

Los trabajadores ferroviarios y los programas de vivienda de las compañías. Críticas, demandas y condiciones habitacionales en la Argentina de comienzos del siglo XX

Railway Workers and Company Housing Programs. Criticism, Demands and Housing Conditions in Early Twentieth Century Argentina

Florencia D'Uva

Instituto de Investigaciones de Estudios de Género. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Argentina

Resumen

Este artículo analiza los programas de viviendas para trabajadores implementados por las empresas ferroviarias que funcionaban en la Argentina a comienzos del siglo XX, en un contexto signado por la escasa oferta habitacional y un constante aumento en el precio de los alquileres. Busca comprender las aspiraciones, intereses y demandas de los trabajadores ferrocarrileros y examinar cómo estos experimentaron, cuestionaron y disputaron los planes, condiciones y estrategias empresariales. Al examinar las irregularidades, arbitrariedades e incertidumbre que los trabajadores debieron enfrentar para acceder a las viviendas que ofrecían las compañías y estudiar las quejas y críticas que formularon sobre las características de las viviendas que se les proporcionaban, el foco está puesto tanto en la iniciativa y motivación patronal como en la perspectiva de los propios obreros. El artículo postula que, al formular denuncias y reclamar por sus derechos, los trabajadores ferroviarios participaron del debate por la vivienda obrera y fueron agentes activos que confrontaron las prestaciones habitacionales desplegadas por las empresas.

Palabras clave: trabajadores - ferrocarriles - viviendas - demandas

Abstract

This article analyzes the housing programs for workers implemented by the railway companies that operated in Argentina at the beginning of the 20th century, in a context marked by the scarce housing supply and a constant increase in rent prices. It seeks to understand the aspirations, interests and demands of railroad workers and examine how they experienced, questioned and contested the plans, conditions and strategies of the companies. By examining the irregularities, arbitrariness and uncertainty that workers had to face in order to access the houses offered by the companies, and studying the complaints and criticisms they made about the characteristics of the houses provided to them, the focus is on both the employer's initiative and motivation as well as on the workers' own perspective. The article postulates that, by making complaints and claiming for their rights, railroad workers participated in the debate over workers' housing and were active agents that confronted the housing programs provided by the companies.

Keywords: workers - railroads - housing - demands

Introducción

En 1939, al celebrarse en la ciudad de Buenos Aires el Primer Congreso Panamericano de la Vivienda Popular, los delegados de El Hogar Ferroviario presentaron un informe de la labor realizada por este organismo desde su creación en 1921. Según se afirmaba allí, los agremiados del riel habían logrado solucionar uno de los grandes problemas sociales de todos los tiempos: el de constituir un hogar estable a partir de la adquisición de la casa propia. De este modo, aseguraban, El Hogar Ferroviario era un ejemplo para otras instituciones del país al haber posibilitado a 13.000 trabajadores y sus familias el bienestar y la tranquilidad que implicaba vivir bajo un techo propio (Chanourdie y Poli, 1939). En efecto, el número de préstamos hipotecarios otorgados por la entidad desde su puesta en marcha en 1924 era muy superior al de otras sociedades semejantes como la Comisión Nacional de Casas Baratas, encargada de fomentar la adquisición de casa propia entre las familias proletarias, o el Banco Hipotecario Nacional, que facilitaba préstamos al personal del Estado.

Si bien la labor realizada por El Hogar Ferroviario era contundente y se expresaba en los resultados alcanzados, no era la única ni primera iniciativa relacionada con el problema de la vivienda obrera que tenía lugar en el interior del gremio. Tal es así que, desde comienzos del siglo XX, varias de las empresas de ferrocarriles que funcionaban en el país habían tomado a su cargo la construcción de viviendas para su personal y para la fecha en que fue realizado el Congreso de la Vivienda Popular existían alrededor de 2500 casas edificadas por las compañías (Chanourdie y Poli, 1939).

Diversos estudios históricos se han interesado por indagar las condiciones de vida y, en particular, de vivienda de la clase obrera y sectores populares en la Argentina de fines del siglo XIX y comienzos del XX (Armus et al., 1984; Armus, 1990; Gutiérrez, 1981; Prieto, 1991; Suriano 1983 y 1994). En su mayoría, estas investigaciones fueron producidas durante la década de 1980 cuando, tras el retorno de la democracia, la historiografía laboral comenzó a transitar una renovación que, marcada con la impronta de la historia social y cultural, posibilitó nuevas preguntas y bagajes interpretativos sobre los trabajadores, sus

experiencias sociales, condiciones de vida y trabajo, que se alejaron de los estudios que habían hecho hincapié en la historia política del movimiento sindical o las corrientes a él vinculadas. Provenientes del campo de la arquitectura, por otra parte, algunas investigaciones se interesaron por examinar los modos en que, desde el Estado, algunas instituciones cooperativas, el catolicismo, los sectores médicos y patronales se problematizó el tema de la vivienda popular y se buscaron y ensayaron soluciones al déficit habitacional (Ballent, 1988; Cravino, 2016 y 2020, Liernur, 2001; Sánchez, 2015).

Para el caso particular de los obreros del riel, mientras que ciertas pesquisas insertas en el campo de la arquitectura exploraron los complejos de viviendas como parte del patrimonio ferroviario presente en diversas regiones del país (Torres Cano, 2010; Zingoni, 2010), otras provenientes de la historiografía sobre los mundos del trabajo se encargaron de examinar los programas habitacionales puestos en marcha por las compañías ferrocarrileras como parte de sus estrategias de gestión de la mano de obra (Badaloni, 2007; Palermo, 2019). Estos estudios se centraron en los modos en que a comienzos del siglo pasado los administradores de las empresas concibieron, diseñaron e implementaron beneficios sociales para sus trabajadores que incluyeron el otorgamiento de viviendas a través de diversas modalidades, los cuales se inscribieron en una discusión más general sobre la denominada "cuestión social" que tuvo lugar en la Argentina desde fines del siglo XIX, en un contexto de creciente conflictividad obrera.¹

Este artículo explora los programas de vivienda desplegados por las autoridades de las empresas ferrocarrileras durante las primeras dos décadas del siglo XX, periodo en el que se originaron y desarrollaron los planes habitacionales de las compañías. A diferencia de otros estudios existentes sobre el tema, aquí el foco no se acota a la iniciativa y motivación patronal, sino que busca comprender cómo los propios trabajadores experimentaron, respondieron y tensionaron los planes, condiciones y estrategias empresariales. Para ello, examina las irregularidades, arbitrariedades e incertidumbre que los trabajadores ferroviarios debieron enfrentar para acceder a las viviendas que ofrecían las

compañías y analiza las quejas y críticas que formularon sobre las características de las casas que se proporcionaban. Al acompañar sus aspiraciones, demandas y objetivos, este trabajo postula que los obreros ferroviarios participaron activamente del debate sobre sus condiciones de vida y situación habitacional constituyéndose en agentes activos que confrontaron las prestaciones habitacionales desplegadas por las empresas.

Para lograr su objetivo, el artículo se sirve de informes elaborados por las autoridades de las compañías de ferrocarriles, periódicos de los gremios ferroviarios, diarios y revistas semanales, entre otras fuentes documentales. Mientras que la primera parte del escrito examina los programas de vivienda implementados por las empresas férreas, incluyendo algunos de sus objetivos y condiciones, el segundo apartado se detiene en los intereses, reclamos y demandas de los trabajadores y sus organizaciones sindicales, tanto en relación a los términos de las prestaciones de las compañías, así como a sus condiciones habitacionales. A partir del recorrido propuesto, la investigación busca problematizar e historizar las tensiones, negociaciones y contiendas libradas en torno a las formas de habitar en la Argentina de comienzos del siglo pasado.

Los programas de vivienda de las empresas ferroviarias

Durante las últimas décadas del siglo XIX, y en gran parte debido a la llegada masiva de inmigrantes de ultramar, en la Argentina se dio un proceso de concentración de población en las grandes ciudades que, ante la escasa oferta habitacional y la poca disponibilidad de recursos, se aglomeraba en casas de inquilinato, principalmente viviendas multifamiliares también conocidas como conventillos.² El hacinamiento y las condiciones de insalubridad que allí reinaban despertaron preocupación entre funcionarios e instituciones de gobierno, médicos higienistas, partidos políticos, prensa, así como otros sectores. Si bien durante años el Estado no intervino ante la escasez de vivienda popular (Suriano, 1994; Cravino, 2016), para comienzos del siglo XX el problema de la habitación obrera había captado el interés de diversos sectores que estudiaron el tema, se posicionaron al respecto y propusieron

distintas acciones para aminorar los efectos sociales y morales que acarrearba la insalubridad existente en estos espacios.

El problema de la vivienda popular fue especialmente abordado por el Departamento Nacional del Trabajo, el cual desde su creación en 1907 dedicó varias páginas de sus boletines a estudiar la situación de las casas y habitaciones obreras con vistas a tomar medidas resolutorias sobre esta cuestión (Habitación obrera, 1908; Casas para obreros en Buenos Aires, 1910; Habitaciones obreras, 1911; Vivienda Obrera – Recursos y Gastos, 1915).³ También, a pedido de las autoridades gubernamentales, distintos exponentes del reformismo liberal de principios del siglo XX investigaron y confeccionaron informes sobre las condiciones de vida de la población obrera –lo que incluía un relevamiento de su situación habitacional– con el fin de trazar políticas al respecto (Alsina, 1905; Storni, 1909). De todos modos, la investigación y el debate no se tradujeron en proyectos de construcción de viviendas por parte del Estado, que se mantuvo al margen a excepción de algunas iniciativas aisladas.

En este contexto, algunos empresarios comenzaron a desplegar programas de beneficios para los trabajadores que, concebidos como complementos extra salariales, incluyeron programas de vivienda.⁴ Si bien algunos historiadores afirman que “la vivienda para trabajadores no fue una preocupación de empresa” y que recién hacia 1914 se registraron algunos planes de construcción en ese sentido (Gutiérrez, 1981, p. 201), las compañías ferroviarias fueron pioneras en implementar estas prestaciones entre su personal. Entre los planes puestos en práctica se encontraba tanto el otorgamiento de préstamos para la construcción de vivienda, la posibilidad de usufructuar de modo gratuito o mediante alquiler una vivienda propiedad de la empresa, como la edificación de colonias o barrios obreros principalmente en torno a los talleres ferroviarios en los que se construían y reparaban locomotoras y material rodante.⁵

Durante los primeros años del siglo XX, distintas compañías comenzaron a otorgar préstamos a su personal para la adquisición de viviendas propias, o para su construcción, ofreciendo condiciones supuestamente más ventajosas que las que

brindaban las sociedades anónimas de construcción y préstamo que existían en el país por esos mismos años. Según explicó Carlos Burión, subsecretario de la gerencia de la empresa de capitales británicos Ferrocarril Pacífico, en su informe presentado al Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles realizado en Buenos Aires en octubre de 1910, esta política había tenido su origen en la escasez de casas y el alto precio de los alquileres, tendencias presentes en distintas provincias (Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, 1913, p. 151).⁶ De acuerdo a Burión, hasta 1905, los ferrocarriles de la Argentina se habían limitado a edificar casas y habitaciones para ciertos grados de empleados cuyos servicios se requerían de forma permanente dentro de las estaciones –jefes de estaciones, auxiliares, señaleros, cuadrillas de vía y obras– y para el personal que era llamado con frecuencia a todas horas del día y la noche, como eran los guardas, maquinistas, foguistas, o inspectores.

En efecto, la compañía de capitales británicos Ferrocarril Sud, emulando las prácticas de las empresas ferroviarias de Gran Bretaña, había construido viviendas para el personal, las cuales se agrupaban por clases según las jerarquías laborales. Miembros del directorio, profesionales técnicos y otros construyeron barrios de *cottages*, como en Temperley, que, con escuelas, clubes e iglesias, se constituyeron en auténticas colonias inglesas. En ciudades con talleres ferroviarios como Banfield o Seigné, se construyeron colonias de viviendas de 1ª, 2ª y 3ª clase y barracas o pabellones con habitaciones individuales para hombres solos, para que fueran alquiladas por los obreros. En estos casos, tanto la jerarquía laboral como la situación familiar de los trabajadores se reflejaba en el diseño de las viviendas, las cuales obedecían a tipologías habitacionales específicas y diferenciadas, algo que lejos de ser exclusivo de los pueblos ferroviarios también sucedía en otros asentamientos obreros como era el caso de los pueblos azucareros en Tucumán (Campi, 2009) o de los campamentos petroleros en Comodoro Rivadavia (Andújar, 2015).

Asimismo, desde 1906 algunas compañías férreas comenzaron a otorgar créditos para que los trabajadores que reunieran ciertas condiciones construyeran sus viviendas en terrenos alineados a las vías (Rögind, 1937, p. 231; Torres Cano, 2010, pp. 107-109). Estas casas, generalmente,

no debían acatar pautas de diseño preestablecidas, a diferencia de lo que sucedía con las viviendas que las propias empresas edificaban. De todos modos, para otorgar los préstamos, era condición que las casas a edificarse o adquirirse estuvieran situadas dentro del radio del ferrocarril que concedía el dinero. El objetivo de las autoridades de las compañías era fomentar la edificación y población de las localidades atravesadas por la línea, aumentando así el movimiento de pasajeros, cargas y encomiendas. También se buscaba que el personal se encontrara cerca del lugar de trabajo, lo que agilizaba la toma de servicio y contribuía así a una mayor eficiencia organizativa. Al respecto, Burión –integrante de la gerencia del Ferrocarril Pacífico– informó que, en el caso de esta línea, hacia 1910 distintas estaciones ubicadas alrededor de la Capital que tenían menos de cinco años de vida –Santos Lugares, Villa del Parque, El Palomar, Sáenz Peña, entre otras–, constituían florecientes y atractivos centros de población (Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, 1913, p. 164).⁸

A pesar de las prestaciones ofrecidas, las empresas no siempre alcanzaban a cubrir las necesidades habitacionales de sus trabajadores ni lograban cumplir sus expectativas. Así, por ejemplo, entre los guardas y maquinistas favorecidos para poder alquilar casas que eran propiedad de los ferrocarriles, existía un vivo deseo de adquirir casa propia, tal como era el caso de muchos trabajadores a principios del siglo XX (Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, 1913, pp. 151-152).⁷ Además, un gran número de personal muchas veces debió acomodarse en lugares desprovistos de habitaciones adecuadas o improvisar un lugar en el que habitar. Tal había sido el caso de Enrique Bulgini, guardahilos del Ferrocarril Central Argentino, quien en 1905 residía en la localidad santafecina de Ceres, en una casilla de madera con techo de chapa que él mismo había hecho levantar. Si bien era importante que los guardahilos residieran lo más cerca posible de la estación de asiento para que pudieran ser llamados en cualquier momento en que se los necesitara fuera de sus horas de servicio, la empresa no contaba con ninguna vivienda para estos empleados, muchos de los cuales se desempeñaban en zonas rurales o alejadas de centros urbanos (Los veteranos del servicio, 1915, p. 940). Los guardabarreras, por su parte, vivían

en casillas contiguas a las vías que las empresas les facilitaban y en las cuales estaba permitido alojar a los miembros de su familia. De acuerdo a una crónica publicada en agosto de 1917 en la revista semanal ilustrada *Caras y Caretas*, estos trabajadores percibían jornales exigüos y no se les acordaba más beneficio que algunos pocos elementos de trabajo y una casilla “que se asemeja mucho a un tonel” (Los guardavías, 1917). Uno de los guardas entrevistados, inclusive, afirmó que había debido construir un refugio en el que protegerse de la intemperie, lo que invita a pensar que no siempre las empresas los proveían de casillas.

Tal como expresó la corporación patronal Asociación del Trabajo a comienzos de 1920, desde la perspectiva del empresariado, se consideraba que uno de los modos más eficaces para crear vínculos duraderos entre capitalistas y obreros, capaces de prevalecer sobre las diferencias, era el de hacer que la permanencia en el empleo implicara la posibilidad de adquirir un hogar propio (Casas para obreros. Un proyecto, 1920, p. 25).⁹ También es probable que, con la política de préstamos, las empresas buscaran moralizar y disciplinar a los obreros, incentivar la vida familiar y la previsión, y alejarlos de inquietudes revolucionarias y espacios considerados nocivos tales como tabernas y prostíbulos. Para lograrlo, en los barrios y colonias ferroviarias diseñaron y fomentaron espacios al aire libre y para la recreación, en los que los trabajadores pudieran pasar su tiempo libre de manera saludable. Como ha señalado un autor español hace ya algunas décadas, a ojos de los patrones, “inestabilidad laboral, propensión a la enfermedad y bajos rendimientos, desorden sexual y moral, imprevisión, alcoholismo y estímulo a la rebelión eran, todos ellos, fenómenos que, en una medida u otra, arraigaban en el tugurio” (Sierra Álvarez, 1990, p. 114), lo que sin dudas despertaba inquietudes y temores que las compañías ferroviarias buscaron aplacar a partir de concebir la vivienda como un instrumento de integración, disciplinamiento y arraigo. En la misma línea, la historiadora francesa Michelle Perrot (1988, p. 14) señaló que “La casa es un elemento de fijación. De ahí la importancia de las ciudades obreras en las estrategias patronales de formación de una mano de obra estable, así como de las ideologías de previsión social o familiar”.

Aunque no hay evidencias sólidas para sostener que las empresas ferroviarias buscaran controlar la vida cotidiana, familiar y moral de los trabajadores, como sucedió en otras industrias o compañías presentes en la Argentina así como otras latitudes,¹⁰ el mismo representante del Ferrocarril Pacífico, en su informe presentado en el Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, afirmó que uno de los medios más eficaces de contribuir a la tranquilidad de los empleados ferroviarios era el de proporcionarles los medios para obtener una casa propia (Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, 1913, p. 313). Según el historiador Juan Suriano (1994, p. 60), esta visión era compartida por los sectores dominantes en general, quienes concebían la propiedad privada como una táctica de fijación de los trabajadores al sistema. Entendían que la vida familiar que se desarrollaba en el interior de la casa actuaba como un elemento fundamental para contener al obrero en la sociedad capitalista y convertirlo en un individuo moral y previsor. Algunas de estas ideas fueron incluso expresadas por los gremios ferroviarios que consideraban que, en la lucha contra el alcoholismo, el establecimiento de un hogar sano y confortable jugaba un rol fundamental (“Contra el alcoholismo”, 15 de marzo de 1913, p. 3; Las habitaciones obreras, 1 de mayo de 1913, p. 4).

De todos modos, lo cierto es que, más allá del imaginario existente entre las autoridades empresariales, la configuración de barrios y colonias ferroviarias podía potenciar los lazos de solidaridad entre los trabajadores de distintos oficios, edades, nacionalidades, y sus familias, y consolidar así la identidad obrera. Como recordó hace unos años el trabajador ferroviario Juan Carlos Cena (2009, p. 483), la relación social que nacía en el taller, depósito o galpón de carga, continuaba en el barrio en donde lo fundamental era la relación entre vecinos, basada en la solidaridad. Esto podía potenciar la cohesión y homogeneidad de la experiencia obrera y dar lugar al surgimiento de una subcultura en la que los diversos aspectos de la vida social contribuían a articular y conectar perspectivas e intereses de clase.¹¹ Por este motivo, a comienzos del siglo XX, algunos intelectuales preocupados por la “cuestión social” llamaron la atención sobre los peligros de los pueblos obreros. Entre ellos se encontraba el médico y abogado catalán Juan Biale Massé (1904, Tomo III, p. 384), quien, en

su informe sobre la situación obrera en el interior de la Argentina, al mencionar el proyecto del ferrocarril de capitales británicos Gran Oeste Argentino de construir una villa obrera en Palmira, advirtió que la concentración y el aislamiento propio de estos centros era terreno fértil para la propagación del anarquismo. Unos años más tarde, al estallar en 1917 la huelga en los talleres de Tafí Viejo pertenecientes a los Ferrocarriles del Estado y ubicados en la provincia norteña de Tucumán, las redes y vínculos que se habían gestado en el barrio obrero entre los trabajadores, sus familias, comerciantes y vecinos, demostraron ser cruciales en la identificación de intereses comunes que posibilitaron la solidaridad y acción conjunta durante el conflicto.¹² En palabras del ex trabajador Cena (2009, p. 484), “fueron las relaciones particulares del barrio las que permitieron resguardar a los protagonistas de las luchas ferroviarias y las otras. El núcleo era la solidaridad, todo partía de ahí”.

Hasta aquí se ha visto cómo las autoridades de las compañías concibieron y diseñaron planes de vivienda obrera que persiguieron diversos fines, pero ¿qué pensaban los trabajadores sobre estos? ¿cuáles eran sus intereses y demandas en relación al programa de las compañías? ¿qué tenían para decir los ferroviarios sobre sus condiciones habitacionales? Para analizar estas cuestiones, el próximo apartado se focalizará en sus experiencias, así como en algunas de las críticas, denuncias y reclamos formulados al respecto.

Las demandas de los trabajadores

Al analizar lo que sucedía con las viviendas desde el punto de vista de los trabajadores es posible advertir que las presuntas facilidades otorgadas por las empresas estaban lejos de satisfacer las necesidades obreras. En los periódicos sindicales, reiteradas veces se criticaron las condiciones impuestas por las compañías para otorgar los préstamos, considerando que estas no eran convenientes para el personal. Entre otras cuestiones, se apuntó contra las compañías de capitales británicos Ferrocarril Central Argentino y Ferrocarril Sud, que establecían que el empleado que hubiese recibido un préstamo y que por cualquier razón dejara el servicio en la empresa, debía saldar la deuda en la fecha de su retiro, o

dentro de los tres meses posteriores, y decretaban que la compañía tendría en su poder los títulos de propiedad hasta que la deuda e intereses fueran enteramente liquidados. A la vez, se criticó la condición impuesta por diversas empresas que estipulaban que las casas a edificar debían estar localizadas en las inmediaciones de la línea, lo que, según los trabajadores, entraba en contradicción con los traslados continuos y caprichosos de los que eran objeto por parte de las autoridades de las compañías (Préstamos al personal, 1 de diciembre 1907, p. 2; Los préstamos para edificación, 1 de agosto 1909, p. 5).

También Juan Biale Massé, en su informe sobre la clase trabajadora en la Argentina (1904, Tomo II, p. 132), había criticado las condiciones que el Ferrocarril Santa Fe, de capitales franceses, había impuesto para vender casas a sus obreros. Según explicó, alrededor de la estación central, la empresa había construido viviendas que se vendían a los trabajadores a pagar en plazos largos por poco más de lo que pagarían un alquiler. Si bien para el médico y abogado esto era algo bueno, lo malo era el detalle de los contratos ya que, si el obrero dejaba de pagar una o más cuotas, perdía la propiedad. Dado que para pagar era necesario vivir y trabajar, el caso es que, si el obrero fallecía, los herederos –sobre todo cuando se trataba de mujeres con hijos pequeños– no siempre tenían los medios para pagar y adquirir la casa. Por otra parte, explicaba, si el obrero era despedido podía buscar otro trabajo y continuar pagando la casa, pero si decidía trasladarse fuera de Santa Fe, debía entonces afrontar el pago de la cuota de la vivienda y además costear el alojamiento en el nuevo lugar de residencia, lo que aumentaba sus costos y dificultaba la posibilidad de afrontar los dos pagos, conllevando el riesgo de perder la casa adquirida mediante préstamo.

Algo similar a lo expuesto por Massé ocurría con los trabajadores que eran trasladados por decisión de las autoridades de la empresa. En este sentido, una nota publicada a mediados de 1915 en el periódico del gremio de maquinistas y foguistas *La Fraternidad*, denunció que, sin previo aviso, el Central Argentino había decidido trasladar al personal del galpón de máquinas de Victoria al galpón de San Martín. Además de que a causa del traslado el personal había debido abandonar su

hogar y familia de un día para otro, se explicaba que muchos trabajadores tenían su casa propia en Victoria –la cual, en muchos casos, había sido construida con préstamos otorgados por las empresas bajo la expresa condición de ser habitadas únicamente por el obrero y su familia– y que ahora, a causa de la relocalización, debían buscar otro alojamiento. De este modo, se exponía que la situación acarrearía perjuicios materiales para los trasladados, quienes eran separados de su hogar, sin comodidades y debiendo afrontar gastos por partida doble: los de su familia en Victoria y los propios en San Martín. Este traslado colectivo, realizado, a juicio del gremio, de manera inconsulta y arbitraria, era entendido por los trabajadores organizados como un atropello a los derechos obreros. Por este motivo, se llamaba al personal a realizar los reclamos correspondientes y así poner fin a la impunidad e insolencia del capitalismo ferroviario (Un grave abuso en el F.C. Central Argentino, 15 de mayo 1915, p. 2).¹³

Asimismo, a través de la política de préstamos y asignación de viviendas, las autoridades de las compañías podían establecer mecanismos de selección discrecionales que buscaran instaurar cierta disciplina entre sus obreros. De hecho, en diversas oportunidades, los trabajadores agremiados denunciaron que la superioridad negaba créditos de manera arbitraria o simplemente argüía que los préstamos no incluían al personal de ciertas categorías (Los préstamos al personal, 1 de septiembre 1908, p. 3). A partir de filtrar a aquellos obreros considerados más “meritorios” según los criterios empresariales, como podían ser quienes tuvieran mejores antecedentes de productividad o rendimiento, buen comportamiento o mayor antigüedad, se podía aleccionar al conjunto de los trabajadores que iban de este modo aprendiendo cómo actuar en caso de querer ser beneficiarios de un préstamo o usufructuar una vivienda. Los desalojos producidos durante las huelgas confirman esta tendencia y demuestran que, a través de los programas de viviendas, los empresarios podían controlar a sus obreros y asegurarse su lealtad, deshaciéndose de aquellos que, considerados conflictivos, no cumplían con las expectativas trazadas por la patronal. Como señaló oportunamente Ana Cravino (2016, p. 19), “la oferta habitacional de las patronales actuaba como una fórmula extorsiva y de control social, ya

que, en caso de perder el trabajo, también se perdía la vivienda”.

En particular, las huelgas constituían una coyuntura crítica que ponía en riesgo las viviendas adquiridas por los trabajadores. Al producirse la huelga general de maquinistas y foguistas en 1912, trabajadores del Central Argentino y el Sud que ocupaban viviendas que habían construido con préstamos otorgados por las compañías, fueron amenazados para dejar las casas (El conflicto de los maquinistas, 6 de enero 1912, p. 11; La huelga de maquinistas, 8 de enero 1912, p. 8; Huelga de maquinistas y fogoneros, 13 de enero de 1912, pp. 10 y 12; El desalojo de los maquinistas, 3 de febrero de 1912). También, a pocos días de decretarse el paro, los trabajadores del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico fueron intimados a reincorporarse al servicio, de lo contrario sus préstamos serían liquidados (Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, 1912). Algunos huelguistas del Sud que habitaban en la colonia Talleres, en Buenos Aires, llegaron a ser desalojados junto con sus familias con la intervención de la policía y, en la ciudad de Rosario, trabajadores del Central Argentino enfrentaron el pedido de remate de las casas que habían construido con préstamos de la empresa (La huelga ferroviaria. El desalojo..., 1912; La huelga ferroviaria, 1912; La huelga de maquinistas y fogoneros, 24 de febrero de 1912, p. 4; La barbarie civilizada, 1912). Varios meses después de finalizado el conflicto, la administración del Sud continuaba insistiendo con desalojar al personal de las colonias Talleres, Sola e Ingeniero White que había sido destituido por adherirse al paro, con la excusa de que se necesitaba la vivienda para dar alojamiento a obreros en servicio. Esta maniobra fue denunciada por La Fraternidad, que llamó a los trabajadores intimados a desestimar las amenazas, las que eran entendidas como una muestra de la irascibilidad con la que se manejaban los superiores de las empresas (Los desalojos de viviendas en el F.C. Sud, 1 de mayo de 1912, p. 6). Unos años más tarde, al producirse las huelgas ferroviarias de 1917, las autoridades del Central Argentino tomaron acciones contra el personal que se había plegado al movimiento y que alquilaba casas a la empresa, impidiéndoles la entrada a las viviendas o cortándoles el suministro de agua (Badaloni, 2007, p. 522).

Los ferroviarios también reprobaban las condiciones de las viviendas facilitadas y su entorno, algunos de los cuales se consideraron insalubres y/o insuficientes para satisfacer las necesidades obreras. A comienzos de 1908, cuando el Ferrocarril Oeste comenzó a construir, a 9 kilómetros de Bragado, en la provincia de Buenos Aires, ciento veinte casas para el personal de máquinas, trabajadores de La Fraternidad señalaron que estas estaban emplazadas en un terreno bajo y por ende inundable, que eran poco espaciales y que, al estar alejadas del lugar que aglutinaba el centro comercial, sus ocupantes no podrían satisfacer las necesidades cotidianas ni acceder a los servicios más básicos (Casas en Campo de Maniobras, Bragado, 1 de marzo 1908, p. 2; Casas para el personal. En Bragado, F.C.O., 1 de agosto de 1908, p. 3).¹⁴ Unos años más tarde, a fines de 1912, en las páginas de *El Obrero Ferroviario*, un trabajador denunció las “miserables y ruines viviendas” que el Sud acordaba en alquiler a los ferroviarios de Pigüé, una localidad ubicada en el sudoeste de la provincia de Buenos Aires. Según informó, se trataba de casillas de maderas, carcomidas por el tiempo, sin agua ni baño, por las que se pagaba un excesivo alquiler (Las viviendas misérrimas, 1912, p. 4).

Los trabajadores y sus gremios también se mostraron críticos respecto a las colonias y barrios que las empresas construían en torno a las estaciones que fundaban. A comienzos de 1913, el periódico de La Fraternidad publicó una nota en la que se explicaba que las compañías, por conveniencia de su servicio, es decir, para disponer del personal en cualquier momento de apuro, construían colonias que tenían como fin dar impulso a las nuevas estaciones, las cuales se encontraban generalmente aisladas de los centros poblados. Señalaban que, lejos de ofrecer las comodidades a las que el personal tenía derecho —espacios sanos, amplios, aireados, con espacio para el recreo de los niños y el cultivo de una huerta o jardín—, se construían casas de dimensiones reducidas y muy cercanas entre sí, lo que contradecía los principios básicos de la higiene y la arquitectura (La vivienda obrera, 1 de abril de 1913, p. 3). Sobre la colonia Mechita que la empresa de capitales británicos Ferrocarril Oeste había comenzado a construir en 1908, cerca de la localidad de Bragado, no solo se criticaba su localización cercana a una laguna

miasmática y frente a las ruidosas vías del galpón de locomotoras, sino que también se reprobaba la disposición y características de las pocas viviendas edificadas. Según se afirmaba, se trataba de “hileras de casas achatadas, con techos de zinc, separadas por calles que tienen de ancho cinco o seis metros escasos”; en el interior de estas, se apuntaba, al quedar el techo de zinc al descubierto, las temperaturas eran elevadas en verano y sumamente bajas en los meses de invierno (La vivienda obrera, 1 de abril de 1913, p. 3). La situación descrita para Mechita, se alegaba, era similar a la experimentada en las colonias de otros ferrocarriles.

Hacia mediados de 1913, en el contexto de una campaña de propaganda que *La Fraternidad* había iniciado en torno a la problemática de la habitación obrera y el aumento de los alquileres, el periódico gremial manifestó que, entre los problemas sociales que demandaban una solución urgente, la construcción del hogar “confortable y salubre”, indispensable para la buena salud, constituía una de las preocupaciones más apremiantes. Nada serio, afirmaba, se había hecho al respecto en el país y apuntaba directamente contra las autoridades estatales: “Si el mismo Estado estuviese realmente preocupado de la salud pública, no permitiría la construcción de esas casas donde las piezas estrechas y sombrías semejan excavaciones profundas al fondo de las cuales jamás llega la luz del sol” (Las habitaciones obreras, 1 de mayo de 1913, p. 4). A tono con las preocupaciones de algunos médicos y pensadores reformistas de la época, el escrito ponía de relieve los peligros que tales espacios implicaban para la salud: tuberculosis, tifus, viruela, escarlatina, anemia, eran tan solo algunos de las enfermedades contagiosas que allí se propagaban, afirmaba. Unas semanas más tarde, agregaba que el ferroviario,

uno de los factores más importantes en el progreso de la nación, ha sido el más olvidado en lo que se refiere a las habitaciones obreras, cuando debía ser el primero a tomar en cuenta por su trabajo y por sus traslados continuos como consecuencia lógica de la profesión. (Las habitaciones obreras. Lo que ocurre..., 15 de mayo de 1913, p. 2).

Según la nota, la situación de los ferroviarios era particular y diferente de la de otros trabajadores ya que, alejados de los grandes centros, y obligados a vivir cerca del lugar de sus ocupaciones, estaban forzados a aceptar la habitación que se les ofreciera, al precio que se les exigiese. Además, al destacar su rol en el “progreso” del país, los obreros del riel buscaron enaltecer su profesión y exaltar la importancia de su trabajo, lo que contribuía a dar legitimidad a sus diversos reclamos y demandas. En este sentido, es posible afirmar que los ferroviarios supieron explotar la situación que ocupaban –al controlar una actividad fundamental para la economía argentina– para exigir mejores condiciones de vida y trabajo.

Al finalizar 1913, y con motivo del incendio en varias casillas obreras que el Ferrocarril Sud tenía en Ingeniero White, al sur de la provincia de Buenos Aires, el periódico de *La Fraternidad* publicó una nota para contar cómo vivían los trabajadores en las viviendas que le alquilaban a la empresa. Nuevamente, se apuntaba contra la forma en que dichas casillas estaban construidas, tanto en lo relativo a su disposición como a los materiales usados, motivo por el cual, denunciaba, un fuego había alcanzado para devastarlas todas. No era la primera vez que ocurría un siniestro y, sin embargo, se afirmaba, las empresas ferroviarias no habían hecho nada por construir casas de material, cómodas, higiénicas, modernas e incombustibles, que realmente mejoraran las condiciones de vida de los trabajadores (Las casillas de las empresas..., 15 de diciembre de 1913, p. 3). Mención especial merecían las casas que el Ferrocarril Central Córdoba, compañía de capitales británicos, había levantado recientemente en la localidad de Boulogne, en las afueras de la ciudad de Buenos Aires. Según la nota, estas tenían entre dos y cuatro habitaciones, que a lo sumo medían tres por cuatro metros, pero que eran absolutamente independientes de la casa en la que se encontraban ya que eran alquiladas por separado, destinadas a hombres solos. Es decir, en vez de construir casas para familias, la empresa había decidido levantar piezas que no contaban con cuarto de baño ni otras necesidades básicas. Esta decisión era condenada por el periódico gremial, que entendía que la avaricia y sed de ganancias habían anulado la humanidad de los administradores ferroviarios (Las casillas de las

empresas, 15 de diciembre de 1913, p. 3). No era la primera vez que se criticaban estas viviendas, las cuales con anterioridad habían sido calificadas como “taperas”, habitaciones “miserables dentro de la toldearía de indios más incivilizados” (Las habitaciones obreras, 15 de mayo de 1913, p. 2). Las autoridades de las empresas parecen haber estado al tanto de esta problemática ya que en el Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles celebrado en 1910 resolvieron que en adelante se dedicaría especial atención a la higiene y salubridad de las viviendas a construir (Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, 1913, p. 314).

La preocupación por la salud de los trabajadores y sus familias fue una constante en las noticias que denunciaron las malas condiciones habitacionales ofrecidas por las empresas. Tal es así que, en abril de 1917, entre una serie de quejas y reclamos formulados por los trabajadores del Ferrocarril Santa Fe a las autoridades gubernamentales, el personal del galpón Charadai, provincia de Chaco, solicitó no solo que a las casillas que habitaban se les construyera un aljibe para el agua potable, sino también que a aquellas en donde vivían obreros que eran padres de familia, les fuera anexada una plaza para los hijos por “obvias” razones de “higiene y moralidad” (La queja de los que sufren. Del F.C.S.F., 15 de abril de 1917, p. 5). También, en los casos del personal que por motivos de servicio debía permanecer en tránsito y pernoctar en los galpones o estaciones, fueron reiteradas las ocasiones en que se denunciaron las malas condiciones de los espacios de descanso –muchos de ellos a la intemperie– que repercutían en la salud de los trabajadores, causándoles enfermedades e incluso la muerte (Del Central Argentino. Las camas..., 1 de abril de 1909, p. 6; De Añatuya, 15 de abril de 1913, p. 6; Del Central Norte, 15 de agosto de 1915, p. 5; Nuestros Muertos, 15 de septiembre 1918, p. 7; Nuestros Muertos, 1 de octubre de 1918, p. 7; De Crespo, F.C.E.R., 1 de diciembre de 1918, p. 8).

Debido a las condiciones insalubres de muchas viviendas y al continuo aumento de los alquileres, hacia mediados de 1913, en el contexto de una profunda crisis económica, dentro de *La Fraternidad* surgió la idea de crear una cooperativa del gremio que tomara a su cargo la construcción de viviendas obreras. Según se

explicaba, se trataba de una idea humanitaria, destinada a beneficiar a los trabajadores más modestos y, en particular, a aquellos con numerosa familia, a quienes el pago del alquiler arrebatava la mayor parte de sus ingresos (Las habitaciones obreras, 15 de mayo de 1913, p. 2).¹⁵ Si bien la idea quedó en suspenso y el periódico gremial no volvió a publicar nada al respecto, reconociendo la pervivencia del problema de la escasez de viviendas adecuadas y económicas para los trabajadores, en septiembre de 1921, el directorio de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Ferroviarias decidió crear el Hogar Ferroviario. Mediante la ley que instituyó al Hogar –en cuyo directorio tenían representación tanto empresas como trabajadores–, la Caja quedó facultada para organizar una sección especial destinada a préstamos hipotecarios para obreros y empleados ferroviarios que tuvieran al menos diez años de servicio (El Hogar Ferroviario. Texto de la ley, 16 de octubre de 1921, p. 1).

Reglamentada por el Ejecutivo en octubre de 1922, la ley tardó aproximadamente dos años en ponerse en vigor y permitió que el deseo de la casa propia se convirtiera en realidad para muchos trabajadores (Chitti y Agnelli, 1937, p. 219; Hogar ferroviario, 5 de diciembre de 1924, p. 14; Hogar ferroviario, 20 de diciembre de 1924, p. 20). Según recordaría años más tarde el dirigente sindical ferroviario José Domenech, para poder acceder a un préstamo, el obrero debía reunir determinadas condiciones, entre ellas, probar su buen estado de salud mediante una revisión médica, a partir de cuyos resultados se determinaba el monto del dinero a prestar. De todos modos, aclaraba, se hacían préstamos “excelentes” con los que cualquier obrero, con el sueldo que tuviese, podía “hacer su casita” (Domenech, 1970). Respecto a los beneficiarios, el informe de la labor realizada por El Hogar Ferroviario durante sus primeros quince años de existencia determinó que una enorme proporción de ellos formaban parte de “los más humildes trabajadores del riel que gozan, por lo tanto, de un estipendio reducido” (Chanourdie y Poli, 1939, p. 48). Los préstamos buscaban otorgarse de manera equitativa entre la población ferroviaria de la Capital Federal, las provincias y los territorios nacionales y, frente a la posibilidad de que los trabajadores fueran trasladados por razones de servicio, se contemplaba su eventual necesidad de arrendar la vivienda a terceros, tal y como venían

reclamando los trabajadores que habían edificado su casa propia con créditos otorgados por las empresas (El hogar ferroviario, 20 de enero de 1923, p. 3).

Palabras finales

Como se ha visto aquí, los trabajadores ferroviarios no fueron indiferentes a los programas habitacionales que a comienzos del siglo XX las empresas impulsaron –y presentaron como un beneficio para el personal–, ni se conformaron con lo que se les ofrecía. Por el contrario, fueron críticos respecto de las características de las viviendas que se proporcionaban, así como de muchas de las condiciones impuestas para poder acceder a ellas. En este sentido, es posible afirmar que las prestaciones de vivienda, a través de las cuales las compañías buscaron armonizar los vínculos con el personal, evitar conflictos obreros y aumentar la eficiencia del servicio, generaron efectos no deseados, e incluso insospechados, por las autoridades que las diseñaron. Es decir, además de potenciar los vínculos de solidaridad entre los trabajadores ferroviarios –así como entre estos, sus familias, comerciantes y vecinos–, las viviendas se convirtieron en un motivo para protestar y demandar por derechos. Funcionaron como aliciente y articulador de críticas y reclamos que trascendieron las demandas vinculadas con lo estrictamente laboral para abarcar también a aquellas relacionadas con las condiciones de vida, en este caso en particular, de morada.

Lejos de conformar a los trabajadores, las prestaciones que las empresas ofrecieron en materia habitacional despertaron quejas, denuncias y reclamos que tensionaron y discutieron muchas de las supuestas ventajas y beneficios que las compañías ferroviarias pretendían imponer. Al resignificar y problematizar los programas de vivienda de las empresas y exigir mejores condiciones habitacionales, los trabajadores ferroviarios y sus organizaciones sindicales participaron activamente del debate sobre la vivienda obrera y formularon críticas y demandas en las que se entramaron sentidos y nociones sobre sus derechos.

Notas

¹ Sobre las distintas posturas de intelectuales y políticos frente al malestar social de la época, ver: Suriano, 2000; Zimmermann, 1995.

² Para más información sobre las condiciones de vida en los conventillos, ver: Yujnovsky, 1974.

³ Creado en 1907, a través de un elenco de funcionarios y profesionales especializados, el Departamento Nacional del Trabajo llevó a cabo detallados estudios, estadísticas e inspecciones que tenían como fin conocer y regular la realidad del mundo del trabajo en la Argentina de principios de siglo. Sobre los orígenes y trayectoria de esta agencia estatal, ver: M. Lobato, y J. Suriano (Comps.), 2013.

⁴ Entre ellas pueden mencionarse los casos de la fábrica textil Gatry, en el barrio porteño de Pompeya, la cervecería Quilmes en la localidad homónima, la Algodonera Flandria en Luján, o la Fábrica Nacional de Calzado, en el barrio porteño de Villa Crespo, las cuales desarrollaron poblados y conjuntos habitacionales alrededor de la producción que buscaron fijar y optimizar su mercado de trabajo. Al respecto, ver: Barbero y Ceva, 1997; Lupano, 2004 y 2006.

⁵ En los lugares en donde se construyeron los talleres – generalmente zonas alejadas de los centros urbanos, con poca densidad poblacional–, se asentaron familias que requirieron viviendas, escuelas, centros de salud y espacios de recreación, lo que configuró pueblos y localidades con una fuerte impronta ferroviaria.

⁶ El propósito del Congreso fue tratar temas vinculados con la contribución de los ferrocarriles al desarrollo económico, así como otros tópicos considerados de importancia para la modernización del servicio y la explotación de los ferrocarriles sudamericanos.

⁷ Este deseo de adquirir casa propia fue señalado por algunos estudios sobre las formas obreras de vivir y habitar en la ciudad de Buenos Aires (Suriano, 1994).

⁸ Al respecto, una nota publicada en *Caras y Caretas* a mediados de 1916 llamaba la atención sobre la velocidad con la que surgían los barrios gracias al ferrocarril. Señalaba que era frecuente que, apenas se inauguraba una línea ferroviaria, se improvisaran pueblos alrededor de las estaciones “pues como el valor del terreno ha aumentado, sus propietarios facilitan su venta para dar lugar a la fundación de colonias y por consecuencia, a los pocos meses se improvisa un pueblo, que las más de las veces es el germen de una ciudad”. (Cómo se forma un barrio, 1916).

⁹ La Asociación del Trabajo fue creada en 1918 a partir

de instituciones empresariales preexistentes con el objetivo de aunar fuerzas contra la creciente organización sindical, suprimir la capacidad y posibilidad de negociación de los trabajadores y defender la libertad de los sectores patronales para imponer las condiciones en las relaciones entre capital y trabajo (Rapalo, 2012).

¹⁰ En un estudio pionero sobre el sistema de fábrica con villa obrera, el antropólogo argentino Federico Neiburg (1988) indagó el caso de la cementera Loma Negra y dio cuenta de cómo la empresa intervenía directamente en el ciclo vital de los trabajadores regulando el ritmo de los matrimonios y nacimientos. Por su parte, Thomas Klubock (1992) ha mostrado para el caso chileno cómo las empresas mineras se preocuparon por la vida familiar de sus trabajadores, incentivando los matrimonios para lograr retener a los obreros y crear una mano de obra estable y disciplinada.

¹¹ Al respecto, en su estudio sobre las villas obreras y campamentos mineros en América Latina, la historiadora chilena Ángela Vergara (2013, p. 127) señaló que las organizaciones de trabajadores incorporaron rápidamente los espacios de no trabajo al ámbito de las relaciones laborales, exigiendo de las empresas, por ejemplo, el mejoramiento de las condiciones habitacionales. De este modo, las organizaciones sindicales extendieron su radio de acción desde los problemas estrictamente laborales a lo comunitario, urbano y cotidiano, involucrando a las mujeres y las familias, generalmente ausentes de las luchas sindicales tradicionales.

¹² Lo mismo puede decirse sobre la huelga que casi en simultáneo tuvo lugar en Rosario, entre los trabajadores del Central Argentino. En este caso, para garantizar el éxito del paro, además de la movilización permanente, los huelguistas buscaron la cooperación de familiares, vecinos y comerciantes, lo que puso en evidencia la importancia que tenían los vínculos comunitarios y las redes de solidaridad en la acción colectiva. La huelga del Central Argentino, (15 de agosto de 1917, p. 9); La huelga en el Central Argentino (16 de agosto de 1917, p. 7).

¹³ En relación a la cuestión de la casa propia y los traslados, en 1924, el médico del Departamento Nacional de Higiene y diputado socialista, Augusto Bunge, manifestó su preocupación en una carta dirigida al director de La Fraternidad. En ella señaló que, para disponer realmente de un hogar propio, los obreros ferroviarios estaban sujetos toda la vida al trabajo en una misma empresa, puesto y localidad, de lo contrario se exponían a “sufrir el dolor de tener eventualmente que deshacerse, y acaso por un precio inferior al de la adquisición, de la casita largamente deseada y levantada a fuerza de sacrificios”. Por eso, sugería, era necesario que los propios ferroviarios constituyeran una

gran cooperativa de habitación que les permitiera ahorrar a todos en común para hacerse propietarios colectivos de barrios o grupos de casas construidos en aquellas localidades de población ferroviaria. El Hogar ferroviario. Necesidad de una cooperativa ferroviaria de habitación (20 de marzo de 1924, p. 8).

¹⁴ Esto mismo fue denunciado por los trabajadores para el caso de las colonias construidas por otras compañías ferroviarias. A fines de 1916, por ejemplo, las páginas de *La Fraternidad* dieron cuenta de que, al inaugurar un galpón de máquinas o un taller, las empresas no se preocupaban siquiera de saber si allí había agua para el consumo. Según se explicó, se enviaba al personal a trabajar a estos lugares, generalmente alejados de los centros de población, sin tener antes disponibles las viviendas obreras. Sobre el caso puntual de Justo Daract, colonia del Buenos Aires al Pacífico localizada en la provincia de San Luis y en donde habitaban quinientos obreros, se denunció que no poseía agua, ni contaba con médico ni farmacia. Sin médico y sin farmacia (1 de diciembre 1916, p. 4).

¹⁵ Según Ana Cravino (2020, p. 259), a partir de 1914, a raíz del estallido de la Primera Guerra Mundial, la economía argentina agudizó su recesión, lo que provocó una caída en la producción de vivienda por parte de la iniciativa privada y, como consecuencia, una disminución de la oferta habitacional y un aumento de los alquileres.

Referencias

- Alsina, J. (1905). *El Obrero en la República Argentina* (Tomo I). Buenos Aires: Imprenta Calle de México núm. 1422.
- Andújar, A. (2015). Comunidad obrera, género y políticas asistenciales: Comodoro Rivadavia, 1922-1932. *Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda*, (7), 59-78. <https://doi.org/10.46688/ahmoi.n7.135>
- Armus, D. et al. (1984). *Sectores populares y vida urbana*. Buenos Aires: CLACSO.
- Armus, D. (Comp.) (1990). *Mundo Urbano y Cultura Popular: Estudios de Historia Social Argentina*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Badaloni, L. (2007). Prácticas paternalistas. Sus alcances y límites en el disciplinamiento y control de la mano de obra: el caso del Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo XX en Rosario y alrededores. *Anuario IEHS*, (22), 507-524. Recuperado de <http://anuarioiehs.unicen.edu.ar/2007.html>
- Ballent, A. (1988). El habitar de los sectores populares. El caso del Hogar Obrero. *Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas*, 4. Recuperado de <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0004.pdf>
- Barbero, M.I. y Ceva, M. (1997). El catolicismo social como estrategia empresarial. El caso de Algodonera Flandria (1924-1955). *Anuario IEHS*, (12), 269-289. Recuperado de <http://anuarioiehs.unicen.edu.ar/1997.html>
- Bialet Massé, J. (1904). *Informe sobre el estado de las clases obreras en el interior de la República*. Buenos Aires: A. Grau.
- Campi, D. (2009). Contrastes cotidianos. Los ingenios del norte argentino como complejos socioculturales, 1870-1930. *Varia Historia* 25(41), 245-267. Recuperado de <https://www.scielo.br/i/vh/a/PMZxWq4vstvLXTQvcMHLyBQ/?format=pdf&lang=es>
- Casas en Campo de Maniobras, Bragado (1 de marzo de 1908). *La Fraternidad*, p. 2.
- Casas para el personal. En Bragado, F.C.O. (1 de agosto de 1908.). *La Fraternidad*, p. 3.
- Casas para obreros en Buenos Aires (diciembre, 1910). *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo* 15, p. 876.
- Casas para obreros. Un proyecto (4 de agosto de 1920.). *Boletín de Servicios de la Asociación del Trabajo*, p. 25.
- Cena, J.C. (2009). *Ferrovianos. Sinfonía de acero y lucha*. Buenos Aires: La nave de los locos.
- Chanourdie, E. y Poli, B. (1939). *El Hogar Ferroviario. Su eficiente acción social y gremial*. Buenos Aires: s.e.
- Chitti, J.B. y Agnelli, F. (1937). *Cincuentenario de La Fraternidad*. Buenos Aires: Kavaschino H.
- Cómo se forma un barrio (junio, 1916). *Caras y Caretas*, (925), s.p.
- Contra el alcoholismo (15 de marzo de 1913). *La Fraternidad*, p. 3.
- Cravino, A. (2016). Historia de la vivienda social. Primera parte: del conventillo a las casas baratas. *Vivienda & Ciudad*, (3), 7-24. Recuperado de <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/ReViyCi/article/view/16262>
- Cravino, A. (2020). Historia de la vivienda social en Buenos Aires. Segunda parte. *Vivienda & Ciudad*, (7), 250-273. Recuperado de <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/ReViyCi/article/view/25397>
- De Añatuya (15 de abril de 1913). *La Fraternidad*, p. 6.
- De Crespo, F.C.E.R. (1 de diciembre de 1918). *La Fraternidad*, p. 8.
- Del Central Argentino. Las camas en Corral de Bustos (1 de abril de 1909). *La Fraternidad*, p. 6.
- Del Central Norte (15 de agosto de 1915). *La Fraternidad*, p. 5.
- Domenech, J. (1970). Entrevistado por Luis Alberto Romero. Proyecto de Historia Oral, Instituto Torcuato Di Tella.
- El conflicto de los maquinistas (6 de enero 1912). *La Prensa*, p. 11.
- El desalojo de los maquinistas (febrero, 1912). *Caras y Caretas*, (696), s.p.

- El Hogar Ferroviario. Texto de la ley (16 de octubre 1921). *El Obrero Ferroviario*, p. 1.
- El hogar ferroviario (20 de enero 1923). *La Fraternidad*, p. 3.
- El Hogar ferroviario. Necesidad de una cooperativa ferroviaria de habitación (20 de marzo de 1924). *La Fraternidad*, p. 8.
- Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (1912). Documentos Huelga 1912. Archivo de La Fraternidad.
- Gutiérrez, L. (1981). Condiciones de vida material de los sectores populares en Buenos Aires, 1880-1914. *Revista de Indias*, (163-164), 167-202.
- Habitación Obrera (diciembre, 1908). *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo* 7, p. 661.
- Habitaciones obreras (diciembre, 1911). *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo* 16, p. 63.
- Hogar ferroviario (5 de diciembre de 1924). *La Fraternidad*, p. 14.
- Hogar ferroviario (20 de diciembre de 1924). *La Fraternidad*, p. 20.
- Huelga de maquinistas y fogoneros (13 de enero de 1912). *La Nación*, pp. 10 y 12.
- Klubock, T. (1992). Sexualidad y proletarización en las minas del Teniente. *Proposiciones*, (21), 45-54. Recuperado de <http://www.sitiosur.cl/r.php?id=535>
- La barbarie civilizada (febrero, 1912). *Sherlock Holmes*, (35), p. 14
- La huelga de maquinistas (8 de enero de 1912). *La Nación*, p. 8.
- La huelga de maquinistas y fogoneros (24 de febrero de 1912). *La Nación* p. 4.
- La huelga del Central Argentino (15 de agosto de 1917). *La Nación*, p. 9.
- La huelga del Central Argentino (1917, 16 de agosto). *La Nación*, p. 7.
- La huelga ferroviaria. El desalojo en la colonia Talleres F.C.S. (febrero,1912). *Caras y Caretas*, (699), s.p.
- La huelga ferroviaria (febrero, 1912). *PBT*, (378), s.p.
- La queja de los que sufren. Del F.C.S.F. (15 de abril de 1917). *La Fraternidad*, p. 5.
- La vivienda obrera (1 de abril de 1913). *La Fraternidad*, p. 3.
- Las casillas de las empresas. Cómo se vive en ellas (15 de diciembre de 1913). *La Fraternidad*, p. 3.
- Las habitaciones obreras (1 de mayo de 1913). *La Fraternidad*, p. 4.
- Las habitaciones obreras. Lo que ocurre en el F.C.C.C. (15 de mayo de 1913). *La Fraternidad*, p. 2.
- Las viviendas misérrimas (noviembre, 1912). *El Obrero Ferroviario*, p. 4.
- Liernur, J. F. (2001). *Arquitectura en la Argentina del Siglo XX*. Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes.
- Lobato, M.Z. y Suriano, J. (Comps.) (2013). *La sociedad del trabajo. Las instituciones laborales en la Argentina (1900-1955)*. Buenos Aires: Edhasa.
- Los desalojos de viviendas en el F.C. Sud (1 de mayo de 1912). *La Fraternidad*, p. 6.
- Los guardavías (agosto,1917). *Caras y Caretas*, (983), s.p.
- Los préstamos para edificación (1 de agosto de 1909). *La Fraternidad*, p. 5.
- Los préstamos al personal (1 de septiembre de 1908). *La Fraternidad*, p. 3.
- Los veteranos del servicio. Señor Enrique Bulgini, (diciembre, 1915). *Revista del Ferrocarril Central Argentino*, p. 940.
- Lupano, M.M. (2004). Vivienda de iniciativa patronal. En J.F. Liernur, F. y Aliata (Comps.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina* (Vol. s-z, pp. 187-188). Buenos Aires: Clarín Arquitectura.
- Lupano, M.M. (2006). *Industrialización y urbanización: la fábrica como estructuradora del territorio y constructora de la ciudad. Su política habitacional en relación a la vivienda obrera y a la consolidación de la 'gran familia industrial' (Buenos Aires 1880- 1945)*. [Tesis de Doctorado, Universidad de Buenos Aires]. <http://repositorio.filo.uba.ar/handle/filodigital/1277>

- Neiburg, F. (1988). *Fábrica y villa obrera: Historia social y antropología de los obreros del cemento*. Buenos Aires: CEAL.
- Nuestros Muertos (15 de septiembre de 1918). *La Fraternidad*, p. 7.
- Nuestros Muertos (1 de octubre de 1918). *La Fraternidad*, p. 7.
- Perrot, M. (1988). Modos de habitar. La evolución de lo cotidiano en la vivienda moderna. *A&V*, (14), 12-17.
- Préstamos al personal (1 de diciembre de 1907). *La Fraternidad*, p. 2.
- Prieto, A. (1991). Condiciones de vida en el barrio refinera de Rosario. La vivienda de los trabajadores (1890-1914). *Anuario*, (14), 165-182.
- Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles. Buenos Aires, octubre de 1910 (1913). Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.
- Rapalo, M.E. (2012). *Patrones y obreros. La ofensiva de la clase propietaria, 1918-1930*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno.
- Rögind W. (1937). *Historia del Ferrocarril del Sud. 1861-1936*. Buenos Aires: Establecimiento Gráfico Argentino.
- Sánchez, S. I. (2015). Los caminos de la construcción de una vivienda popular. Caracterizaciones socioculturales en el espacio doméstico en Buenos Aires, hasta la década de 1940. *Revista de Historia Americana y Argentina*, 50(2), 113-160. Recuperado de <https://revistas.uncu.edu.ar/ojs/index.php/revihistoriargenname/article/view/1271>
- Sierra Álvarez, J. (1990). *El obrero soñado. Ensayo sobre el paternalismo industrial (Asturias, 1860-1917)*. Madrid: Siglo Veintiuno.
- Sin médico y sin farmacia (1 de diciembre de 1916.). *La Fraternidad*, p. 4.
- Storni, P. (1909). *La industria y la situación de las clases obreras en la capital de la República* [Tesis de doctorado no publicada]. Doctorado en Jurisprudencia y Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires.
- Suriano, J. (1983). *La huelga de inquilinos de 1907*. Buenos Aires: CEAL.
- Suriano, J. (1994). Vivir y sobrevivir en la gran ciudad. Hábitat popular en la ciudad de Buenos Aires a comienzos del siglo. *Estudios Sociales*, 7(1), 49-68. <https://doi.org/10.14409/es.v7i1.2320>
- Suriano, J. (2000). *La cuestión social en Argentina 1870-1943*. Buenos Aires: La Colmena.
- Torres Cano, M. (Ed.) (2010). *Historias Ferroviarias al Sur del Salado*. Mar del Plata: Editorial de la Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Un grave abuso en el F.C. Central Argentino. De Victoria a San Martín. Traslado del galpón (15 de mayo de 1915). *La Fraternidad*, p. 2.
- Vergara, A. (2013). Paternalismo industrial, empresa extranjera y campamentos mineros en América Latina: un esfuerzo de historia laboral y transnacional. *Avances del Cesor*, 10(10), 113-128. <https://doi.org/10.35305/ac.v10i10.443>
- Vivienda Obrera – Recursos y Gastos (abril, 1915). *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo* 30, p. 129.
- Zimmermann, E. A. (1995). *Los liberales reformistas. La cuestión social en la Argentina 1890-1916*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Zingoni, J. M. (2010). *Arquitectura Ferroportuaria en Bahía Blanca, 1880-1930*. Bahía Blanca: Editorial de la Universidad Nacional del Sur.

Florencia D'Uva

Profesora de Enseñanza Media y Superior en Historia. Doctora en Historia por la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires. Profesora en la carrera de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires. Becaria posdoctoral de Conicet. Instituto de Investigaciones de Estudios de Género, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires. Puan 480, 4º piso. CABA, Argentina.

florenciaduva87@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0001-8571-6945>