

DE LAS ORGANIZACIONES SINDICALES A LAS FAMILIAS TRABAJADORAS: NUEVAS MIRADAS SOBRE LOS PROTAGONISTAS DE LA GRAN HUELGA FERROVIARIA DE 1917 EN ARGENTINA

Dra. Silvana Alejandra Palermo
Universidad Nacional de General Sarmiento
Buenos Aires, Argentina

Al iniciarse la huelga en el Ferrocarril Central Argentino, el primero de agosto de 1917, el periódico La Organización Obrera recalca,

Por primera vez en el país, el elemento femenino –esposas, hermanas e hijas de los huelguistas- han tomado en las luchas que libran los hombres del trabajo por el sostén de sus hogares, una participación tan valiente y osada.¹

No sólo las publicaciones obreras, sino toda la prensa del país, destacaron la activa participación de las mujeres en la denominada “gran huelga ferroviaria” de 1917. No obstante, ésta fue desestimada tanto en las historias oficiales de los gremios ferroviarios como en los estudios académicos posteriores. En efecto, en las primeras historias de La Fraternidad, la asociación de maquinistas y foguistas, y la Unión Ferroviaria, representante del personal de talleres, tráfico y vía y obras, no mencionaron el activismo femenino.² Por su parte, también los investigadores concentraron su atención en los sindicatos antes que en las familias trabajadoras durante la gran huelga.³ Para los historiadores, esta primera huelga general ferroviaria ofrece un excelente caso de estudio para explorar las ideologías, capacidad de organización y alianzas de las organizaciones gremiales para liderar un conflicto sin precedentes en la historia argentina.⁴ Debe recordarse que el 24 de septiembre de 1917, los tres sindicatos ferroviarios –La Fraternidad, la Federación Obrera Ferrocarrilera y la Asociación Argentina de Telegrafistas y Empleados Postales- se unieron para declarar formalmente la huelga, a la cual adhirieron aproximadamente 120.000 ferroviarios sin distinción de

¹ La Organización Obrera [LOO] 1/8/1917.

² Juan B. Chitti y Francisco Agnelli, *Cincuentenario de La Fraternidad* (Bs. As: Kavaschino H, 1937) y Manuel Fernández, *La Unión Ferroviaria a través del tiempo*, (Bs. As, 1947).

³ Sólo Ruth Thompson ha señalado a propósito de las protestas de Rosario en 1917, que las mujeres tendieron a apoyar a sus familiares en los conflictos laborales, en “Organized Labor in Argentina: The Railway Unions to 1922”, D. Phil thesis (Oxford University, 1978).

⁴ Respecto a la organización de los gremios ferroviarios y su estrategia durante este conflicto, ver Ruth Thompson, “Organized Labor in Argentina: The Railway Unions to 1922”, D. Phil thesis (Oxford University, 1978), Heidi Golberg, “Railroad Unionization in Argentina, 1912-1929. The Limitations of a Working Class Alliance”, Yale University Ph. D., 1979; Paul Goodwin, *Los Ferrocarriles Británicos y la UCR (1916-1930)* (Bs. As.: Ediciones La Bastilla, 1974); David Rock, *El Radicalismo argentino, 1890-1930* (Bs. As: Amorrortu eds. 1977); Mónica Gordillo, *El movimiento obrero desde el interior del país (1916-1922)*, (Bs. As: CEAL, 1988).

oficios, paralizando el transporte a nivel nacional por más de tres semanas consecutivas.⁵

En términos políticos, la gran huelga marcó un punto de inflexión en la relación entre el gobierno, las empresas y los sindicatos. En consecuencia, buena parte de las investigaciones se ha orientado a indagar el papel del estado en el conflicto. La huelga constituyó un desafío político para el presidente Hipólito Yrigoyen, cuyo partido, la Unión Cívica Radical, a pesar de haber triunfado en las primeras elecciones limpias de la historia argentina en 1916 necesitaba ampliar su apoyo entre los trabajadores. No debe sorprender que desde el inicio de los paros parciales, el gobierno nacional se inclinara por la mediación. A fines de julio, el Ministro de Obras Públicas, Pablo Torello, solicitó al doctor Alejandro Ruzo, jefe de la división legislación del Departamento Nacional de Trabajo que averiguara las causas del conflicto en el Central Argentino y procedió conforme a sus directivas. A mediados de septiembre, los ferroviarios presentaron ante sus respectivas compañías sus pliegos de condiciones, donde figuraban todos sus pedidos de mejoras en los salarios, condiciones de trabajo, horarios y beneficios. Ante la negativa empresarial a considerarlos, los sindicatos declararon la huelga general y gradualmente la intransigencia de ambas partes condujo al estancamiento de las negociaciones. Dado que los legisladores habían intentado aprobar, sin éxito, un proyecto de reglamento del trabajo ferroviario en el Congreso, el presidente Yrigoyen decidió sancionarlo por decreto el 8 de octubre. Además ordenó un incremento del 10% en los sueldos de hasta 260\$ mensuales a la vez que aprobó un aumento de las tarifas ferroviarias para compensar a las compañías por el alza de sus costos laborales. Tras esto, el gobierno exigió a las empresas que normalizaran el servicio y a los trabajadores que volvieran al trabajo. Las medidas no satisficieron a todos por igual, pero a fines de octubre los ferrocarriles funcionaban regularmente. Tras los fallidos intentos en la legislación laboral de los gobiernos anteriores, el Radicalismo, en cambio, había logrado ampliar las atribuciones estatales para regular las relaciones entre trabajadores y empresarios en el mundo del trabajo ferroviario.⁶

Esta comunicación analiza la acción de las familias obreras en la gran huelga de 1917, en vez de concentrarse en las estrategias de las dirigencias sindicales o políticas. En particular, examina la participación de las mujeres en el conflicto, tomando en cuenta las perspectivas de la historia social de los trabajadores, interesada en sus experiencias cotidianas, cultura e identidad. Por otra parte, utilizando el concepto de género como categoría de análisis indaga las concepciones culturales sobre la diferencia sexual que

⁵ Así lo estiman fuentes sindicales y periodísticas. Cf. Juan B. Chitti, ob. cit. pág. 323, La Época [LE] 18/10/1917 y LV 4/10/1917.

⁶ Respecto a los intentos de intervención estatal previos a 1917 en los conflictos ferroviarios, cf. Juan Suriano, "Estado y Conflicto Social: El caso de la huelga de maquinistas ferroviarios de 1912" en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, N. 4, 2do semestre de 1991. Respecto a la intervención estatal en la huelga de 1917, ver los autores citados en la nota 4 y también: Ricardo Falcón y Alejandra Monserrat "Estado, empresas, trabajadores y sindicatos", en Falcón, R. (ed.), *Nueva Historia Argentina. Tomo VI: Democracia, conflicto social y renovación de ideas (1916-1930)*, (Buenos Aires: Sudamericana, 2000), pp.151-194; Matthew Karush, *Workers or Citizens: Democracy and identity in Rosario, Argentina, 1912-1930* (Albuquerque: University of New Mexico Press, 2002), capítulo 5.

informaron los reclamos y modos de acción política de las familias trabajadoras durante el primer gran conflicto ferroviario del país.⁷

La primera sección reconstruirá las formas de movilización de las familias trabajadoras para demostrar el significativo papel de las mujeres como organizadoras de la protesta. Paradójicamente, una huelga general en empresas donde trabajaban casi sólo hombres intensificó la presencia de las mujeres en el espacio público en el invierno y la primavera de 1917. Como lo revela la noticia de la Organización Obrera, lo que sorprendía a la prensa era que mientras los hombres abandonaban el trabajo, las mujeres se lanzaban a la política en las calles. Sobre la base de la evidencia reunida se argumentará que el febril activismo femenino complementó la militancia sindical masculina y que fue gracias a ambos modos de acción política que los ferroviarios suscitaron la atención de las autoridades y la sociedad.

La segunda sección explorará por qué las familias se movilizaron en defensa de sus hogares y cuáles fueron sus reclamos para garantizar el bienestar familiar. Se analizará cómo concibieron las familias ferroviarias los derechos y obligaciones asignados al hombre en el espacio público y doméstico, una temática que permite avanzar sobre algunas de las cuestiones pendientes en la agenda de investigación sobre los trabajadores latinoamericanos. Tal como señalaron Daniel James y John French, aún no conocemos adecuadamente la especificidad de las ideologías de género y su impacto en la vida cotidiana de los trabajadores en América Latina.⁸ Como se demostrará aquí la gran huelga de 1917 representó un momento clave en la construcción del ideal del ferroviario como hombre capaz de proveer seguridad económica a su familia. Lo que interesa recalcar, en este caso, es que el afianzamiento de los derechos del hombre trabajador como jefe de familia dependió en buena medida de la acción colectiva femenina.

1. “Las huelguistas”

La participación de las familias en apoyo de los hombres ferroviarios se hizo evidente ya desde el comienzo de los paros parciales en los principales talleres de las provincias del interior de la Argentina, ocurridos entre fines de junio y principios de septiembre. En verdad, el conflicto ferroviario se inicia más como una huelga generalizada que como una huelga general, puesto que la dirigencia sindical tomó control del movimiento en la primavera mientras que el malestar laboral se retrotraía al invierno de 1917.⁹ Vale destacar que los conflictos locales no fueron menores y concluyeron con el

⁷ Joan Scott, *Gender and the Politics of History* (New York: Columbia University Press, 1988), pp. 15-27.

⁸ Daniel James y John French, “Squaring the circle: women’s factory labor, gender ideology and necessity” en D. James y J. French, (ed) *The Gendered Worlds of Latin American Women Workers* (Durham: Duke University Press, 1997), pp. 1-30.

⁹ La dinámica de las huelgas generalizadas ha sido explicada por Michelle Perrot, *Workers on Strike* (New Haven: Yale University Press, 1987), págs. 86-96.

triumfo de los trabajadores.¹⁰ Si bien en Tafi Viejo- Tucumán-, en los Ferrocarriles del Estado, la protesta se prolongó por una semana; en los talleres Pérez y Rosario del Ferrocarril Central Argentino, el malestar originó un conflicto de casi dos meses, que culminó con una huelga en todo el ferrocarril. Esto se debió a que mientras las autoridades estatales rápidamente accedieron a los pedidos de sus trabajadores de Tucumán, la gerencia del Central optó por la intransigencia.¹¹ A mediados de junio, los carpinteros y pintores de los talleres Pérez, cercanos a la ciudad de Rosario, suspendieron sus tareas cuando se les redujeron los días de trabajo debido a la recesión. Tras sucesivas asambleas, el 3 de julio todo el taller se declaró en huelga. Pasada una semana, al comprometerse la compañía a reincorporar a los huelguistas y aumentar la jornada de trabajo a cuatro días por semana, se normalizó la actividad. El ingeniero jefe de talleres, sin embargo, despidió a dos obreros -Casimiro Fernández y Fortunato Polizzi- militantes acusados de liderar el conflicto. Cuando el 20 de julio los obreros se enteraron de la represalia, abandonaron sus actividades, arrojaron piedras a las oficinas de los talleres Pérez y quemaron tres coches del tren que los conducían de allí a Rosario. A los pocos días, la empresa cerró ambos talleres. Los representantes de La Fraternidad y la Federación Obrera Ferrocarrilera multiplicaron sus gestiones, en tanto que las comisiones de huelga intensificaron la propaganda para lograr la adhesión del resto de los trabajadores, el apoyo del comercio y la sociedad local. El 4 de agosto los representantes de dichos gremios declararon el paro general en todo el Central Argentino. Cuando, a mediados de agosto, el Ministro de Obras Públicas exigió a la compañía que readmitiera a los huelguistas, de lo contrario no consideraría justificada la interrupción del tráfico, ésta accedió.¹² Claro que, mientras hacia el 18 de agosto los servicios del Central Argentino comenzaban a normalizarse, se iniciaban paralelamente los conflictos en el resto de las compañías.¹³ En suma, antes del 24 de septiembre, fecha de la declaración de la huelga general, el malestar laboral ya se había generalizado.

Lo que interesa destacar aquí es que ya desde el inicio de estas protestas locales del invierno hasta el fin de la huelga nacional, muchas mujeres tomaron la iniciativa en todo lo relacionado a la organización de la protesta. Por ejemplo, asistieron con entusiasmo a los eventos públicos e inclusive figuraron entre los oradores de las asambleas. En Rosario, “cuatro mil obreros y mil obreras acogieron con aplausos la declaración de la huelga general” y tras los discursos de los delegados del Consejo Federal de la Federación Obrera Ferrocarrilera, varias mujeres se dirigieron a los asambleístas.¹⁴ En general, se las convocó especialmente a las actividades organizadas por los sindicatos ferroviarios, tal como lo hacía la circular de la comisión de la Federación Obrera Ferroviaria de Alianza que invitaba “a los trabajadores del riel y sus compañeras a la gran conferencia pública” en la estación de Santos Lugares, para escuchar, el domingo

¹⁰ Esta síntesis del conflicto se basa en la información de junio a octubre publicada en El Obrero Ferroviario [EOF], La Prensa [LP], LE, LV y La Protesta [LPro], además de la bibliografía indicada en la nota 4.

¹¹ LV 11/7/1917, 19/7/1917, 20/7/1917, 28/7/1917; 10 y 11/8/1917.

¹² EOF Julio 1917 y las noticias de junio-agosto publicadas en LV, LPro, LP y LE.

¹³ LV24/7/1917.

¹⁴ LV 12/8/1917.

por la tarde, disertaciones sobre temas de actualidad.¹⁵ Igualmente, a las reuniones de los comités de huelgas concurrían familiares, como en el caso de Avellaneda, donde entre los ciento veinte asistentes había varias mujeres y niños.¹⁶

También las mujeres organizaron actos y manifestaciones por su propia cuenta. En el salón Ariossi, frente a los talleres en Rosario, el 12 de agosto se reunieron cerca de mil mujeres para escuchar a las obreras Felisa Romani y Emma Rola, quienes “señalaron la necesidad de intensificar la propaganda.”¹⁷ Para destacar que la huelga se mantenía firme, La Vanguardia informó que en San Martín, provincia de Buenos Aires,

Las mujeres dieron también ayer la nota simpática y altiva, presentándose espontáneamente medio centenar de ellas en el local de La Fraternidad, pidiendo se organizara una manifestación con el propósito de exteriorizar públicamente la adhesión del elemento femenino al movimiento de huelga.¹⁸

Cuando sobre este acto, el corresponsal de La Protesta afirmaba que reinaba “gran entusiasmo”, no se equivocaba. La exitosa demostración contó con la presencia de dos mil personas, convirtiéndose en una de las más importantes realizadas en dicha localidad.¹⁹ Un evento similar tuvo lugar en el pueblo ferroviario de Junín, donde una manifestación que reunió mil doscientas mujeres recibió la atención de la prensa, que destacó que “varias usaron de las palabras” y recorrieron las calles “vitoreando a la huelga.”²⁰

Quizás aún más llamativa que la presencia de mujeres y familiares en actos públicos, resulte su militancia para hacer efectiva la protesta. La complejidad del mundo del trabajo ferroviario exige que las actividades se realicen en diferentes lugares: talleres, estaciones, depósitos de locomotoras, oficinas. Paralizar el trabajo en todas las secciones no resultaba sencillo. Los huelguistas debían convencer a los indecisos y evitar que los rompeshuelgas o “crumiros” pudieran trabajar. Para impedir el funcionamiento de los servicios apelaron al sabotaje contra la propiedad de las compañías y a diversos tipos de demostraciones para obstaculizar el tráfico. Aunque a primera vista, las actividades de los huelguistas puedan parecer espontáneas, lo cierto es que para tener éxito debieron contar con un mínimo de planificación al menos en el ámbito familiar y barrial.

Las mujeres se encargaron de intensificar la propaganda entre las familias de quienes no adherían al movimiento. Apenas iniciada la huelga en Rosario, se constituyó un comité de familiares de huelguistas con el fin de convencer a otras mujeres para que instaran a sus esposos a que abandonaran el trabajo.²¹ A medida que se prolongaba el conflicto, ya unas ciento veinte esposas de obreros organizaron comisiones para continuar visitando las casas de los indecisos.²² En esos encuentros, el límite entre la persuasión y la

¹⁵ LPro 16/9/1917.

¹⁶ LE 28/9/1917.

¹⁷ LV 13-8/1917.

¹⁸ LV 17/8/1917.

¹⁹ LPro 16/8/1917.

²⁰ LE 1/10/1917; LPro 2/10/1917.

²¹ LOO 1/8/1917.

²² LV 11/8/1917.

intimidación fue fácil de traspasar. Desde el inicio de las protestas locales florecieron las denuncias de amenazas contra aquellas familias y trabajadores que no adherían.²³ De hecho, las mujeres además de protagonistas fueron víctimas de la protesta. Las familias de los superiores se encontraban entre los principales blancos de la animosidad de los huelguistas, dada la postura ambivalente que ingenieros, administrativos y jefes de estación tuvieron frente al conflicto. Aunque algunos intentaron sumar sus propias demandas a los pliegos de condiciones, sus compromisos con las empresas y su responsabilidad por la seguridad de los bienes los obligaba a mantenerse en los lugares de trabajo. Las intimidaciones no se hicieron esperar. Atemorizada, la gerencia de la empresa Central de Buenos Aires hacía saber que “los huelguistas siguen amenazando con represalias a las esposas del personal en servicio.”²⁴ En el Ferrocarril Pacífico, a la señora de Anchozazi, un jefe de estación, la habían amenazado con incendiar el edificio si este empleado no se plegaba a la huelga.²⁵

Estas mujeres militantes no interpellaron tan sólo a otras mujeres sino también a los ferroviarios que continuaban trabajando. Merece resaltarse que a su activismo en los hogares y en el seno de las redes barriales femeninas, sumaron una intensa propaganda en los lugares de trabajo. Para intimidar al personal leal a las empresas, manifestaban en grupo, en varias ocasiones armadas con palos, o bien hacían circular rumores amenazantes. Por ejemplo, huelguistas del Ferrocarril Central Córdoba exigieron a tres obreros de un galpón, que abandonaran su trabajo. Ante su negativa y la de las autoridades, “acudió una manifestación femenina para afianzar la exigencia entre gritos hostiles a la empresa.”²⁶ Como consecuencia, los huelguistas se aglomeraron y la policía respondió con disparos dejando como saldo cuatro heridos. Una noticia de la misma compañía indicaba que señor Davas, un inspector de telégrafos, había sido agredido por varias mujeres.²⁷ En la línea de la Compañía General, unas mujeres que intentaban convencer a dos “crumiros” que oficiaban de señaleros de plegarse al movimiento fueron atropelladas por un escuadrón y, para defenderse, “repelieron la acción a pedradas.”²⁸ Dado el intenso patrullaje de las tropas custodiando las empresas, con frecuencia las mujeres se enfrentaron a las autoridades de las compañías y las fuerzas de seguridad.

Otras estrategias familiares, donde las mujeres adquirieron protagonismo, fueron las ocupaciones de estaciones y las manifestaciones para impedir la circulación de los trenes. Para entorpecer el trabajo de los “crumiros” y ganar la atención del público, las familias de los huelguistas de los Ferrocarriles del Estado se instalaron en la principal estación del Central Norte, en Santa Fe y la de Ledesma, Jujuy, desde donde fueron pacíficamente desalojados.²⁹ Con frecuencia se organizaron demostraciones para obstaculizar el tráfico, un método que resultó de suma eficacia. En Santa Rosa, La Pampa, mujeres y niños se acostaron sobre los rieles para evitar que el tren donde viajaba el gobernador interino arribara a General Pico, forzándolo a llegar a la ciudad a

²³ LPro 15/8/1917.

²⁴ LP 27/9/1917.

²⁵ LE 25/9/1917.

²⁶ LP 25/9/1917.

²⁷ LP 27/9/1917.

²⁸ LPro y LV 22/9/1917.

²⁹ LP 8/10/1917 y 12/10/1917.

pie.³⁰ Igualmente, un tren lechero que se aproximaba a Liniers fue amenazado por unos mil huelguistas “acompañados por mujeres y niños”, quienes impidieron su arribo destrozando las vías que conducían a la estación.³¹

Al menos en el invierno de 1917, la presencia masiva de las familias en las marchas rindió frutos. No obstante, ésta no fue suficiente para impedir la represión, una vez que la huelga general fuera declarada formalmente. A fines de septiembre, San Francisco de Córdoba, Rosario y Villa Mercedes, San Luís, lamentaron víctimas por los enfrentamientos con las tropas, mientras que, en octubre, episodios similares se vivieron en Tafí Viejo y Lanús, donde murieron varios trabajadores.³²

Interesa destacar aquí los incidentes en la ciudad de Mendoza, donde dos mujeres fallecieron a causa de la represión. El 25 de septiembre, cerca de la ciudad capital de dicha provincia, una manifestación organizada por La Fraternidad “encabezada por varias mujeres, con banderas rojas, seguidas de un grupo de cuatrocientos obreros,” marchó a la estación gritando y destruyendo señales, para evitar la salida de un tren. Mientras que los diarios nacionales, La Prensa y La Época, informaron que los manifestantes atacaron al capitán de infantería primero con una piedra y luego con una serie de balazos; la prensa obrera, en cambio, argumentó que los oficiales dispararon sus armas frente a una manifestación de trabajadores indefensos.³³ En cualquier caso, tras el tiroteo, murieron dos mujeres: Josefina Brandano de Gómez, de 23 años argentina y Adela Montaña, de quien no se detalló más información que su nombre. Entre los dieciséis manifestantes heridos, también fueron trasladadas a la asistencia pública dos mujeres españolas, Eudisia Rojas y Rosalía Pérez y dos argentinas, Mercedes de Lezcano y Esther Lidia Jiménez de diecinueve años. Como se observa, de ellas sólo se saben sus nombres, que eran jóvenes y que un par estaban casadas, por incluirse los apellidos de sus esposos.

La ciudad de Mendoza se paralizó por el duelo. La Federación exigió la reapertura de sus locales, clausurados a raíz del episodio, para velar allí a las trabajadoras. El gobernador debió acceder. El imponente ritual fúnebre perseguía como objetivo ganar la adhesión de la sociedad local y condenar la represión estatal. Una vez más la prensa destacó la presencia de las mujeres en el sepelio. El 27 de septiembre, una multitud se reunió para acompañar el cortejo y escuchar los responsos, algunos de los cuales estuvieron a cargo de obreras, compañeras de las víctimas.³⁴

Al concluir el conflicto, dado su sostenido compromiso, las mujeres compartieron las celebraciones y fueron reconocidas por su meritoria contribución. Los actos por los triunfos de las protestas parciales en el Ferrocarril del Estado y el Central Argentino se convirtieron en fiestas comunitarias y familiares. El 3 de julio, tras conocerse la aceptación de las demandas obreras por parte de las autoridades, los trabajadores de Tucumán se trasladaron a pie a Tafí Viejo y salieron a esperarlos al camino los obreros de dicho taller acompañados de las mujeres y los niños.³⁵ En Rosario, las festividades

³⁰ LP 1/10/1917.

³¹ LE 10/10/1917; LP 10 y 11/10/1917.

³² LP 22/9/1917; LPro 22/9/1917

LE 22/9/1917 ; LP 26/9/1917 ; LP 8/10/1917 ; LP 12-14 /10 /1917.

³³ LOO 4/10/1917; LPro 27/9/1917; LV 27/9/1917.

³⁴ LOO 4/10/1917.

³⁵ LV3/7/1917.

comenzaron con una manifestación femenina, que desde las seis de la mañana recorrió varias cuadras de la ciudad hasta llegar al cruce donde los obreros del taller Pérez tomaban el tren. Una vez que los despidieron, media hora más tarde, se dirigieron a las puertas del taller de Rosario para saludar a quienes allí recomenzaban el trabajo.³⁶ Incluso otras localidades brindaban su reconocimiento a la militancia femenina. En la asamblea de Victoria, una estación cercana a Tigre en el Ferrocarril Central Argentino, se celebraba el fin de la protesta de agosto, dando “vivas a Polizzi y Fernández [los dos trabajadores injustamente despedidos], a La Fraternidad y a la Federación Obrera Ferrocarrilera, a las mujeres de Rosario, y a todos los compañeros de la sección Victoria.”³⁷

La resolución de la huelga no trajo aparejado el fin de las actividades políticas de las mujeres, aún cuando los hombres debieran volver al trabajo. La liberación de los presos, por ejemplo, continuaba siendo motivo de preocupación familiar. Colectiva o individualmente, también las mujeres asumieron estas tareas. En Santa Fe, las compañeras de los obreros ferroviarios organizaron el comité femenino "Luisa Michel" encargado, además de hacer propaganda durante la huelga, de reclamar la liberación de los presos políticos.³⁸ Aquellas que sabían escribir, podían continuar agitando esta causa en la prensa, como Libertad Ferrini, quien desde General Pico, comunicaba al periódico anarquista La Obra que,

Su padre el compañero Juan Ferrini, conjuntamente con algunos menores y otros camaradas ha sido preso y conducido a la cárcel en Santa Rosa de Toay, bajo la acusación de haber escrito un manifiesto durante la última huelga ferroviaria.³⁹

En síntesis, es indudable que durante la gran huelga los ferroviarios contaron con la sostenida colaboración de sus familiares mujeres, quienes encontraron en el conflicto una oportunidad privilegiada para participar en la protesta social y hacer política.⁴⁰ No resulta casual que muchos corresponsales de los diarios se refieran a estas mujeres como “las huelguistas.”

Como puede observarse, en nombre de su solidaridad con la causa de los trabajadores ferroviarios, estas mujeres se habían lanzado a hacer política en las calles. La novedad consistía en que la defensa del hogar implicaba para ellas poder estar fuera del espacio doméstico. Desde esta perspectiva, una buena esposa, madre o familiar de un ferroviario debía participar para proteger los intereses de la familia. Así lo entendía la esposa del

³⁶ LP 19/8/1917.

³⁷ El subrayado es mío.

³⁸ LPro. 20/9/1917.

³⁹ La Obra, n. 11, 11/1917.

⁴⁰ Escapa a los límites de esta comunicación analizar el legado de esta experiencia de participación en la conciencia de estas mujeres y los juicios de la prensa sobre la militancia femenina. He indagado estas cuestiones en “¿Trabajo Masculino, Protesta Femenina? La participación de la mujer en la gran huelga ferroviaria de 1917”, en Maria Celia Bravo, Fernanda Gil Lozano y Valeria Pita (comps.) *Historia de luchas, resistencias y representaciones. Mujeres en la Argentina, siglos XIX y XX* (Tucumán: Editorial de la Universidad Nacional de Tucumán, 2007), pp. 91-121 y “Peligrosas, libertarias o nobles ciudadanas: representaciones de la militancia femenina en la gran huelga ferroviaria de 1917”, *Revista Mora* n.12, diciembre 2006.

ferroviario Siccardi, quien en la manifestación en San Martín, Buenos Aires, pidió a las “madres, esposas y hermanas de los huelguistas” que contribuyeran con sus familiares “en defensa del pan de sus hogares”.⁴¹ En nombre de la solidaridad con los trabajadores y sus familias, estas mujeres confiaban que aún asistiendo a asambleas, organizando demostraciones, o manifestando en las calles no menoscabarían su dignidad femenina y maternal. Por el contrario, en estas circunstancias excepcionales, esta parecía la única manera de realizar el deber ser femenino, las obligaciones de su género. Si como ha señalado Mirta Lobato, el concepto de necesidad les servía a las mujeres trabajadoras para justificar su ingreso al trabajo asalariado fuera del hogar, también este argumento, como lo expresan algunas mujeres durante la huelga ferroviaria, les permitía salvar las contradicciones que surgían cuando se lo dejaba para hacer política.⁴²

Lo interesante es que algunas mujeres además de esgrimir las necesidades del hogar para dar cuenta de su presencia en las calles, se refirieron a su interés en hacer política. Tal como lo explicaba la oradora en la asamblea de Rosario citada anteriormente, las mujeres manifestaban “el deseo y la necesidad” de participar. Para algunas, en verdad, se trataba de una verdadera vocación como militantes. Tal era el caso de Emma Rola, primero socialista y luego integrante del Partido Comunista o Felisa Romani, una joven quien a los veinticuatro años era reconocida por su fogosa oratoria. Muy poco se sabe sobre sus vidas, aunque las memorias de algunos militantes sugieren que muchas de las mujeres que participaron en Rosario, ya contaban con una formación sindical y política propia, forjada en el liderazgo y organización de protesta en las fábricas y barrios obreros de dicha ciudad a principios de siglo XX.⁴³ La gran huelga se nutrió de estas experiencias y a la vez potenció el activismo femenino. Así, al fundarse la Federación Obrera Local Santafecina con la adhesión de diecisiete sociedades de resistencia, entre las que sobresalía la Federación Obrera Ferrocarrilera local, también se encontraba una sociedad de resistencia femenina, que contaba con doscientas socias.⁴⁴

Más allá de la minoría decididamente inclinada a la militancia política, el deseo de muchas otras mujeres se expresó en sus modos de acción política, como lo sugiere la evidencia aquí presentada. En la gran huelga ferroviaria no se advierte una clara división sexual del trabajo en los modos de acción política. La participación familiar tendió a ser igualitaria, contrariamente a lo que otros estudios sobre huelgas de trabajadores hombres han destacado, en los cuales la división sexual del ámbito doméstico se reprodujo en el mundo público.⁴⁵ Por cierto, las mujeres no estuvieron

⁴¹ LV 17/8/1917.

⁴² Mirta Zaida Lobato, "Lenguaje laboral y de género en el trabajo industrial: primera mitad del siglo XX," en F. Gil Lozano, V. Pita y G. Ini (comps.), *Historia de las Mujeres en la Argentina* (Bs. As: Taurus, 2000), pp. 94-113.

⁴³ Lozza, Arturo M, *Tiempo de Huelgas. Los apasionados relatos del campesino y ferroviario Florindo Moretti*, (Buenos Aires: Anteo, 1985), p. 163.

⁴⁴ LPro. 20/9/1917.

⁴⁵ Sobre la participación de las mujeres como asistentes, ver Marjorie Penn Lasky, "Where I was a person: The Ladies 'Auxiliary in the 1934 Minneapolis Teamsters' Strikes," en Milkman, Ruth (ed.), *Women, Work and Protest. A Century of US Women's Labor History* (Boston: Routledge 1985).

presentes en las asambleas realizadas por los obreros en sus lugares de trabajo, pero no parecieron existir diferencias sustantivas en el resto de las tareas. El activismo de las familiares de los ferroviarios no se limitó a los hogares y al seno de las redes barriales femeninas, sino que se hizo visible, también, a partir de una intensa propaganda en los lugares de trabajo. Inclusive, la prensa no registró que las mujeres se limitaran a las tareas de limpieza u orden en los locales o hacer comidas en las ollas populares, sino que lo que sorprendía, precisamente, era el modo en que las mujeres se involucraban activamente en todos los actos, asambleas, reuniones, marchas, y cualquier otro tipo de actividad organizada en apoyo a la huelga. Individual o colectivamente, las mujeres actuaron desarrollando las mismas acciones y compartiendo los mismos espacios que los hombres. Sin duda, la gran huelga ferroviaria de 1917 había sido una empresa familiar.

Puede concluirse que, el recuperar el protagonismo de las familias obreras permite ofrecer una narrativa más comprensiva de los actores y las formas de acción colectiva que caracterizaron la protesta laboral durante la primera experiencia democrática en Argentina. Las páginas que siguen ilustran que, desde esta perspectiva, se comprenderá también más acabadamente cuales eran los reclamos de las familias obreras y como legitimaron sus demandas.

2. En nombre del bienestar del hogar proletario

Los principales reclamos obreros durante la gran huelga –el aumento salarial, la garantía horaria y los beneficios extra-salariales- nacieron, como es sabido, de las dificultades que enfrentaban los trabajadores a causa de la recesión provocada por la Gran Guerra Europea. Entre 1913 y 1917, las empresas ferroviarias suspendieron sus inversiones, redujeron el personal en alrededor de un 15 % y los sueldos y jornales de los que continuaron trabajando. Asimismo, la mayoría de las empresas había inaugurado entre 1890 y 1910 sus grandes talleres ferroviarios destinados a la reparación en serie de locomotoras y material rodante. El avance de la implementación de los principios de la organización científica del trabajo generó preocupación entre los trabajadores de oficio frente a la posible pérdida de control de los tiempos y métodos de trabajo. Sin duda, los trabajadores experimentaban dificultades en el mercado y en el mundo del trabajo, pero esto no basta para explicar la dramática situación que enfrentaban las familias obreras para sobrevivir. Para esto, es preciso evaluar en que medida los otros miembros de la familia podían complementar los ingresos del hombre adulto.

En este sentido, el informe del Dr. Alejandro Ruza sobre las causas del malestar en el Central Argentino resulta revelador. Según dicho funcionario, allí los trabajadores se solidarizaban con Polizzi y Fernández –los acusados de liderar el conflicto- pues se trataba de un despido injustificado de dos artesanos de “oficio”, con años de experiencia en el taller. Desde la perspectiva de los trabajadores, la calificación y la antigüedad eran derechos que la Jefatura debía respetar. No menos importante era el hecho de que se trataba también de esmerados jefes de familia, un ideal con el que los trabajadores parecían identificarse. Para describir las aflicciones de Polizzi, el Dr. Ruza no necesitaba más que mencionar que ganaba “un salario de 35 centavos por hora y

mantiene a su esposa y siete hijos.”⁴⁶ En efecto, durante la crisis económica, el salario de los oficiales de los talleres se había reducido a la mitad, aún para aquellos mas calificados que enfrentaban una menor competencia. El impacto negativo que la racionalización empresarial había tenido sobre las familias de los trabajadores era aún más devastador por la falta de trabajo que aquejaba a los demás miembros de la familia. Tal como explicaba en Rosario y Pérez,

Un obrero que gana 39 centavos por hora, que es el salario medio, en 16 días de labor al mes obtiene 41.02 \$ con lo cual debe mantener a su familia, porque en esta zona las mujeres no tienen ocupación.⁴⁷

Como puede observarse, la gravedad del problema radicaba en que no sólo para el trabajador sino para toda la familia obrera el mercado de trabajo se tornaba desfavorable. En las ciudades del interior y los pueblos ferroviarios las oportunidades de empleo estable para las mujeres eran escasas. Las actividades de servicios y el comercio pudieron ser alternativas viables en tiempos prósperos, pero no en un contexto recesivo, puesto que el mercado consumidor estaba conformado por otras familias obreras igualmente empobrecidas. Sólo las grandes ciudades o capitales de provincia podían ofrecer fuentes de empleo para las mujeres. Quizás, por este motivo, los trabajadores de Tafí Viejo exigieron, entre otras demandas, que se redujeran los alquileres en las casas de la empresa en dicho pueblo o bien que se le redujera el boleto en el tren obrero para viajar desde Tucumán al taller. Este pedido parece traducir el cálculo económico que realizaban las familias, quienes estarían dispuestos a sacrificar los ingresos del trabajo femenino para vivir en Tafí Viejo si y sólo si contaban con una vivienda económica, o bien residían en Tucumán donde las mujeres tendrían la posibilidad de emplearse aunque el hombre debiera viajar para ir a su trabajo.

En los pequeños pueblos ferroviarios, las perspectivas para los jóvenes varones no eran más optimistas que para las mujeres, aún cuando los talleres demandaran mano de obra masculina. En su informe, el Dr. Ruza señalaba con preocupación que el Ferrocarril Central pagaba muy poco a los quinientos niños que empleaba como aprendices, y lo que era peor aún no había ascendido a ninguno de ellos tras tres años de trabajo. La remuneración de los aprendices y su educación ocupaba parte de los debates en las asambleas y atrajo a la población joven a las mismas. Por este motivo, los pliegos de condiciones que los trabajadores de los talleres del Central Argentino presentaron a las autoridades contemplaron esta cuestión. Los adultos con un oficio buscaron protegerse contra la competencia de los menores, reclamando que no se contrataran jóvenes menores de 16 años. A su vez, intentaron asegurar un futuro laboral a sus familiares varones solicitando que se estableciera el compromiso de ascenso a oficial en el quinto año de trabajo.⁴⁸

En resumen, la situación de la familia obrera no podía ser más apremiante. Los miembros de la familia no contaban con ingresos estables para complementar el salario del hombre adulto, que desafortunadamente disminuía. Mientras tanto, los gastos en salud, alquiler y alimentos aumentaban por la carestía. De esos magros salarios, la empresa deducía el pago de asistencia médica y con frecuencia las multas por

⁴⁶ LE 15/8/1917.

⁴⁷ LE 16/8/1917. El subrayado es mío.

⁴⁸ LP 23/9/1917.

infracciones a los reglamentos. En Pérez, los alquileres, según el informe de Ruzo, resultaban tan caros como en la capital del país, por lo cual, muchas familias tenían atrasado al menos un año de sus pagos. Lo mismo ocurría con las deudas por el consumo de alimentos básicos. A punto tal que, durante la huelga de julio y agosto, el Centro de Almaceneros de Rosario recomendaba a los comerciantes del barrio Talleres que abrieran créditos ilimitados a los trabajadores. Si el mercado nacional no ofrecía trabajo, tampoco quienes eran inmigrantes europeos podían intentar mejor suerte en sus países de origen. Una Europa en guerra exigía mucho más de sus emigrados en América. Mientras las familias europeas empobrecidas dependían de la asistencia económica de sus parientes, los estados beligerantes habían comenzado a reclamar a sus ciudadanos en el exterior el cumplimiento del servicio militar. Para las familias trabajadoras, el mundo se había vuelto más precario e incierto a ambos lados del Atlántico. No resulta sorprendente, entonces, que todos los miembros de la familia se movilizaran por la defensa de su hogar allí donde finalmente habían logrado fundarlo. Como puede observarse, el modelo de padre proveedor de la seguridad económica de su familia era sólo un ideal que ni siquiera trabajadores ferroviarios de oficio con años de trabajo podían alcanzar. No obstante, era un ideal que orientaba la política estatal en la resolución del conflicto. Cuando el Dr. Ruzo reunía toda la evidencia posible para demostrar las dificultades que aquejaban a las familias ferroviarias procedía influenciado por ideas muy bien definidas respecto a las responsabilidades que el trabajador de una sociedad moderna debía cumplir para con su familia. Cabe recordar que en los países europeos, en particular Gran Bretaña, el ideal del hombre trabajador que aseguraba con sus ingresos la manutención de su familia surgió entre las clases acomodadas a comienzos de la industrialización y se popularizó entre los trabajadores a mediados del siglo XIX, para convertirse en dominante en las primeras décadas del siglo XX.⁴⁹ Acorde con este modelo, según dicho funcionario, si la crisis económica o las políticas empresarias impedían a los ferroviarios el desempeño de sus deberes paternos correspondía al estado intervenir y legislar para corregir esas distorsiones, evitando despidos de padres de familia injustificados y exigiendo un aumento salarial en todo el sector ferroviario. Así como la legislación protectora de la trabajadora buscaba que las mujeres obreras pudieran cumplir satisfactoriamente su misión de madre, la intervención estatal, en el sector ferroviario, se legitimaba en tanto consistía en asegurar que los trabajadores pudieran responder a sus obligaciones como jefes de familia.⁵⁰

Con este ideal de paternidad responsable también comulgaban las propias empresas ferroviarias. Más aún, las gerencias en cierto modo se habían anticipado a los funcionarios estatales en la difusión de estas normas de género. Luego de recuperarse de la crisis económica de 1890, las administraciones establecieron un conjunto de

⁴⁹ Sobre los orígenes de este modelo familiar, cf. Wally Secombe, "Patriarchy Stabilized: the construction of the male breadwinner wage norm in nineteenth-century Britain", *Social History*, vol. II, n. 1, 1986.

⁵⁰ Si bien se ha avanzado en indagar como las ideologías de género que informaron la legislación protectora de la mujer trabajadora en Argentina aún resta explorar el modo en que éstas influyeron la legislación social para los hombres trabajadores. Para un ejemplo interesante sobre la relación entre reforma social y la construcción del trabajador como jefe de familia, véase el estudio sobre el Frente Popular en Chile de Karin Roseblatt, *Gendered Compromises: Political Cultures and the State in Chile, 1920-1950* (Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2000).

beneficios extrasalariales, cuyo presupuesto se basaba en la idea de que el ferroviario debía proveer a su familia de un mínimo de bienestar material. Para ello las empresas prósperas, como lo eran los ferrocarriles a principios del siglo XX, ofrecían buenos salarios, posibilidades de ascenso ocupacional y una serie de beneficios que alcanzaban también a la familia del trabajador. Tal era el caso de la construcción de barrios ferroviarios, donde era posible alquilar o comprar por precios módicos o créditos accesibles y los servicios de salud, que cubrían tanto al trabajador como a su familia.⁵¹ En este terreno, las compañías competían con los servicios sociales que las sociedades de socorros mutuos, asociaciones étnicas o sindicatos otorgaban a sus miembros.⁵² Con estos programas de beneficios, las compañías buscaban estimular la lealtad de sus trabajadores. Explícitamente reconocían que parte del compromiso de una compañía moderna era ayudar al trabajador a cumplir las obligaciones de su género. El mensaje era claro: trabajar en una empresa ferroviaria brindaba la posibilidad de convertirse en un buen padre de familia. Como contrapartida, las empresas esperaban la cooperación y agradecimiento no sólo del trabajador sino de todos los miembros del hogar. Vale aclarar que la coincidencia entre las empresas y los funcionarios respecto al modelo de familia basado en el hombre como jefe de familia no conllevaba ningún otro acuerdo en cuanto a las políticas que garantizarían el bienestar del hogar. Las compañías rechazaban la ingerencia estatal en todos los asuntos del mundo del trabajo, al que consideraban un ámbito privado. Temían que la regulación del trabajo y la intromisión de los funcionarios socavaran aún más su autoridad, ya debilitada por la oposición obrera.

En sus reclamos y en sus acciones, los trabajadores también daban a entender que los movía el deseo de alcanzar un ideal familiar que les asegurara respetabilidad en el mundo público y cimentara su autoridad en el espacio doméstico. Para ello demandaban tanto mejores salarios como beneficios. En la coyuntura desfavorable causada por la guerra, lejos de mostrarse satisfechos con los programas de vivienda y servicios de salud de las compañías, los trabajadores denunciaban sus carencias. La estrategia de las compañías se les volvió en contra, en tanto ofrecía argumentos a los trabajadores para legitimar sus demandas. En Tafí Viejo, por ejemplo, junto a la destitución de un capataz despótico, los trabajadores incluyeron en su pliego de condiciones el pedido de un médico diplomado fijo en los talleres, mejoras en la infraestructura del barrio obrero, rebajas en los alquileres de las casas o reducción en el boleto del tren obrero a Tucumán para poder residir allí y pago de sueldos del 1ro al 5 de cada mes.⁵³ Los ferroviarios del Central Argentino exigían la publicación de los balances de la sociedad de socorros mutuos y la libertad para elegir los médicos y farmacias que desearan. Al respecto, no sólo se exigieron servicios de mejor calidad y a costos más reducidos, sino también un tratamiento más digno e igualitario por parte de los profesionales de la salud para con los trabajadores y sus familias.

Sin duda, al realizar sus demandas en nombre del cumplimiento de los deberes paternos, los trabajadores ferroviarios aunaban esfuerzos y legitimaban su protesta a los ojos del

⁵¹ *Revista Ferroviaria*, 8/1906; 4/1907; 1/1907.

⁵² Con respecto a los beneficios sociales de los sindicatos, ver Joel Horowitz, “Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La Formación de una elite obrera”, *Desarrollo Económico*, vol. 25. n. 99, octubre-diciembre, 1985.

⁵³ LP 25-27/6/1917.

estado y la sociedad. Lejos de tratarse de defender privilegios de oficio que hubieran dividido a los trabajadores y minado la unidad del movimiento, cualquier ferroviario, desde un calificado maquinista hasta un peón de vía y obras podía sentirse representado con este modo de justificar el reclamo. Además, el principio de masculinidad responsable gozaba de cierto consenso social y, como se ha visto, era aceptado por los funcionarios estatales y por las propias compañías. En su nombre era posible impugnar a quienes censuraban la huelga general. En este sentido, el periódico anarquista *La Protesta* argumentaba con elocuencia,

Los movimientos huelguísticos, no son como ellos dicen (los capitalistas) la labor de 'agitadores de oficio' sino el resultado de las necesidades de los hogares del que todo lo produce [...]. Cuando en los hogares se ven criaturas que a fuertes gritos piden pan, y más pan, y cuando el padre sudoroso y cansado, llega a este cuadro y siente pedir pan, y más pan, le sugiere la impresión de un hierro candente en los oídos, quemándole los tímpanos.⁵⁴

Claro que la unidad de los ferroviarios tras esta causa también se fortaleció al contar con la solidaridad de todos los miembros de la familia. Al comprobar que en los países occidentales el proceso de proletarización se asoció a la figura del varón cuyo salario garantiza la manutención familiar, recientemente algunos historiadores señalaron la importancia de comprender el papel desempeñado por las familias y, en especial, las mujeres en este proceso.⁵⁵ En este sentido, es preciso reconocer que las familiares de los ferroviarios justificaron la huelga en términos similares a los utilizados por los hombres, expresando su adhesión al modelo de familia, en donde el hombre adulto garantiza el bienestar económico del hogar.

Así, cuando apenas iniciadas las protestas locales en el interior del país, las mujeres en las asambleas exponían las razones de la lucha, insistían en que el conflicto entre las empresas y los trabajadores o “productores”, como gustaban llamarse, también comprendía a las familias obreras. Las víctimas de la explotación no eran sólo los trabajadores, sino el hogar proletario. El 11 de agosto, en una asamblea organizada por las esposas de los huelguistas de Rosario, que congregó a más de quinientas mujeres, varias de ellas hicieron uso de la palabra,

manifestando el deseo y la necesidad de que ante la forma en que se venía desarrollando el movimiento que habían iniciado sus esposos, participaran ellas del mismo, para procurar con ello imponerse a los caprichos de los directores del capital ferroviario que sumían en la miseria a los hogares obreros.⁵⁶

En una conferencia en el local de La Fraternidad, con idéntica convicción se expresaba Aída Tarija, quien instó a una audiencia de alrededor de cuatro mil personas

[a] llevar a sus respectivos hogares y compañeros, la palabra de aliento para que ellos también, si era necesario, cooperaran en todo lo que fuera posible y en la medida de sus fuerzas en la lucha a que sus compañeros se hallan entregados

⁵⁴ LPro 22/9/1917.

⁵⁵ Angélique Janssens, "The Rise and Decline of the Male Breadwinner Family? An Overview of the Debate," *International Review of Social History*, n. 42, Supplement, 1997.

⁵⁶ LV12/8/1917.

para que adquirieran un triunfo que reflejara sobre la dignidad de todos los hogares proletarios.⁵⁷

Durante la gran huelga, entonces, los hombres y mujeres trabajadoras legitimaron sus reclamos en nombre del bienestar del hogar proletario. La protesta se fortalecía al basarse en principios morales y éticos que ni los poderes públicos ni las empresas podían impugnar. Por una parte, se demandaba el derecho de los trabajadores a ganar un salario digno y obtener beneficios que le permitieran cumplir con sus obligaciones como jefes de familia. El cumplimiento responsable de estos requerimientos les aseguraría eventualmente ciertos beneficios. Su poder dentro del hogar podía afianzarse un vez convertido en el pilar de la seguridad económica de su familia, lo cual le daba prerrogativas para ejercer la supervisión del trabajo de los miembros de la familia, la custodia sobre los hijos y su educación. Asimismo, le garantizaba los derechos a la propiedad y bienes de consumo durables, puesto que el era quien procuraba los ingresos. Su esfuerzo fuera del hogar lo liberaba de las ocupaciones domésticas, por lo que para el hombre la casa representaba un espacio de descanso y recreación. Por último, también contaba con la prerrogativa a la fidelidad de la mujer para asegurar sus derechos de paternidad.⁵⁸

Claro que, en nombre del hogar, también las mujeres habían logrado manifestar su interés y afán por informarse, opinar y participar de los debates que afectaban la situación de las familias obreras. El apoyo a la causa de sus familiares varones no inhibió que plantearan las aspiraciones que anhelaban para sus hijos e hijas y para ellas mismas. De hecho su participación en la acción colectiva condujo a una ampliación de la agenda de debate, pues a la discusión sobre la situación de los trabajadores ferroviarios se sumaron cuestiones vinculadas al trabajo y educación de los demás miembros de la familia obrera. Es interesante, por ejemplo, que ante la nutrida asistencia de mujeres y niños a las conferencias realizadas durante la huelga, algunos oradores decidiera referirse a cuestiones que los afectaban directamente. Así Siberiano Domínguez, representante de la FORA del V Congreso (anarquista) ante una concurrencia de familias en Mechita, una estación cercana a Bragado, tras condenar las leyes de residencia y defensa social, encontró pertinente destacar la ineficacia de las leyes protectoras de la mujer y el niño.⁵⁹ En una asamblea celebrada tras el triunfo de la huelga del Central Argentino en Rosario, luego de los líderes de La Fraternidad y La Federación Obrera, dos mujeres se dirigieron a una audiencia de casi cinco mil obreros. Tras elogiar la acción femenina, afirmaron que “si los obreros se preocuparan de instruir a sus esposas e hijas, éstas en todos los momentos habrían de secundar a sus esposos y padres.”⁶⁰ Esta alusión a la educación femenina quedaba subordinada a la preocupación por una causa ulterior: el éxito de los trabajadores. Sin embargo, daba cuenta de un reclamo poco escuchado y representaba la defensa de una causa propia. Más aún indicaba que en nombre de la defensa del hogar era necesario contemplar las necesidades de todos los miembros de la familia.

⁵⁷ LV 4/8/1917.

⁵⁸ Wally Seccombe, ob. cit, págs. 8-59.

⁵⁹ LPro 8/9/1917.

⁶⁰ LP19/8/1917.

En suma, la acción colectiva conjunta de hombres y mujeres a favor de la huelga había servido para poner en primer plano el debate sobre el bienestar de la familia obrera. Desde la perspectiva de los trabajadores, su bienestar se defendía asegurando un buen salario y beneficios para el jefe de familia así como la capacitación para los niños a fin de que se aseguraran un oficio y un trabajo estable que les permitiera en el futuro mantener su propio hogar. Si bien esta era la cosmovisión dominante emergían argumentaciones complementarias que hacen más compleja esta posición. Como se ha visto, se reflexionaba sobre la participación de las mujeres en el mercado del trabajo y surgía la preocupación por la educación y capacitación de las mujeres adultas y las niñas. Por cierto, la seguridad de las familias se asociaba estrechamente a la defensa del ideal del trabajador como proveedor del bienestar material del hogar pero en este contexto se alzaban también voces que contemplaban las necesidades de la familia en su conjunto.

3. Conclusiones: prácticas y cultura política de las familias trabajadoras

Que en una protesta moderna, como la primera huelga nacional ferroviaria, se destaque la militancia femenina invita a revisar las interpretaciones que minimizan la presencia de las mujeres en los conflictos laborales de la sociedad capitalista. Hace ya tiempo que las historiadoras feministas cuestionaron el supuesto de la invisibilidad femenina en los movimientos sociales del mundo industrial.⁶¹ Del mismo modo, las investigaciones recientes sobre protesta laboral y urbana en América Latina documentaron la militancia de las mujeres ya fuera en demanda de mejores condiciones de vida en las grandes ciudades o en los paros fabriles donde se empleaban como trabajadoras.⁶² Por último, y lo que interesa más aquí, en industrias donde la mano de obra era predominantemente masculina, las mujeres –según lo ilustra un estudio reciente sobre los enclaves mineros chilenos- también se involucraron en los conflictos del mundo del trabajo.⁶³ En este sentido, esta comunicación sobre la gran huelga demuestra que el hecho de que el trabajo ferroviario sea predominantemente masculino no significa que la protesta laboral también lo sea.

⁶¹ Para una crítica a los enfoques que desestiman la participación femenina al concentrarse en la acción sindical o los partidos políticos tradicionales, ver Temma Kaplan, “Conciencia femenina y acción colectiva: El caso de Barcelona, 1910-1918” en Amelang, James S. y Mary Nash (ed.), *Historia y Género: Las mujeres en la Europa Moderna y Contemporánea*, (Edicions Alfons El Magnanim, 1990), págs. 271-273.

⁶² Teresa Meade, *Civilizing Rio: Reform and Resistance in a Brazilian City, 1889-1930* (Pennsylvania State University Press, 1997), Juan Suriano, “La huelga de inquilinos de 1907 en Buenos Aires” en Diego Armus (comp.) *Sectores populares y vida urbana* (Buenos Aires, 1984), Ann Fansworth de Alvear, *Dulcinea in the Factory: Myths, Morals, Men, and Women in Colombia's Industrial Experiment, 1905-1960* (Durham: Duke University Press, 2000), Mirta Lobato, *La vida en las fábricas. Trabajo, protesta y política en una comunidad obrera, Berisso (1904-1970)* (Bs. As: Prometeo Libros/Entrepasados 2001), y Daniel James, *Doña María's Story. Life History, Memory and Political Identity* (Durham: Duke University Press, 2001).

⁶³ Thomas Klubock, *Contested Communities. Class, Gender and Politics in Chile's El Teniente Copper Mine, 1904-1951* (Durham: Duke University Press, 1998). Sobre Buenos Aires, ver Débora D' Antonio, “Representaciones de género en la huelga de la construcción. Buenos Aires, 1935-36” en F. Gil Lozano, V. Pita y G. Ini (comps.), *Historia de las Mujeres en la Argentina* (Bs. As: Taurus, 2000)

En consecuencia, conviene concluir explicitando el aporte que esta reconstrucción de la militancia femenina ofrece a nuestro conocimiento de la primera protesta nacional ferroviaria. En particular porque, como se sabe, rescatar la agencia y autonomía de las mujeres en los procesos históricos no basta para reformular interpretaciones canónicas en el campo historiográfico.⁶⁴

En primer lugar, al recuperar la acción colectiva de las mujeres es posible captar más acabadamente de la capacidad de la denominada elite obrera en la lucha por sus reivindicaciones. Considerados típicos exponentes de la aristocracia obrera, la fuerza de los ferroviarios suele atribuirse a su posición privilegiada en un sector fundamental para la economía agro-exportadora argentina, así como a la precocidad y poderío de sus organizaciones sindicales.⁶⁵ Sin desestimar estas interpretaciones, es preciso advertir que la efectividad de la organización de la protesta dependió en gran medida de la movilización familiar masiva. No es casual, que años más tarde, un militante ferroviario calificara a la gran huelga de 1917 como una huelga de masas.⁶⁶

Estudiar las formas de participación femenina permite cuestionar, en segundo lugar, la concepción dicotómica que predomina en la literatura sobre la protesta laboral de las primeras décadas del siglo XX en Argentina. En efecto, mientras se asigna a las instituciones gremiales el liderazgo, la estrategia y la organización del conflicto suele calificarse el comportamiento de las masas como espontáneo y emocional. Algunos historiadores han visto en la movilización familiar una expresión de la escasa organización de los huelguistas, la cual sumada a la agitación de militantes anarquistas habría exacerbado la violencia.⁶⁷ Como se ha demostrado aquí, la prolija realización de asambleas y manifestaciones, así como la coordinación de la propaganda y demostraciones indica que la presencia masiva de jóvenes y mujeres no puede tomarse como síntoma de desorganización. Más aún, es evidente que, a nivel local, la participación de las familias obreras se articuló con las estrategias de los representantes gremiales. Lejos de tratarse de dos modos de acción política antitéticos, que se realizaban por canales paralelos, se trata de dos formas cualitativamente diferentes de participación que coexistieron y se relacionaron durante la protesta.

En resumen, en el curso de la protesta laboral se fortalecieron una serie de modos de acción política de las familias obreras que caracterizan lo que el historiador Geoff Eley ha denominado como esfera pública radical.⁶⁸ Cuando las mujeres recorrían las calles para demostrar su apoyo a los ferroviarios, asistían a conferencias, hablaban en las tribunas o asambleas, escribían a la prensa, organizaban asociaciones o demostraciones o se organizaban en distintas asociaciones ejercitaban prácticas con las que

⁶⁴ Debe recordarse que esta limitación de los estudios de historia de la mujer ha sido subrayada por quienes propusieron el concepto de género como categoría de análisis, cf. Joan Scott, "Women's history" en *Gender and the Politics of History* (New York: Columbia University Press, 1988), pp. 15-27.

⁶⁵ Cf. Charles Bergquist, *Labor in Latin America* (Stanford: Stanford University Press, 1986) y Joel Horowitz, op. cit.

⁶⁶ Arturo M. Lozza, *Tiempo de Huelgas. Los apasionados relatos del campesino y ferroviario Florindo Moretti*, (Buenos Aires: Anteo, 1985), p. 163.

⁶⁷ David Rock, ob. cit., pág. 152.

⁶⁸ Geoff Eley, "Edward Thompson, historia social y cultura política: la formación de la esfera pública de la clase obrera, 1780-1850," *Entrepasados*, n.6, 1994.

probablemente ya estaban, en cierta medida, familiarizadas y que resultaban posibles gracias a la arraigada tradición republicana en el país y la fuerte cultura de movilización y de anarquistas, socialistas y sindicales. A la capacidad de las organizaciones sindicales masculinas –una temática bien explorada en la literatura- debemos sumar este otro variado repertorio de formas de participación en el ámbito público. Es preciso subrayar que ambos fueron utilizados por las familias obreras para expresar sus demandas, peticionar, buscar el apoyo de la sociedad civil y lograr el éxito de sus reclamos.

Así como una historia sexuada de los protagonistas de la protesta laboral enriquece nuestro conocimiento de las prácticas políticas de las comunidades obreras durante la primera experiencia democrática en Argentina, también el concepto de género nos ayuda a iluminar la especificidad de los lenguajes políticos con que se legitimaban las demandas de los ferroviarios. Como se ha demostrado, cuando a mediados de 1917 las familias trabajadoras se movilizaron en apoyo de los reclamos de los ferroviarios lo hicieron motivadas por la precaria situación en que se encontraban tanto los hombres adultos como el resto de los miembros del hogar. La crisis económica provocada por las malas cosechas y la Gran Guerra Europea limitaron las posibilidades de las familias obreras para reunir los ingresos suficientes a fin de asegurar su subsistencia. En este contexto, la defensa de un buen salario para un hombre adulto resultó fundamental, aunque a la par se buscaran los medios para ampliar las oportunidades para todos los integrantes del hogar, independientemente de su edad o sexo. En las asambleas se debatieron tanto los medios para asegurar mejoras y estabilidad laboral a los hombres adultos como las ventajas y desventajas que para los mayores había traído la sanción de la ley de jubilaciones ferroviarias aprobada en 1915. Así como se ponía en debate la situación de los hombres adultos, también se contemplaba la situación de los jóvenes varones al considerar los pagos, formas de ascenso y la creación de escuelas para los aprendices. E inclusive, como se ha visto, también se ponía en debate la conveniencia de la legislación protectora al trabajo femenino e infantil y se reclamaba la capacitación de las mujeres y las jóvenes. En suma, los problemas de la supervivencia familiar en su conjunto y no tan sólo la vulnerable posición del trabajador en el mercado de trabajo o sus demandas provocaron la movilización familiar y fueron puestos en la agenda del debate público.

En la gran huelga ferroviaria de 1917, al manifestar sus reclamos en nombre de las necesidades del hogar pasaban a segundo plano las jerarquías y reclamos de oficio y las divisiones nacionales que podían minar la unidad de los ferroviarios, una comunidad caracterizada por su importante diversidad, dada la presencia de inmigrantes europeos, y por su profunda heterogeneidad ocupacional. Esta cosmovisión contribuía a fortalecer su unidad a la par que tendía a cristalizar la idea de que el bienestar familiar dependía del trabajo asalariado del hombre. Claro que como se ha señalado, junto a la fuerza de este ideal de paternidad responsable se expresaban también las necesidades de otros miembros de la familia trabajadora. Para concluir, la primera gran huelga ferroviaria había resultado de un esfuerzo familiar conjunto y, en consecuencia, este conflicto laboral había servido para poner en discusión las carencias de los hogares de los trabajadores y las expectativas de mejoras que tenían todos sus miembros en una nación que por primera vez se reclamaba democrática.

Diarios y periódicos del año 1917

El Obrero Ferroviario
La Época
La Fraternidad
La Organización Obrera
La Obra
La Prensa
La Protesta Humana
La Vanguardia

Bibliografía citada

Bergquist, Charles, *Labor in Latin America* (Stanford: Stanford University Press, 1986).

Chitti, Juan B. y Francisco Agnelli, *Cincuentenario de La Fraternidad* (Bs. As: Kavaschino H, 1937).

D' Antonio, Debora, "Representaciones de genero en la huelga de la construcción. Buenos Aires, 1935-36" en F. Gil Lozano, V. Pita y G. Ini (comps.), *Historia de las Mujeres en la Argentina* (Bs. As: Taurus, 2000)

Eley, Geoff, "Edward Thompson, historia social y cultura política: la formación de la esfera pública de la clase obrera, 1780-1850," *Entrepasados*, n.6, 1994.

Falcón, Ricardo y Alejandra Monserrat, "Estado, empresas, trabajadores y sindicatos", en Falcón, R. (ed.), *Nueva Historia Argentina. Tomo VI: Democracia, conflicto social y renovación de ideas (1916-1930)*, (Buenos Aires: Sudamericana, 2000).

Fansworth de Alvear, Anne, *Dulcinea in the Factory: Myths, Morals, Men, and Women in Colombia's Industrial Experiment, 1905-1960* (Durham: Duke University Press, 2000).

Fernández, Manuel *La Unión Ferroviaria a través del tiempo*, (Bs. As, 1947).

Golberg, Heidi, "Railroad Unionization in Argentina, 1912-1929. The Limitations of a Working Class Alliance" Yale University Ph. D., 1979.

Goodwin, Paul, *Los Ferrocarriles Británicos y la UCR (1916-1930)* (Bs. As.: Ediciones La Bastilla, 1974).

Gordillo, Mónica, *El movimiento obrero desde el interior del país (1916-1922)*, (Bs. As: CEAL, 1988).

Horowitz, Joel, "Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La Formación de una elite obrera", *Desarrollo Económico*, vol. 25. n. 99, octubre-diciembre, 1985.

James, Daniel y John French, "Squaring the circle: women's factory labor, gender ideology and necessity" en D. James y J. French, (eds.) *The Gendered Worlds of Latin American Women Workers* (Durham: Duke University Press, 1997), pp. 1-30.

James, Daniel, *Doña María's Story. Life History, Memory and Political Identity* (Durham: Duke University Press, 2001).

Janssens, Angélique, "The Rise and Decline of the Male Breadwinner Family? An Overview of the Debate," *International Review of Social History*, n. 42, Supplement, 1997.

Kaplan, Temma, "Conciencia femenina y acción colectiva: El caso de Barcelona, 1910-1918" en Amelang, James S. y Mary Nash (ed.), *Historia y Género: Las mujeres en la Europa Moderna y Contemporánea*, (Edicions Alfons El Magnanim, 1990).

Karush, Mathew, *Workers or Citizens: Democracy and identity in Rosario, Argentina, 1912-1930* (Albuquerque: University of New Mexico Press, 2002).

Klubock, Thomas, *Contested Communities. Class, Gender and Politics in Chile's El Teniente Copper Mine, 1904-1951* (Durham: Duke University Press, 1998).

Lasky, Marjorie Penn "Where I was a person: The Ladies 'Auxiliary in the 1934 Minneapolis Teamsters' Strikes," en Milkman, Ruth (ed.), *Women, Work and Protest. A Century of US Women's Labor History* (Boston: Routledge 1985).

Lobato, Mirta Zaida, *La vida en las fábricas. Trabajo, protesta y política en una comunidad obrera, Berisso (1904-1970)*, (Bs. As: Prometeo Libros/Entrepasados 2001).

Lobato, Mirta Zaida, "Lenguaje laboral y de género en el trabajo industrial: primera mitad del siglo XX," en F. Gil Lozano, V. Pita y G. Ini (comps.), *Historia de las Mujeres en la Argentina* (Bs. As: Taurus, 2000).

Lozza, Arturo, *Tiempo de Huelgas. Los apasionados relatos del campesino y ferroviario Florindo Moretti*, (Buenos Aires: Anteo, 1985).

Meade, Teresa, *Civilizing Rio: Reform and Resistance in a Brazilian City, 1889-1930* (Pennsylvania State University Press, 1997).

Palermo, Silvana, "¿Trabajo Masculino, Protesta Femenina? La participación de la mujer en la gran huelga ferroviaria de 1917", en Maria Celia Bravo, Fernanda Gil Lozano y Valeria Pita (comps.) *Historia de luchas, resistencias y representaciones*.

Mujeres en la Argentina, siglos XIX y XX, (Tucumán: Editorial de la Universidad Nacional de Tucumán, 2007).

Palermo, Silvana, “Peligrosas, libertarias o nobles ciudadanas: representaciones de la militancia femenina en la gran huelga ferroviaria de 1917”, *Revista Mora* n.12, diciembre 2006.

Perrot, Michelle, *Workers on Strike* (New Haven: Yale University Press, 1987).

Rock, David *El Radicalismo argentino, 1890-1930* (Bs. As: Amorrortu eds. 1977).

Roseblatt, Karin, *Gendered Compromises: Political Cultures and the State in Chile, 1920-1950* (Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2000).

Scott, Joan, *Gender and the Politics of History* (New York: Columbia University Press, 1988).

Secombe, Wally, “Patriarchy Stabilized: the construction of the male breadwinner wage norm in nineteenth-century Britain”, *Social History*, vol. II, n. 1, 1986.

Scott, Joan, *Gender and the Politics of History* (New York: Columbia University Press, 1988).

Suriano, Juan, “Estado y Conflicto Social: El caso de la huelga de maquinistas ferroviarios de 1912” en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, N. 4, 2do semestre de 1991.

Suriano, Juan, “La huelga de inquilinos de 1907 en Buenos Aires” en Diego Armus (comp.) *Sectores populares y vida urbana* (Buenos Aires, 1984).

Thompson, Ruth “Organized Labor in Argentina: The Railway Unions to 1922”, D. Phil thesis (Oxford University, 1978).