

34 “Maíz como combustible”, *Revista del Ferrocarril Central Argentino*, enero, 1919, 36-37.

Año	Carbón	Leña	Petróleo (diésel)	Electricidad	Maíz
1917	358.660	358.660	---	49.153	---
1918	533.714	565.414	---	77.596	---
1919	400.762	1.104.503	---	104.762	43.132
1920	827.565	677.930	38.784	81.876	4.419
1921	1.282.619	341.201	214.216	104.851	---
1922	1.116.001	13.136	215.071	100.171	---
1923	641.331	42.660	175.194	83.282	---
1924	592.993	57.280	207.198	84.283	---

Fuente: elaboración propia con base en datos extraídos de las memorias anuales de la empresa. Central Argentine Railway, *Annual reports*, t.1893-1914 y 1915-1925 (Buenos Aires: FCBA Almacenes Imprenta, s/a.).

La política de la empresa frente a la nueva coyuntura resultó entonces conservadora y cautelosa. Las medidas de austeridad no impidieron, sin embargo, que la compañía culminara en este período tres de las obras más importantes de toda su historia: la Estación Retiro, en la ciudad de Buenos Aires; el servicio eléctrico Retiro-Tigre, y la construcción de los Talleres Gorton. Estos últimos, inaugurados en 1916, estaban dotados de la maquinaria más avanzada del momento y fueron diseñados atendiendo a las nuevas tendencias en materia de organización del trabajo³⁵. En un intento de aumentar la producción cerealista por transportar, la compañía llevó adelante iniciativas que propiciaban el desarrollo de cultivos en regiones áridas atendidas por su sistema³⁶. Sin embargo, el rubro donde el FCCA puso mayor energía en sus planes de economía fue en la política de recortes dirigida a sus trabajadores.

2. Los trabajadores y las “economías”

Desde agosto de 1914, los periódicos obreros comenzaron a denunciar a las empresas ferroviarias, incluido el FCCA, por medidas de rebaja de sueldos y despidos. Así, por ejemplo, en *El Obrero Ferroviario* algunos articulistas expresaban su preocupación por estas condiciones:

“Todas las empresas han destituido y continúan destituyendo centenares de obreros [...] Las economías vienen sembrando la miseria y el pánico en todos los hogares obreros”³⁷.

“El proletariado ferroviario nunca se ha encontrado en situación tan dolorosa y amenazadora como en estos momentos [...] Las empresas pretenden recompensarse de la disminución del tráfico cercenando salvajemente nuestros salarios [...] En muchas secciones —simultáneamente

35 “Specialisation in Shop Work”, *Central Argentine Railway Magazine*, julio, 1913, 365-366. En relación con la aplicación de elementos de organización científica del trabajo en los Talleres del FCCA ver: Laura Badaloni, “Ingenieros británicos, ferroviarios comunistas y organización del trabajo en los talleres del FCCA durante las primeras décadas del siglo veinte”. *Historia Industrial. Economía y Empresa* 2, n.º 63 (2016): 133-160.

36 “¡A sembrar! ¡A sembrar!”, *Revista del Ferrocarril Central Argentino*, junio, 1917, 44-46. También: “Cultivo de Kafir. Sus resultados”, *La Capital*, 20 de enero, 1918.

37 “La desocupación”, *El Obrero Ferroviario*, agosto, 1914, 4.

a la destitución y suspensión de un gran número de empleados— se recargaba enormemente la tarea de los que debían continuar prestando servicio”³⁸.

Tanto *La Fraternidad*, que nucleaba a los maquinistas y foguistas de locomotoras, como la *Federación Obrera Ferroviaria* (FOF), que reunía a trabajadores de talleres, Tráfico, Vías y Obras y Señales, desestimaron las causas señaladas por la empresa para justificar los despidos. Así, desde las páginas de los periódicos de ambas organizaciones se denunciaba que los motivos esgrimidos por la patronal eran sólo excusas para perjudicar al personal:

“El pretexto de la falta de carbón, ofreció a las empresas ferroviarias una oportunidad brillante, para poner en práctica la idea desde hace tiempo acariciada, de realizar una bonita economía a costa de su personal [...] La falta de tráfico, ha sido una vez más la tapadera de las ambiciones nunca satisfechas de las empresas, con ellas justifican todos sus ataques al salario [...]”³⁹

“Desde antes de iniciarse la contienda europea, esta empresa [el FCCA] venía esquilmando al personal con el pretexto de las economías. Al estallar la guerra —alegando la carencia de combustible y la reducción del tráfico— fueron suprimiendo un gran número de trenes y declarados cesantes buena cantidad de obreros y empleados [...]”⁴⁰.

En ambos testimonios se observa que las llamadas “economías” se habían iniciado antes de la guerra, pero cuando esta estalló, estas medidas se profundizaron. Es difícil cuantificar la magnitud de despidos que se concretaron en FCCA. Las fuentes obreras hablan de miles de trabajadores para las compañías de ferrocarriles en su conjunto, pero sin hacer ningún tipo de precisiones⁴¹. No obstante, en un intento de lograr una aproximación, se ha recurrido a datos recogidos de diversas fuentes. En primer lugar, se estudió el Tercer Censo Nacional de 1914, donde se adjudican al FCCA poco más de 35.000 trabajadores. En 1923, cinco años después de terminada la guerra, según el informe del Gerente General, la plantilla de personal era de alrededor de 26.000. Una diferencia importante que rondaría las 9.000 personas, cerca de un 25% menos⁴². En segundo lugar, se cuenta con los montos en libras destinados a sueldos y salarios, los cuales eran registrados en los balances anuales de la compañía. En ese sentido, se han tomado las cifras correspondientes a los trabajadores de los talleres de mantenimiento y de reparación de coches y locomotoras, y se han volcado en el cuadro 2 los datos obtenidos.

Los años presentados en este cuadro eran definidos en los estados de cuentas como terminados en 30 de junio, habiendo comenzado el 30 de junio del año anterior. Significa que los datos consignados como de “1914” corresponden a las cifras pagadas por la empresa desde el 30 de junio de

38 “Las economías de las empresas. Reducción de sueldos y destitución de personal. La complicidad del gobierno”, *El Obrero Ferroviario*, septiembre, 1914, 2.

39 “Por las buenas o por las malas”, *La Fraternidad*, septiembre, 1914, 1.

40 “En el Central Argentino”, *El Obrero Ferroviario*, diciembre, 1916, 2.

41 Para David Rock, la merma de personal, tomando a las empresas ferroviarias en su conjunto, fue de alrededor del 15%. Rock, *El radicalismo*, 149.

42 *Tercer Censo Nacional levantado el 1º de junio de 1914*, t. IV (Buenos Aires: Talleres Gráficos de L. J. Rosso y cía., 1916); “Extracts from the General Manager’s report for the year ended 30th June, 1923, dated Buenos Aires, 23rd August, 1923”, en *Annual reports*, t. 1915-1925 (Buenos Aires: FCBAP Almacenes Imprenta, s/a.), 19.

1913 al 30 de junio de 1914, es decir que son datos anteriores al estallido de la guerra. Por lo que el punto de comparación se establece con la columna correspondiente a “1917”, donde se da la baja mayor en los montos, y que además es anterior al estallido de la huelga general de septiembre, cuando los números podrían distorsionarse por la cantidad de días no trabajados. La comparación de ambas columnas sugiere una baja de poco más del 28% en las cifras totales. Esa contracción podría adjudicarse a una disminución en el monto de los sueldos pagados, el despido de personal, o, probablemente, a una combinación de ambas opciones. Lo que sugiere que es posible comprobar una tendencia significativa a la baja de los montos en libras destinados a sueldos. A partir de 1919, el incremento de las sumas correspondientes a los mismos ítems obedecía, tal como lo explicaba la propia empresa, a los aumentos otorgados en salarios (luego de la huelga de 1917, en junio de 1919 y febrero de 1920) y “a los reordenamientos derivados de las regulaciones laborales”⁴³.

Cuadro 2. Montos en libras, sueldos obreros Talleres del FCCA (1914-1923)

SUELDOS Trabajadores Talleres	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923
Mantenimiento locomotoras	63.357	68.921	68.729	43.169	38.822	61.812	93.087	131.426	127.930	132.300
Mantenimiento coches	35.948	31.017	34.072	28.075	31.919	45.958	71.068	87.707	106.632	115.356
TOTALES Sueldos	99.305	99.938	102.801	71.244	70.741	107.770	164.155	219.133	234.562	247.656

Fuente: elaboración propia con base en datos extraídos de las memorias anuales de la empresa. Central Argentine Railway, *Annual reports*, t.1893-1914 y 1915-1925 (Buenos Aires: FCBAP Almacenes Imprenta, s/a.).

Asimismo, a partir de una muestra de cerca de 1.100 trabajadores que estuvieron ocupados en los talleres de Rosario y Pérez de la empresa, se ha detectado el despido de 183 por diversas causas, en el período 1915-1921⁴⁴. La concentración mayor de destituciones se dio en 1916 (102), cuando se concretaron despidos masivos de personal, fundamentalmente entre fines de julio y principios de agosto: reducción de personal (78); terminación de trabajo/no ser más necesarios sus servicios (7); mala voluntad para trabajar (1); desorden (1); ausencia (2); trabajo mal hecho (2); no levantar embargo (2); compensados (2), y sin datos (4). Como se observa en estas cifras, el motivo más aludido es “reducción de personal” (76%). Coincidente con esto, la prensa obrera denunciaba en sus columnas que el 31 de julio de ese año habían sido despedidos alrededor de 400 operarios de los Talleres

43 “Extracts from the General Manager’s report for the year ended 30th June, 1919, dated Buenos Aires, 22nd August, 1919”, en *Annual reports*, t. 1915-1925 (Buenos Aires: FCBAP Almacenes Imprenta, s/a.), 19-20, y “Extracts from the General Manager’s report for the year ended 30th June, 1920, dated Buenos Aires, 27th August, 1920”, en *Annual reports*, t. 1915-1925 (Buenos Aires: FCBAP Almacenes Imprenta, s/a.), 16-17.

44 Archivo General del Ferrocarril (AGF), Buenos Aires-Argentina, Fondo *Recursos Humanos Ferroviarios (RHF)*, Sección FCCA, “Fichas de Personal FCCA y Fojas de Servicio de Personal de Talleres de Pérez” (FyF).

Rosario⁴⁵. El ingeniero John P. Crouch, a cargo de estos, había señalado esa misma fecha como el momento cuando había concretado la mayor expulsión de trabajadores de su departamento⁴⁶.

3. Una empresa en guerra

A partir de 1914, toda la política de la compañía estuvo teñida por la participación de Gran Bretaña en la guerra y caracterizada por un sentimiento patriótico que comenzaba por el directorio en Londres, continuaba en la “superioridad” local, funcionarios medios y el personal administrativo, e intentaba descender hacia el resto de la plantilla del personal⁴⁷. Este espíritu patriótico podía fácilmente ser engarzado con un rasgo particular de la empresa: su modalidad de gestión de mano de obra. Esta incluía estrategias que se basaban en el control y la coerción, y otro conjunto que intentaba influir en la reproducción de la fuerza de trabajo. El objetivo que las orientaba era lograr trabajadores disciplinados, eficientes en su labor, fieles a la compañía, y que garantizaran la seguridad del tráfico. Pretendían, además, involucrar a su personal con los intereses empresariales y reemplazar las solidaridades de clase por relaciones verticales de deferencia hacia la dirección de la firma, la *superioridad*. Las políticas sociales⁴⁸, aplicadas por la empresa de forma selectiva y arbitraria, se complementaban con la proyección de una imagen de la *superioridad* cargada de connotaciones paternalistas, donde esta aparecía *concediendo* a su personal múltiples beneficios. La revista de la empresa, editada desde 1911, de forma mensual y en dos versiones (inglés y español) resultaba un canal muy adecuado para hacer llegar al conjunto de los trabajadores detalles biográficos de los miembros de la *superioridad*, a través de notas acompañadas de fotografías que los exhibían practicando deportes o participando en veladas sociales. En otros trabajos se ha sugerido cómo estas demostraciones cuidadosamente desplegadas pueden ser abordadas a partir del concepto de “teatro de hegemonía” acuñado por el historiador británico E. P. Thompson⁴⁹.

A todo esto se sumaba la sobrevaloración de la cultura británica que ellos portaban y que era mostrada como vector de progreso y civilización. El propio ferrocarril, como tecnología moderna asociada a los saberes de los ingenieros ingleses, cumplió de forma más general un rol altamente

45 *El Obrero Ferroviario*, septiembre, 1916.

46 “Mr. J. P. Crouch, Chief Mechanical Engineer of The Central Argentine Railway, to consul Spencer Dickson”, Rosario de Santa Fe, 14 de agosto de 1917, en The National Archive (TNA), Londres-Reino Unido, *Public Record Office (PRO)*, Fondo *Foreign Office (FO)*, Commercial and Sanitary Department. General Correspondence from 1906, Series 368/1693 Argentino, f. 115.

47 Tanto los informes del secretario, presidente del comité local, gerente general y las propias asambleas de accionistas hicieron referencia durante todo el transcurso de la guerra a los voluntarios de la empresa que participaban en el Ejército británico. Las reuniones de accionistas culminaban con homenajes a los caídos y la donación monetaria a distintos fondos patrióticos.

48 Provisión selectiva de viviendas, servicios de salud, escuelas, un tren para trasladar al personal, descuentos en pasajes, comedores subvencionados, centros culturales y asociaciones mutuales controlados por la compañía, entre otros. Asimismo, existían bonos especiales para determinadas categorías, y, en el caso de algunos empleados británicos, se les pagaba en libras.

49 Thompson, “La sociedad inglesa”, 40, y Badaloni, “La familia”, 152-156.

legitimador del imperialismo británico en países colonizados o bajo su poder económico⁵⁰. Estos aspectos se exacerbaban luego del estallido de la PGM, cuando desde la dirección de la empresa se estimuló el fervor patriótico incentivando a los empleados a enrolarse en el Ejército como voluntarios. Los ferrocarriles británicos contribuyeron con más de un millar de voluntarios, y el FCCA estuvo a la cabeza de esta iniciativa, aportando entre 416 y 447 voluntarios, según las estadísticas que se tomen⁵¹. La persona encargada de encomendar esta campaña fue el ingeniero John P. Crouch, a cargo del Departamento Ingeniero Jefe Mecánico (IJM), quien lideró el envío de hombres a la guerra⁵². La empresa había determinado que se darían licencias especiales para todo aquel que quisiera alistarse en el Ejército inglés, y se les conservaría su puesto hasta que regresaran de la guerra⁵³.

Una muestra de 129 fichas y fojas de servicios de personal de la empresa, correspondientes a trabajadores que se enrolaron en las Fuerzas Armadas británicas desde 1914, sugiere cómo, efectivamente, en un porcentaje cercano al 40% correspondían a personal del Departamento IJM. Si bien algunos de ellos eran maquinistas, foguistas u obreros de talleres, la mitad del total correspondía a empleados de oficina de las distintas secciones. El personal de dirección era minoritario dentro de los enrolados, a pesar de que, como se había explicado en una asamblea de accionistas, “muchos [...] incluyendo nuestro Gerente General, el Jefe del ingeniero Mecánico, etc., habrían estado en uno u otro de los numerosos campos de batalla pero por el deseo de nuestras autoridades [...]”⁵⁴ habían permanecido al mando del ferrocarril garantizando el transporte de alimentos para el Ejército aliado.

Esta muestra señala que mayoritariamente eran británicos los que viajaban a Europa para unirse al Ejército, ya que sólo se han encontrado tres combatientes argentinos, aunque seguramente, y tomando en cuenta sus apellidos, eran hijos de ingleses radicados en el país. Se debe tener en cuenta además que el trato de los voluntarios no fue igualitario, sino que estuvo atravesado por las jerarquías laborales dentro de la empresa. Las diferencias comenzaban desde el momento en que se anunciaba la partida a Europa, a través de la revista oficial. La despedida de miembros de la superioridad y el personal jerárquico era motivo de ceremonias ampliamente publicitadas con

50 Diane Drummond, “British Railway Engineers, 1830-1900 and the Development of Internationality in Railway Engineering: Changing Patterns of British Influence Overseas”, (Ponencia presentada en International Conference on the Internationality of Railways, Lucerna, 2008), 32-34. También: Laura Badaloni, “Ferrocarriles e ingenieros. Aportes a una historia más allá de las fronteras nacionales”. *H-Industri@* 16, n.º 9 (2015): 1-12.

51 Arthur Holder, *Activities of British Community in Argentina during the Great War (1914-1919)* (Buenos Aires: Buenos Aires Herald, 1920) y *Central Argentine Railway Magazine*, febrero, 1919, 21.

52 De los 411 hombres que, según la revista de la compañía, se enrolaron en el Ejército desde Argentina, 147 correspondían al departamento o eran liderados por John P. Crouch (cerca del 36%). *Central Argentine Railway Magazine*, febrero, 1919, 21. El Departamento IJM incluía, entre otras secciones, los talleres de mantenimiento y reparación, así como Tracción (personal de locomotoras), que desde febrero de 1911 había sido incluida en él. FCCA, *Orden de Servicio* 39, 5-11 de febrero, 1911.

53 Mary MacKinnon estudia el enrolamiento de trabajadores de una empresa ferroviaria en Canadá como voluntarios durante la Primera Guerra Mundial. Su caso tiene algunas similitudes con el FCCA, en cuanto a los subsidios y la garantía de conservación del puesto de trabajo hasta el regreso de los combatientes. Mary MacKinnon, “Canadian Railway Workers and World I Military Service”. *Labour/Le Travail* n.º 40 (1997): 213-234.

54 “Report of Proceedings at the Ordinary General Meeting of Proprietors Held on the 28th day of November, 1918”, *Annual reports*, t. 1915-1925 (Buenos Aires: FCBAP Almacenes Imprenta, s/a.), 12.

fotografías, notas biográficas y síntesis de los discursos pronunciados⁵⁵. Las noticias referidas a empleados subalternos que se enrolaban en el Ejército se distinguían por ser más breves y estar acompañadas de fotos pequeñas o colectivas.

Asimismo, existieron contrastes en relación con las ayudas monetarias asignadas, que quedaron registradas en las fichas del personal. Por ejemplo, a quienes percibían un salario mensual se les concedió de uno a cuatro meses de licencia paga en el momento de partir a la guerra, mientras que los miembros de la Superioridad gozaron de privilegios especiales. Así, a quien ocupaba un cargo de jefatura en el Departamento de Estadísticas, dependiente de la Gerencia, se le concedió una pensión mensual para su esposa hasta su retorno. También, tres empleados administrativos jerárquicos y un ayudante de jefe recibieron licencias pagas al terminar la guerra. Por el contrario, quienes tenían una antigüedad reducida igual o menor a un año —muchos de ellos remunerados por día— sólo fueron acreedores de un subsidio mínimo que oscilaba entre 20 y 25 libras⁵⁶.

En general se respetó la promesa de conservar los lugares de trabajo dejados al enrolarse. Sólo en referencia a un trabajador a quien le fue negado el ingreso al Ejército, esto no se cumplió, y su renuncia en marzo de 1916 se adjudicó a “no estar conforme con ninguno de los puestos ofrecidos”. Respecto a los otros cinco casos de trabajadores “rechazados” —dos oficinistas, un maquinista, un foguista y un *machinist*⁵⁷—, tres renunciaron antes de 1919 (uno sin regresar a Argentina) y otros dos fallecieron en los años siguientes a su reincorporación a la empresa (1915 y 1921). Teniendo en cuenta el maltrato particular recibido por quien no fue restablecido en su puesto al regresar, es probable que la no admisión como soldados debió ser una fuente considerable de escarnio y vergüenza para los rechazados. Por el contrario, se guardó consideración con aquellos que por error fueron dados por muertos o perdidos y luego se comprobó que era equivocada esta información. En seis casos se les otorgó una licencia de cuatro a seis meses, aunque sólo en tres de ellas se especificaba que se garantizaba el pago del sueldo.

Por otro lado, resulta importante la cifra de quienes decidieron abandonar el servicio apenas terminado el conflicto bélico o luego de un tiempo de retomadas las tareas. Se observa que, de un total de 129 trabajadores, 30 abandonaron sus puestos sin regresar a Argentina —al renunciar en Reino Unido—; 78 regresaron a sus labores en la compañía; y 6 fueron rechazados por el Ejército. Mientras tanto, otros 23 renunciaron a su regreso a la empresa entre 1919 y 1924, mientras que 3 lo hicieron entre 1926 y 1948; 4 quedaron cesantes entre 1920 y 1923, y 4 más entre 1927 y 1930; 36 lograron jubilarse dentro de la compañía entre 1929 y 1950; 3 fallecieron entre 1920 y 1924, y 5 más entre 1927 y 1945. Es posible pensar que las consecuencias de haber participado en la guerra debieron haber incidido negativamente en la vida cotidiana y en el sostenimiento de la rutina laboral por parte de los excombatientes⁵⁸.

55 Entre otras notas: partida del Jefe de Estadísticas G. E. A. Johnson en *Central Argentine Railway Magazine*, enero, 1915, 31; Despedida de Donald M. MacRae —asistente del Gerente de Tráfico— en *Central Argentine Railway Magazine*, febrero, 1915, 107; Partida de W. B. Leane —Ingeniero Jefe— en *Revista del Ferrocarril Central Argentina*, enero, 1917, 52.

56 Se han encontrado dos casos en nuestra muestra (un escribiente y un ayudante de capataz) que, a pesar de tener dos y seis años de antigüedad con sueldos mensuales, cobraron este subsidio mínimo.

57 Obrero semicalificado que operaba una máquina dentro de los talleres.

58 Estos datos fueron recopilados por la autora en AGF, RHF, FCCA, FyF.

La importancia otorgada por la firma a la guerra se evidencia también en que desde septiembre de 1914, la revista oficial destinó gran parte de sus páginas al seguimiento de la guerra. Se abrieron nuevas secciones y en cada número se publicaba el listado completo de los empleados del FCCA enrolados en el Ejército y de los caídos que pasaban a engrosar “la lista de Honor” (*Roll of Honour*). Asimismo, varios fondos (*British Patriotic Committee; General Patriotic Found; Prince of Wales Found*) fueron apoyados desde la compañía y por una porción de su personal. En 1915, por ejemplo, una colecta entre empleados jerárquicos y administrativos culminó en la compra de un aeroplano que fue entregado al Gobierno británico. Cuando la guerra llegó a su fin, la revista cubrió los festejos celebrados en las estaciones de Rosario y Buenos Aires por el triunfo de los aliados. Pero además, a comienzos de los años veinte, un monumento conmemorativo de los caídos del FCCA durante la Gran Guerra fue inaugurado en el *hall* central de la Estación Retiro de Buenos Aires y visitado por el príncipe de Gales en su viaje a Argentina, en 1925⁵⁹.

De forma paralela a la imagen idealizada del Imperio británico como defensor de la libertad, la revista fue construyendo una representación de los alemanes, quienes eran mostrados como “pérfidos”, “violadores de mujeres y niñas” y “asesinos”. La hostilidad hacia los alemanes se vio reflejada rápidamente y de forma concreta en el ámbito local. Apenas comenzada la guerra se disolvió en Rosario la Enfermería Anglo-Alemana, que había sido sostenida por las comunidades alemana y británica desde hacía décadas, y que además era utilizada por la compañía para la atención del personal. Tiempo después sería reemplazada por el Hospital Británico, en cuya construcción contribuiría económicamente la empresa, junto con los ingleses residentes en Rosario. Sin embargo, el traslado más interesante de la beligerancia europea al ámbito argentino se dio durante los meses anteriores a la huelga de 1917, cuando una ola de rumores basados en teorías conspirativas comenzó a circular en los medios diplomáticos británicos y belgas.

4. La huelga de 1917 y el peligro alemán

La huelga ferroviaria de septiembre 1917 se convirtió en uno de los conflictos sindicales más importantes que se desarrollaron en Argentina durante los años en que transcurrió la PGM. Es posible diferenciar una etapa netamente local y circunscripta al FCCA que se desató en el mes de junio, cuando los trabajadores del aserradero que funcionaba en los Talleres de la compañía, en la zona norte de la ciudad de Rosario, se declararon en huelga. Las causas de la protesta se relacionaban con la decisión de la empresa de suspender a sus obreros varios días a la semana aduciendo necesidades económicas. La medida contó con la adhesión solidaria de los trabajadores de los Talleres “Gorton” y culminó con un triunfo por parte de los obreros. Al poco tiempo de este primer conflicto volvió a estallar una nueva protesta a raíz de las sanciones disciplinarias impuestas a dos obreros. Esta vez, la medida de fuerza se extendió a todo el FCCA y se exigió la reincorporación de los dos despedidos y la separación del Ingeniero John P. Crouch. Finalmente, el 24 de septiembre de 1917, la FOF y *La Fraternidad* —en conjunto con la Asociación Argentina de Telegrafistas— se lanzaron a una protesta en todo el país. Sus objetivos no se limitaban a la exigencia de aumento de salario, sino que demandaban una reglamentación global del trabajo ferroviario.

59 FCCA, “Report of Proceedings at the Ordinary General Meeting of Proprietors Held on the 15th day of November, 1925”, en *Annual reports*, t. 1915-1925 (Buenos Aires: FCBAP Almacenes Imprenta, s/a.), 11-12.

La protesta ferroviaria fue particularmente violenta en la ciudad de Rosario, así como en otros puntos del país, entre ellos, las ciudades de Córdoba y Mendoza. Los huelguistas del FCCA atacaron las instalaciones de la empresa, entre ellas, las oficinas de administración de los Talleres Gorton, e incendiaron el tren utilizado para el traslado de obreros. Otro objetivo de la violencia de los trabajadores fueron quienes no se plegaron al conflicto, muchos de ellos personal jerárquico y administrativo. Esto se daba porque los empleados de oficina constituyeron siempre un grupo diferenciado dentro de la empresa y recibieron un trato especial por parte de la superioridad. Es posible pensar que cuando la empresa comenzó con sus políticas de recortes buscó no afectar en demasía a estos sectores, ya que no se registran quejas al respecto. En la muestra de 183 despedidos de los talleres entre 1915 y 1921, ninguno de ellos fueron empleados administrativos. Tomando los datos de los montos de salarios en libras correspondientes a empleados administrativos de los Talleres, dichas sumas disminuyeron sólo en un 9%, en contraposición al 29% señalado para los obreros del mismo sector⁶⁰.

Había entre ellos una alta composición extranjera, fundamentalmente británica. La distinción entre ingleses y personal de otros orígenes étnicos —sobre todo argentino— había suscitado resentimientos originados en los favoritismos hacia los primeros, a la hora de ocupar las vacantes de los puestos mejor pagados y lograr ascensos. También, por el régimen diferencial de licencias, que les permitía tomarse varios meses para viajar a Europa. Muchos de ellos cobraban, además, los sueldos en libras y recibían bonos especiales. Lo que explica por qué los oficinistas siempre constituyeron el estrato más leal a la empresa, remiso a participar activamente en las protestas y a sindicalizarse junto al resto de los trabajadores. Pero además porque durante la huelga, en su mayoría, siguieron concurriendo a sus labores y fueron víctimas de atentados, que quedaron registrados en la prensa periódica. La compañía supo explotar esta situación durante la guerra logrando cooptarlos en su cruzada patriótica. El nacionalismo británico y la identificación con los valores de la empresa aparecían como un todo y servían para incentivar solidaridades verticales.

En los meses iniciales de 1917, cuando el descontento entre los trabajadores ferroviarios se había generalizado, la posibilidad de la huelga empezaba a despertar inquietud entre los directivos de las empresas. En febrero comenzaron a propagarse rumores que señalaban a agentes alemanes como promotores de protestas en los ferrocarriles, con la intención de perjudicar al capital británico y sus aliados en la guerra. Una nota en el periódico de *La Fraternidad* daba cuenta de una noticia aparecida en el diario *Buenos Aires Herald*:

“Para dar color a la cosa el Herald hace la noticia por boca de un hipotético empleado ferroviario que dice tener 27 años y ½ de servicio de ferrocarriles [...] que el mes pasado fue hablado por ciertas persona que le pidieron firmara un compromiso de no trabajar en una huelga que se iba a declarar en breve. Agrega que se le dijo que no tuviese temor porque había dinero en abundancia para pagar a los huelguistas. [...] que ese dinero solo puede ser facilitado por Alemania para junto con la campaña submarina perjudicar a los intereses de la Gran Bretaña [...]”⁶¹.

El diario obrero se burlaba del supuesto complot alemán y recordaba que al “capital no le conocemos nacionalidad [...] lo de la ayuda de los alemanes es otra invención destinada a fomentar la

60 “Reports of the Directors and Statements of Accounts”, en *Annual reports*, t. 1893-1914 y 1915-1925 (Buenos Aires: FCBAP Almacenes Imprenta, s/a).

61 “Una huelga ferroviaria en la Argentina. Complicidad del capital alemán”, *La Fraternidad*, marzo, 1917, 3.

adhesión a las empresas por parte de los personales de nacionalidad contraria en beligerancia a los imperios centrales⁶². En las comunicaciones consulares durante 1917 es posible detectar una preocupación constante de las autoridades de la *Foreign Office* por averiguar la posible influencia alemana en el conflicto. El propio Crouch incluyó en sus informes periódicos sobre la protesta sus dudas sobre las fuentes de financiamiento de los huelguistas⁶³.

Esto como respuesta a la política británica establecida desde 1916 en Latinoamérica, que se había endurecido a partir de la llamada *Statutory List*, la cual fijaba la prohibición de realizar transacciones económicas con individuos o firmas de nacionalidades enemigas en países neutrales. Dentro de las empresas ferroviarias británicas instaladas en Argentina, por ejemplo, se registraron despidos de trabajadores alemanes y austríacos desde fines de 1914, lo cual fue denunciado por la prensa obrera⁶⁴. En el FCCA ocurrieron hechos similares, entre ellos, la destitución de un señalero de apellido Stieglmann⁶⁵. El propio ingeniero Jefe Mecánico de esa compañía informaba en 1917 en una carta confidencial al cónsul británico en Rosario:

“Luego del estallido de la guerra, comencé a eliminar, en un proceso gradual [...] para no despertar sospechas, a los alemanes empleados en mi departamento [...] no fue fácil, especialmente porque los alemanes son en gran proporción, los más industriosos a más calificados de mis hombres [...] a fines de julio del año pasado [1916], nuestra situación financiera se presentó tan desfavorable que estimé necesario practicar una reducción sustancial del número de hombres empleados en los talleres [...] y tomé esta oportunidad para echar a todos los alemanes que trabajaban: en este momento no tengo ningún alemán en el registro de los talleres de Rosario, Pérez, Campana o Victoria”⁶⁶.

También se ha accedido a fichas y fojas de servicio de 43 trabajadores que estuvieron ocupados en el transcurso de la PGM en distintos departamentos de la compañía y que fueron registrados con nacionalidades austríaca o alemana⁶⁷. A los que se ha sumado un caso más, el del señalero Stieglmann, nombrado más arriba.

De 44 trabajadores relevados, 17 fueron cesanteados entre 1914 y 1917; otros 8 renunciaron entre 1914 y 1917 (hay dos dimisiones más en 1919 y 1921); 10 salen al parecer por voluntad propia; 3 figuran como fallecidos (1915, 1926 y 1934), en un caso no se establece la causa de salida (1915) y 13 llegan a jubilarse en años posteriores. Entre estos últimos figuran un encargado general de talleres, un tornero de máxima categoría, tres maquinistas de primera categoría, dos capataces, un inspector, un guardatrén, un engrasador y cintero, un guardavía y un señalero. De esta muestra se infiere que un 39% de los relevados fue cesanteadado durante la guerra, lo que apoya la idea de un sesgo discriminatorio en los despidos. Sin embargo, también es preciso señalar que, si bien existió

62 “Una huelga”, 3.

63 “Mr. J. P. Crouch, Chief Mechanical Engineer of The Central Argentine Railway to Cónsul Spencer Dickson”, en TNA, *PRO, FO*, f. 119.

64 Mary MacKinnon afirma que el Canadian Pacific Railway no contrataba obreros alemanes durante la guerra. MacKinnon, “Canadian Railway”, 227.

65 “La aplicación del trabajo a reglamento en el Central Argentino y Central Córdoba. Los resultados obtenidos”, *El Obrero Ferroviario*, 16 de enero, 1921, 2.

66 “Mr. J. P. Crouch, Chief Mechanical Engineer”, f. 115. Traducción de la autora.

67 Sólo en un caso —correspondiente a un pintor de coches despedido el 31 de julio de 1914—; si bien no figura su origen étnico, su nombre sugiere que sería alemán, y también lo hemos incluido. AGF, *RHF*, FCCA, FyF.

una tendencia a deshacerse de los trabajadores considerados “enemigos”, esta no tuvo un carácter automático ni omnicompreensivo.

Ahora bien, aquellos que por su calificación resultaban valiosos para el funcionamiento de la empresa fueron conservados a lo largo de la guerra, y en algunos casos llegaron a jubilarse ocupando cargos importantes de supervisión. Prueba de esto es que esta falta de rigurosidad en la aplicación de restricciones en materia laboral llegó a resultar irritante para algunos capataces británicos. Durante 1917, Harry L.⁶⁸ lideró una agitación entre los capataces de nacionalidad inglesa, quienes enarbolaron la consigna de impedir la contratación de encargados de origen “enemigo” en las secciones de los Talleres Rosario⁶⁹. Lejos de ser atendida la demanda de Harry L. y su grupo, aquel fue destituido en febrero de 1917, tal como figura en su ficha personal. La rebeldía de los capataces británicos fue acompañada con la aparición de un manifiesto titulado “Listas negras”, el cual fue repartido en los Talleres con la intención, según Crouch, de exacerbar los enfrentamientos étnicos. Según Crouch, esto constituiría un episodio más que se sumaba y exacerbaba la multiplicación de ataques contra empleados británicos durante la huelga ferroviaria. En tal sentido, 47 de ellos presentaron a Crouch el 31 de julio de 1917 una nota donde se denunciaban ataques violentos contra sus personas y pedían a las autoridades británicas interceder para salvaguardar a los súbditos ingleses de la empresa⁷⁰. En todos estos sucesos, Crouch creía reconocer un inconfundible *sabor alemán*⁷¹.

El progreso laboral de algunos trabajadores alemanes dentro de la empresa es confirmado a través de uno de los casos —el de Hermann G.— contenidos en esta muestra, y quien aparece jubilándose en 1928, con el cargo muy importante de Capataz General de los Talleres de Pérez. Su nombre adquiere un lugar protagónico en un informe redactado por el cónsul belga de Rosario dirigido a su par francés, y luego transmitido al consulado inglés. En el informe se afirmaba la existencia de un complot alemán dentro de los Talleres Gorton de Pérez, en pos de propiciar una huelga:

“Durante la entrevista a Bruno W., un súbdito belga empleado en los talleres del FCCA en Pérez en relación a la reciente huelga y la posible influencia enemiga [...] interrogado si tenía conocimiento que estaban dadas órdenes durante la última huelga de no tocar a la persona de Hermann G. ni a ninguna de sus propiedades, el señor W. respondió que por muchos conductos supo que esa orden existía en Pérez y que era cumplida fielmente; que en ninguna parte era atacado por los huelguistas mientras que otros sí lo eran. Esta orden salió de la Federación [...] Los capataces comenzaban ya a hacerse miembros de la Federación y parece que un argentino hijo de alemanes, se inscribió primero, invitando al elemento español a seguirlo. Los elementos [...] de origen alemán tuvieron reuniones secretas, en las cuales participaban elementos españoles germanófilos que conspiraban contra el FCCA [...] Hermann G. [...] ha ido todos los días a los talleres, sin atraer la más mínima represalia por parte de los huelguistas, cosa que no sucedía con los otros. Se paseaba libremente entre los huelguistas quienes lo saludaban [...] antes de la entrada de los italianos a la guerra [...] celebraba reuniones secretas con los capataces italianos

68 Harry L. había ingresado al FCCA en 1914 en la sección Tracción con 35 años de edad. En octubre de 1916 fue transferido a los talleres Rosario como capataz de “machinists”, puesto que ocupaba cuando fue despedido por J. P. Crouch. AGF, *RHF*, FCCA, *FyF*.

69 “Mr. J. P. Crouch, Chief Mechanical Engineer”, f. 118.

70 “Railway strike. Consul General’s report on the strikes in Argentina”, 10 de octubre de 1917, en TNA, *PRO, FO*, f. 200. Traducción de la autora.

71 “Mr. J. P. Crouch, Chief Mechanical Engineer”, f. 118.

de la sección locomotoras ignorando qué trataban. Esas reuniones se hacían en el colegio alemán que se encuentra cerca de los talleres⁷².

El informe es interesante, por varios motivos. Por un lado, denota la existencia de una red de “espías” dentro de los talleres que suministraban información a la dirección de la empresa, y que ya se ha corroborado en otros testimonios⁷³. Por otro lado, señala la autenticidad de las denuncias de los sindicatos obreros sobre la persecución que sufrían algunos trabajadores a causa de su nacionalidad y sobre la existencia concreta de “listas negras”. Sin embargo, también viene a resaltar los límites del pretendido principio patriótico que guiaba a las compañías en los despidos. Si se toma en cuenta a los protagonistas del informe —Bruno W. y Hermann G.— se puede afirmar que ambos no eran personajes ficticios (como suponía el periódico de *La Fraternidad*), sino que eran realmente obreros de los Talleres Gorton del FCCA. En el caso del primero, se trataba de un tornero —de nacionalidad belga—, quien según su ficha de personal había ingresado a los Talleres Rosario en 1910 y fue trasladado a Pérez en 1916. Se jubiló dentro de la compañía en 1922, luego de doce años de labor. Respecto a Hermann G., había nacido en Hannover (Alemania) e ingresado al FCCA en 1891 como aprendiz ajustador. En su foja de servicio no existe ninguna observación particular que refiera que hubiera sido despedido. De hecho, su carrera dentro de la empresa demuestra un ascenso exitoso dentro de esta durante 37 años.

Consideraciones finales

En este artículo se han retomado algunas cuestiones ya señaladas por otros autores relativas al impacto social de la PGM en el ámbito latinoamericano, en particular en Argentina. Pero es en ese mismo sentido que esta investigación resulta un nuevo aporte a una temática relegada por la historiografía, y que sólo recientemente ha comenzado a ser abordada: los efectos de la PGM en las relaciones laborales dentro de una empresa ferroviaria británica, en este caso concreto, en el Ferrocarril Central Argentino. Con este objetivo, se optó metodológicamente por reducir la escala de análisis a través del acceso a nuevas fuentes primarias que han permitido complejizar y matizar algunos aspectos que ya habían sido tratados de una manera más general en otras investigaciones.

Por un lado, respecto al hostigamiento sufrido por trabajadores identificados como “enemigos”, se han encontrado pruebas de que esto en efecto sucedió, aunque dentro de ciertos límites. Probablemente, el argumento del “peligro alemán” constituyera una excusa más, esgrimida por la compañía para despedir personal. Sin embargo, ante casos concretos prevaleció una lógica de racionalidad empresarial acorde con la explicación de Crouch, cuando señalaba que era difícil despedir a austríacos y alemanes, debido a su alta calificación laboral. Su afirmación sobre la supresión hacia 1917 de todos los obreros de esas nacionalidades de los talleres que administraba estaba lejos de ser cierta, como lo demuestra la información relevada del archivo de personal del FCCA. Es probable que su empeño en sostener esa versión se vinculara a una preocupación

72 “Strike on Central Argentine Railway. Transmits copies of two Despatches from H. M. Consul at Rosario reporting on Memorandum drawn up by Monsieur A De Vooght, Consul of Belgium at Rosario”, Rosario, 25 de agosto de 1917, y “Enclousure in Consul Dickson’s despatch, to Sir Reginald Tower”, Rosario, 24 de septiembre de 1917, en TNA, *PRO, FO*, ff. 164-166. Traducción de la autora. También puede consultarse: 24 de septiembre de 1917, en TNA, *PRO, FO*, Serie 368/1893.

73 La referencia a trabajadores que actuaban como delatores de la actividad sindical de sus compañeros dentro de los talleres es constatable en las páginas de *El Obrero Ferroviario* y en las fojas de servicio de personal de la empresa.

personal (o tal vez, de la compañía) por exhibir su “patriotismo” y la voluntad de cumplir las directivas impartidas desde Gran Bretaña. Asimismo, la imagen de una comunidad británica homogénea dentro del FCCA ha quedado desvirtuada al contrastarla con la evidencia surgida de las fuentes revisadas. Esta documentación demuestra que el tratamiento de los voluntarios que partían a la guerra estuvo regido por las estrictas jerarquías laborales, las cuales determinaron, también, un régimen desigual de subsidios y licencias.

Por último, se ha constatado que la utilización de la guerra como argumento legitimador de las economías en sueldos, rebajas de categorías y despidos no obtuvo la gestación de violentas resistencias que culminaron en la primera huelga general ferroviaria. Las protestas en el contexto de la PGM marcaron un punto de inflexión en las relaciones laborales dentro de la compañía. En los años que siguieron, la superioridad del FCCA (como en otras empresas ferroviarias) tuvo que reconocer la representación sindical autónoma de los trabajadores tanto de *La Fraternidad* como de la sucesora de la FOF, la Unión Ferroviaria, fundada en 1922. Asimismo, la intervención estatal en materia laboral, tan resistida por las compañías, no pudo ya ser soslayada. Las políticas de gestión de mano de obra implementadas hasta ese momento comenzarían lentamente a reformularse. La renuncia del poderoso Ingeniero Jefe Mecánico J. P. Crouch en 1919 constituiría un signo revelador del final de una etapa.

Bibliografía

Fuentes Primarias

Archivos:

1. Archivo General del Ferrocarril (AGF), Buenos Aires-Argentina. Fondo *Recursos Humanos Ferroviarios (RHF)*, Sección FCCA, “Fichas de Personal FCCA y Fojas de Servicio de Personal de Talleres de Pérez” (FyF).
2. The National Archive (TNA), Londres-Reino Unido. *Public Record Office (PRO)*, Fondo *Foreign Office (FO)*. Commercial and Sanitary Department. General Correspondence from 1906, Series 368/1693 Argentine 1917.

Documentación primaria impresa:

3. Bunge Alejandro. *Varios problemas de la economía nacional*. Buenos Aires: Imprenta Coni, 1919.
4. Central Argentine Railway. *Annual reports*, tomo 1893-1914. Buenos Aires: FCBAP Almacenes Imprenta, s/a.
5. Central Argentine Railway. *Annual reports*, tomo 1915-1925. Buenos Aires: FCBAP Almacenes Imprenta, s/a.
6. Departamento Nacional del Trabajo. *Boletines*. Buenos Aires: DNT, 1914-1918.
7. Holder, Arthur. *Activities of British Community in Argentina during the Great War (1914-1919)*. Buenos Aires: Buenos Aires Herald, 1920.
8. Ministerio de Obras Públicas. *Memoria junio de 1917 a mayo de 1918*. Buenos Aires: Talleres Gráficos del MOP, 1918.
9. *Tercer Censo Nacional levantado el 1° de junio de 1914*, tomo IV. Buenos Aires: Talleres Gráficos de L. J. Rosso y cía., 1916.

Publicaciones periódicas:

10. *Central Argentine Railway Magazine*. Buenos Aires, 1913, 1915, 1919.
11. *El Obrero Ferroviario*. Buenos Aires, 1914-1918.
12. *La Capital*. Rosario, 1918.
13. *La Fraternidad*. Buenos Aires, 1914-1918.
14. *Orden de Servicio 39*. Buenos Aires, 1911.
15. *Revista del Ferrocarril Central Argentino*. Buenos Aires, 1914-1918.

Fuentes secundarias

16. Badaloni, Laura. "Huelga Ferroviaria de 1917. Violencia, complot maximalista y mujeres incendiarias". En *Instituciones, conflictos e identidades. De lo "nacional" a lo local*. Tomo II, *Imaginario y prácticas de un orden burgués. Rosario, 1850-1930*, dirigido por Marta Bonaudo. Rosario: Prohistoria Ediciones, 2010, 95-116.
17. Badaloni, Laura. "La familia ferroviaria a principios del siglo XX: bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino". En *Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX. Indagaciones desde la Historia Social*, compilado por Daniel Dicósimo y Silvia Simonassi. Rosario: Prohistoria Ediciones, 2011, 143-157.
18. Badaloni, Laura. "Ferrocarriles e ingenieros. Aportes a una historia más allá de las fronteras nacionales". *H-Industri@* 16, n.º 9 (2015), 1-12.
19. Badaloni, Laura. "Ingenieros británicos, ferroviarios comunistas y organización del trabajo en los talleres del Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo veinte". *Historia Industrial. Economía y Empresa* 2, n.º 63 (2016), 133-160.
20. Belini, Claudio y Juan Carlos Korol. *Historia económica de la Argentina en el siglo XX*, Buenos Aires: Siglo XXI, 2012.
21. Caruso, Laura. *Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires (1889-1921)*. Buenos Aires: Imago Mundi, 2016.
22. Chamorro Bonow, Stefan. "As listas negras e a grande guerra: repercussões sobre capital e trabalho germânicos em Porto Alegre". *Revista Mundos do Trabalho* 4, n.º 2 (2010): 280-304.
23. Chandler, Alfred. *La mano visible. La revolución en la empresa norteamericana*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1987.
24. Dehne, Phillip. "How Important Was Latin America to the First World War?". *Iberoamérica* 53, n.º 24 (2014): 151-164, doi: <<http://dx.doi.org/10.18441/ibam.14.2014.53.151-164>>.
25. Drummond, Diane. "Railway Engineers, 1830-1900 and the Development of Internationality in Railway Engineering: Changing Patterns of British Influence Overseas". E Ponencia presentada en International Conference on the Internationality of Railways. Lucerna, 2008, 32-34.
26. Gerchunoff, Pablo y Lucas Llach. *El ciclo de la ilusión y el desencanto. Un siglo de políticas económicas argentinas*. Buenos Aires: Ariel, 1998.
27. Goodwin, Paul. *Los ferrocarriles británicos y la UCR 1916-1930*. Buenos Aires: Ediciones, 1974.
28. Lewis, Colin. "Crisis, tecnología y eficiencia. Los ferrocarriles de capital británico durante los años de transición. 1912-1933". En *Nueva Historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de políticas ferroviarias*, editado por Mario J. López y Jorge Waddell. Buenos Aires: Lumiere, 2007, 485-518.
29. Lobato, Mirta. *La vida en las fábricas. Trabajo, protesta y política en una comunidad obrera. Berisso (1904-1970)*. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2001.

30. MacKinnon, Mary. "Canadian Railway Workers and World I Military Service". *Labour/Le Travail* 40, n.º 40 (1997): 213-234.
31. Ojeda Revah, Mario. "América Latina y la Gran Guerra. Un acercamiento a la cuestión". *Política y Cultura* n.º 24 (2014): 7-30.
32. Palacio, Juan Manuel. "La antesala de lo peor: la economía argentina entre 1914 y 1930". En *Democracia, conflicto social y renovación de ideas (1916-1930) Nueva historia Argentina* editado por Ricardo Falcón. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 2000, 101-150.
33. Palermo, Silvana. "Protesta laboral, nacionalismo e internacionalismo: la huelga ferroviaria de 1917 en tiempos de la gran Guerra". En *XXI Jornadas de Historia Económica*. Caseros: Asociación Argentina de Historia Económica, 2008, 1-31.
34. Panettieri, José. *Argentina: trabajadores entre dos guerras*. Buenos Aires: Eudeba, 2000.
35. Pascual, Cecilia y Diego Roldán. "La Gran guerra y sus impactos locales. Rosario, Argentina 1914-1920". *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 42, n.º 2 (2015): 75-101, doi: <http://dx.doi.org/10.15446/achsc.v42n2.53330>
36. Pianetto, Ofelia. "Mercado de trabajo y acción sindical, 1890-1922". *Desarrollo Económico* 24, n.º 94 (1984): 297-307.
37. Rinke, Stefan. "América Latina y la Primera Guerra Mundial, nuevos estudios, nuevas interpretaciones". *Iberoamericana* 14, n.º 53 (2014): 87-89, doi: <http://dx.doi.org/10.18441/ibam.14.2014.53.87-89>
38. Rock, David. *El radicalismo argentino, 1890-1930*. Buenos Aires: Amorrortu, 2001.
39. Sierra Álvarez, José. *El obrero soñado. Ensayo sobre el paternalismo industrial (Asturias, 1860-1917)*. Madrid: Siglo XXI, 1990.
40. Simonassi, Silvia. "Labor and Community in Post War Argentina: The Agro-Machinery Industry in Firmat, Santa Fe". En *Company Towns in the Americas: Landscape, Power, and Working-Class Communities* editado por Oliver Dinius y Ángela Vergara. Athens: The University of Georgia Press, 2011, 198-220.
41. Simonassi, Silvia y Laura Badaloni. "Trabajadores, empresas y comunidades urbanas; reflexiones introductorias". *Avances de Cesor* 10, n.º X (2013): 101-111.
42. Tato, María Inés. "El llamado de la patria. Británicos e italianos residentes en la Argentina frente a la Primera Guerra Mundial". *Estudios Migratorios Latinoamericanos* n.º 71 (2011): 273-292.
43. Tato, María Inés. "La Gran Guerra en la historiografía argentina. Balance y perspectivas de investigación". *Iberoamericana* 14, n.º 53 (2014): 91-101, doi: <http://dx.doi.org/10.18441/ibam.14.2014.53>
44. Thompson, Edward. "La sociedad inglesa del siglo XVII: ¿Lucha de clases sin clases?". En *Tradicción, revuelta y conciencia de clase. Estudios sobre la crisis de la sociedad preindustrial*, compilado por Edward Thompson. Barcelona: Editorial Crítica, 1984.
45. Thompson, Edward. *La formación de la clase obrera en Inglaterra*. Barcelona: Crítica, 1989.



Laura Badaloni

Profesional de apoyo a la investigación adjunta del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (Argentina). Licenciada en Historia por la Universidad Nacional de Rosario (Argentina) y estudiante del Doctorado en Historia de la Universidad Nacional de Córdoba (Argentina). Entre sus últimas publicaciones se encuentran: la coordinación y presentación del *dossier* "Ferrocarriles e Ingenieros. Aportes a una historia más allá de las fronteras nacionales". *Revista H-Industri@* 9, n.º 16 (2015): 1-12, y el artículo "Ingenieros británicos, ferroviarios comunistas y organización del trabajo en los talleres del Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo veinte". *Revista Historia Industrial. Economía y empresa* 2, n.º 63 (2016): 133-160. abadaloni@gmail.com