

*Mercado de trabajo y
consumo alimenticio en la
Argentina agroexportadora.
Estudio de casos.*

Nº 20

Año 1994



Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación
Universidad Nacional de La Plata

ESTUDIOS

INVESTIGACIONES

*Mercado de trabajo y
consumo alimenticio en la
Argentina agroexportadora.
Estudio de casos.*

Nº 20

Año 1994

COMITÉ EDITORIAL:

PROF. MARÍA MINELLONO
DRA. MARÍA ELENA INFESTA
DR. GUILLERMO RANEA
PROF. MÓNICA NÚÑEZ
SRTA. MARIELA MANSANEL

DISEÑO DE TAPA:
ARQ. RUBÉN PUENTE
ARQ. ADRIANA ROMERO

PAGINACIÓN ELECTRÓNICA:
PROF. MARÍA DEL ROSARIO MARTÍNEZ

SERIE ESTUDIOS E INVESTIGACIONES

- nº 1 FRONTERA Y JUSTICIA COLONIALES
- nº 2 MERCADO DE TRABAJO Y PARO FORZOSO I
- nº 3 MERCADO DE TRABAJO Y PARO FORZOSO II
- nº 4 ESTUDIOS DE LIRICA CONTEMPORÁNEA
- nº 5 XII CONGRESO INTERAMERICANO DE FILOSOFÍA
- nº 6 CUESTIONES AGRARIAS REGIONALES
- nº 7 LA PROBLEMÁTICA AGROALIMENTARIA EN LA ARGENTINA (1970-1988) TOMO I
- nº 8 ESTUDIOS DE HISTORIA RURAL I
- nº 9 ESTUDIOS SOBRE BORGES
- nº 10 TERRITORIO Y PRODUCCIÓN. CASOS EN LA REGIÓN METROPOLITANA EN BUENOS AIRES
- nº 11 ESTUDIOS HISTORIA RURAL II
- nº 12 MITOS, ALTARES Y FANTASMAS
- nº 13 ESTUDIOS DE HISTORIA COLONIAL
- nº 14 TRANSPORTE. ESPACIOS PERIURBANOS
- nº 15 ESTUDIOS DE HISTORIA RURAL III
- nº 16 TEMAS DE HISTORIA ARGENTINA I
- nº 17 EL NUDO CORONADO. ESTUDIO DE CUATRO CUARTETOS.
- nº 18 ESTUDIOS DE LIRICA LATINA
- nº 19 HISTORIA Y HUMANIDADES
- nº 20 MERCADO DE TRABAJO Y CONSUMO ALIMENTICIO EN LA ARGENTINA AGROEXPORTADORA

Para correspondencia y canje dirigirse a: Comité Editorial
Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación
Calle 48 y 6 - (1900) La Plata - Buenos Aires - Argentina

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA
FACULTAD DE HUMANIDADES Y CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN

*Mercado de trabajo y consumo
alimenticio en la Argentina
agroexportadora.
Estudio de casos*

Serie: Estudios/Investigaciones
Año 1994

Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación

Decano

Prof. José Luis de Diego

Vicedecano

Prof. Luis Viguera

Secretaria de Asuntos Académicos

Prof. Ana María Barletta

Secretario de Investigación y Posgrado

Dr. Julio César Moran

Secretaria de Extensión Universitaria

Prof. María Minellono

Area de Asuntos Estudiantiles

Prof. Laura Viviana Agratti

Consejo Académico

Prof. Fernando Enrique Barba

Dra. Ana Candreva

Prof. María Celia Agudo de Córscico

Dra. María Luisa Freyre

Prof. María Lucía Gayol

Prof. Marcela Ginestet

Srta. Mariela Mansanel

Prof. Elena Paleo

Srta. Carolina Petersen

Prof. Roberto Ringuelet

Prof. Nora Semplici

Sr. Carlos Toledo

Introducción

Desde nuestra conformación como equipo de trabajo nucleado en el Centro de Investigaciones Socio-históricas (C.I.S.H.) nos hemos abocado al desarrollo de un Programa de investigación dedicado al estudio de los Niveles y calidad de vida de los trabajadores en la Argentina agroexportadora.¹ Dicho Programa, constituido por distintas líneas de investigación, tiende a obtener una imagen más compleja y acabada de una misma realidad de estudio. Así, confluyeron en él varias perspectivas, en primer lugar se analizó la incidencia del paro forzoso en el mercado de trabajo tanto urbano como rural en el período de expansión y conformación del modelo agroexportador, detectándose el impacto de esta variable sobre el nivel de vida de los trabajadores.

El resultado de estas investigaciones se plasmó en Mercado de Trabajo y Paro Forzoso, en: Estudios/Investigaciones, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, U.N.L.P., T 2 Vol 1 y 2, La Plata 1990. Integran esta publicación los siguientes trabajos:

Panettieri, José. Desocupación, subocupación. Trabajo estacional, trabajo intermitente. De la crisis del 90 a la Primera Guerra Mundial.

Flier, Patricia Graciela. Trabajo y salud. 1880-1914.

Sansoni, Ileana Mariela. Mercado de trabajo agrícola y paro estacional en el agro pampeano. 1890-1920

Badoza, María Silvia. Los tipógrafos en Buenos Aires. La Sociedad Tipográfica bonaerense. 1855-1880.

Zuleta, María Cecilia. Mercado de trabajo y reclutamiento de fuerza de trabajo en los ingenios azucareros de Salta y Jujuy. 1880-1940.

Luego, para comprender en toda su complejidad nuestro objeto de estudio, iniciamos el análisis de la estructura del consumo alimenticio como otro indicador de los niveles y calidad de vida de la clase trabajadora de la ciudad de Buenos Aires. Para el desarrollo de esta investigación se analizó el sistema de abastecimiento y comercialización de los productos de primera necesidad; las políticas -municipales, provinciales y nacionales- en relación a la fijación de impuestos y frente a la carestía de la vida, entre otras; los procesos de adulteración e higiene de los alimentos y la conformación de la dieta básica popular así como los procesos de sustitución utilizados en los momentos de carestía.

Complementariamente al estudio de la estructura del consumo de los trabajadores profundizamos el análisis del mundo del trabajo, entendiendo a éste como la forma en que los trabajadores se vinculan entre sí y con sus organizaciones tanto dentro del ámbito laboral como fuera de éste. Así, ampliamos el estudio de la conformación del mercado de trabajo -iniciado a partir del análisis del paro forzoso- incorporando los problemas relativos a la organización de los procesos de trabajo, ya que las formas de organización laboral no sólo afectan a los obreros en su lugar de trabajo sino que inciden directamente en sus condiciones materiales de vida. Con el fin de estudiar la incidencia de la organización de estos procesos, se han seleccionado como casos particulares a los obreros de la industria textil y a los trabajadores ferroviarios.

Con respecto a los ferroviarios se profundizan los siguientes aspectos: la complejidad del funcionamiento de un mercado de trabajo que reclutaba mano de obra de calificación heterogénea; la división del trabajo y la jerarquización ocupacional para obtener una mayor eficiencia técnica y por consiguiente una mayor productividad; el cambio tecnológico como reestructurador

de la organización del trabajo y por ende de las categorías ocupacionales y finalmente, la resistencia obrera a la organización del trabajo.

En relación con los obreros de la industria textil se prestó especial atención a los cambios acaecidos en el proceso de trabajo como así también a la visión que de éstos tenían los propios trabajadores. Esta investigación se inicia a partir de los años veinte, momento en que se manifiestan los primeros indicios de reconversión industrial que habrá de afectar la industria textil durante la década siguiente.

Nuestro interés en dicha temática así como en las formas de reclutamiento de la mano de obra se basa en el hecho de que éste ha sido tradicionalmente un territorio poco explorado por los historiadores argentinos, notándose dicha falencia tanto en las historias industriales como en la bibliografía existente sobre los trabajadores de nuestro país.

Dada la naturaleza multiforme de la experiencia obrera creemos que la incorporación de estos nuevos temas constituyen un importante avance en los estudios sobre el mundo del trabajo. Como resultado de esta etapa de investigación se han concretado los siguientes estudios:

Patricia Graciela Flier: «Abastecimiento, comercialización, mercado de consumo y carestía en la ciudad de Buenos Aires desde fines del siglo pasado hasta 1920».

Andrea del Bono: «La organización de los procesos de trabajo en la industria textil»

Mariela Sansoni: «Formación del mercado de trabajo ferroviario en la Argentina Agroexportadora»

José Panettieri

Director

¹ Este proyecto cuenta con el apoyo financiero del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Tecnológicas (CONICET) a través de un P.I.D. (Programa de Investigación y Desarrollo).

Abastecimiento, comercialización, mercado de consumo, y carestía en la ciudad de Buenos Aires desde fines del siglo pasado hasta 1920'

PROF. PATRICIA GRACIELA FLIER

Esta investigación tiene por objeto estudiar el consumo alimenticio de los trabajadores en la ciudad de Buenos Aires entre 1870 y los años veinte, ya que fue durante este período en que surgieron algunas de las pautas sociales, económicas y culturales que se manifestaron plenamente en la etapa posterior.

Es por todos conocido, dada la extensa bibliografía que existe sobre el tema, que los tiempos de la Argentina moderna se vieron signados por un crecimiento vertiginoso producto del aluvión inmigratorio, que arrojó, entre otros resultados, el surgimiento de la clase obrera y la conformación de un nuevo espacio urbano.

Paralelamente al crecimiento demográfico, se expandió una red de comercialización y abastecimiento que se fue transformando para responder a las nuevas necesidades planteadas por los trabajadores urbanos. Se amplió así, cuantitativa y cualitativamente, el sistema de abastecimiento, distribución y expendio de los artículos de primera necesidad.

Entonces, el primer aspecto a considerar es el de la formación del mercado de consumo en la dicha ciudad desde fines del siglo pasado, en momentos que se estaba produciendo en el distrito un extraordinario crecimiento poblacional, debido fundamentalmente a la inmigración de ultramar. Paralelamente se fue dando un notable proceso de expansión espacial de la ciudad, ya sea del centro a los barrios¹, como así también, un crecimiento que rebasa sus límites geográficos, hacia el conurbano denominado años después Gran Buenos Aires. Una prueba de ello es el caso de Avellaneda, que fue el centro urbano de mayor crecimiento de población del país, entre 1895 y 1914.²

La ciudad capital estaba ya experimentando un proceso de descentralización urbana. El censo de 1909 demuestra que en el período

comprendido entre el 10 de septiembre de 1904 y el 29 de octubre de 1909, las parroquias céntricas habían aumentado muy poco su población y en algunas habían disminuido demográficamente. Al mismo tiempo puede notarse un considerable crecimiento de los barrios periféricos. Las grandes corrientes migratorias del interior y de países limítrofes que vendrían años después hacia el área metropolitana engrosarán la población del Gran Buenos Aires.

Tal expansión se correspondió con un marcado incremento del consumo de productos alimenticios y, por ende, de centros de expendio de los mismos.

Ahora bien, esta investigación sobre los problemas del consumo se fue realizando utilizando dos tipos de fuentes complementarias entre sí, la cuantitativas (producción, volúmenes totales y parciales volcados al consumo, series de precios mayoristas y minoristas de los artículos de primera necesidad) y las cualitativas (memorias, actas e informes oficiales y fundamentalmente las publicaciones periódicas de la época).

Por supuesto que se presentaron algunas dificultades; las mismas estuvieron relacionadas con los problemas que se plantearon para localizar información seriada y datos estadísticos con relación de contigüidad entre sí, como así también constituyó otra dificultad la naturaleza contradictoria de las fuentes. Datos en bruto ofrecidos por dichas fuentes obligaban a los encuestadores de entonces a informar de la posible inexactitud de los mismos; no obstante debimos confeccionar las series estadísticas a partir de ellos, tomando las debidas precauciones y correlacionando las distintas fuentes para lograr una mayor precisión en nuestras conclusiones.³

Contamos solamente con datos relativos al consumo total de productos alimenticios -carne, pan, leche, azúcar, verdura, frutas frescas y pescado- y el consumo «per cápita» en Buenos Aires, por lo tanto, desde el punto de vista metodológico la información cuantitativa en nuestro poder no nos permite extraer conclusiones exactas respecto al nivel de consumo de los trabajadores⁴ en el período de la Argentina agroexportadora, en tanto la información «per cápita» tampoco nos permite distinguir las diferencias de tipo social en el consumo, al no ser discriminado el mismo por clases o sectores de éstas.

No obstante tales limitaciones, este tipo de estudio resulta relevante, no sólo por no haber sido suficientemente tratado por nuestra historiografía sino también, y fundamentalmente, porque el tema del encarecimiento de los consumos alimenticios generó debates políticos y medidas de intervención desde el Estado -municipal, provincial o nacional- en la época.

Por todo ello hemos considerado muy importante utilizar los datos obtenidos en forma de curvas, ya que tal procedimiento nos permite apreciar las oscilaciones del consumo global de un artículo, pudiendo establecer mediante el uso de otro tipo de fuentes la relación del volumen del consumo popular con el consumo total, así como también los mecanismos de sustitución de unos productos por otros.

Con la ayuda de fuentes de tipo cualitativo, se podrá, más adelante, explicar cuáles fueron las causas y las modalidades de los procesos de sustitución de productos de la dieta familiar de los sectores populares durante las primeras décadas de este siglo.

Es nuestro objetivo estudiar el consumo de los artículos de primera necesidad, pero en este trabajo prestaremos especial atención a uno de ellos, la carne vacuna, que siendo un producto esencial en el régimen alimenticio de los trabajadores, se constituía en un artículo de lujo para este sector social.

Ahora bien, a partir del análisis e interpretación de las fuentes y con el auxilio del relevamiento bibliográfico efectuado nos pareció necesario abordar de inmediato como eje temático central el referente al abastecimiento y comercialización de los productos alimenticios en la ciudad de Buenos Aires y hacerlo desde la reglamentación de los mercados particulares por Ordenanzas municipales desde los años setenta del siglo pasado.

El objetivo de tales ordenanzas era el de otorgar una cierta regularidad al abasto urbano pero sin asumir una intervención directa en las aplicaciones del mismo.

Fue así como poco a poco Buenos Aires se fue poblando de mercados. A mediados de la década operaban ya siete de ellos de propiedad privada: Centro, del Plata, Lorea, Independencia, Florida, Comercio y Libertad. En 1878 se sumará el Garibaldi, emplazado en el barrio de la Boca. En dicho año dos de ellos -Centro y Comercio- y en 1881 el del Plata, serán municipalizados.

Hacia 1887 operaban doce mercados que contaban con un total de 961 puestos, que entre todos, expendían carne, verdura, frutas, quesos, manteca, aves y huevos. Funcionaban también mondonguerías, chancherías y pescaderías.⁵

Observando el plano de la ciudad, podemos constatar que la distribución de estos mercados no obedecía a ningún plan determinado. Más de la mitad de la parte poblada de la ciudad se hallaba bajo el imperio de los «radios de mercado». Privilegio otorgado a los propietarios a fin de asegurarles grandes ganancias a través del monopolio comercial en una extensión de 5 a 6 cuadras a la redonda.

El mercado del Centro era el principal abastecedor y redistribuidor de productos al resto de los mercados, era el que recibía la mayor entrada de reses vacunas y lanares; en tanto que el del Plata -el segundo en importancia por los productos recibidos- era el más importante centro comercial de venta al por menor.

El ejercicio del control sobre estos mercados -percepción de impuestos y condiciones higiénicas- no era una tarea fácil para la Municipalidad. Se infringían las disposiciones vigentes en cuanto a salubridad e higiene, el tipo de negocios que se podía establecer, la introducción clandestina de productos muchas veces adulterados, que la fijación de multas no podía erradicar.

En los mercados a cargo de particulares las condiciones higiénicas no eran mejores, por el contrario no había preocupación por los ramos de negocios que allí se instalaban y eran constantes las protestas de los locatarios por los altos precios que debían abonar por el alquiler de los puestos.

A los mercados y puestos de abasto de la Municipalidad y los mercados particulares se debe adicionar las introducciones sin control de artículos de consumo (mataderos clandestinos, por ejemplo), el aprovisionamiento que realizaban los vendedores ambulantes, puestos móviles no autorizados y la venta directa de productos vegetales y animales de las quintas ubicadas en los suburbios de la ciudad.

La política de municipalización de los mercados tuvo fuerza en las distintas administraciones municipales, ya a partir de 1873. Los propósitos perseguidos por esa política respondían, en primera instancia, a tres grandes cuestiones: a) convertir la administración de los mercados en una tarea inherente

a la Administración Municipal, b) beneficiar al público consumidos y c) convertir el comercio de abastecimiento en una fuente poderosa de recursos para la Municipalidad, a través de la recaudación de impuestos y tasa municipales a la comercialización.

Aparentemente, el objetivo de lograr beneficios para el consumidor se constituyó en una fuerte preocupación del Poder Ejecutivo en períodos de crisis o de carestía. La Intendencia de Buenos Aires desarrolló una política de abaratamiento de los productos de primera necesidad en los momentos de alza de los precios de los productos de la canasta familiar, que abarcaba desde la municipalización de los mercados hasta la instauración de Ferias Francas (1903-1911). Invariablemente se propendía así a la reducción de los valores de los productos a través de la fijación de precios máximos, exoneración de impuestos, control de calidad e higiene de los productos destinados al consumo de los sectores populares.

Esta política encontrará férrea oposición en el comercio minorista e intermediarios, quienes a través de sus sociedades o uniones de propietarios reclamaban por los perjuicios que les acarreaba la competencia de los mercados municipales -y luego las Ferias Francas-. La reducción del pago de impuestos o la exención de los mismos los habilitaba a los feriantes a bajar sus precios, en tanto que el comercio minorista debía abonar impuestos y tasas, por lo que sus gastos fijos aumentaban, y por ende, también el costo de los productos que vendían. Apelaban a la libertad de comercio y a la libre competencia, pero sin privilegios.

A medida que las recesiones y crisis se volvieron recurrentes, desde 1873-76, la Municipalidad incrementó sus preocupaciones frente a la carestía. En una primera etapa respondió, con algunas medidas de corto alcance basadas en el convencimiento que la libertad de comercio a través de la competencia permitiría paliar la situación y conduciría a un mejoramiento en el nivel de vida de la población. Por ejemplo, ante el aumento del precio de la carne, producto esencial en la dieta, estableció la vigencia de una vieja ordenanza de 1856 que disponía la obligatoriedad de la venta de este producto al peso como medio de abaratamiento.⁶

Otros intentos por terciar en la situación por parte del poder

ejecutivo municipal fueron la municipalización del mercado, el reparto gratuito de carne en momentos de álgido conflicto social,⁷ la introducción de mayor cantidad de reses al mercado, la instauración de ferias en la vía pública, la eliminación de los radios de mercado y la creación de cooperativas de consumo, entre otras.⁸

Estas medidas buscaban crear nuevas bocas de expendio que agilizaran la competencia. En 1887 se autoriza a Eduardo de Ezcurra a instalar una feria en la vía pública dedicada a la venta de artículos de primera necesidad con la finalidad de «proveer a los sectores menos acomodados productos más baratos e higiénicos, en razón de la carestía reinante».⁹

También, tratando de mejorar los mecanismos del libremercado, se denegaba la concesión de radios de privilegio para un mercado solicitado por Domingo Gando y Cía, alegando que conceder el radio para el mercado «era atentar a la libertad de comercio y a los intereses del vecindario de Flores; que la Municipalidad no debía con sus actos favorecer los intereses aislados de persona alguna sino los de la comunidad»¹⁰.

Recién a principios de siglo cuando la «cuestión social» alcanzó uno de sus climas, la Municipalidad tomó, en 1903, una intervención más directa frente al problema del encarecimiento de la vida: instauración, por primera vez en Buenos Aires, de una feria franca.

Se reglamentó la creación de estas ferias en parajes cercanos a las plazas, bulevares, avenidas y otros puntos del municipio para la venta de toda clase de artículos de comercio de abasto. Se establecieron los horarios de funcionamiento, calidad e higiene de las mercaderías que estarían controladas por la Dirección Sanitaria Municipal y la recién creada Administración de las Ferias. Lo significativo de esta medida era la exceptuación del pago de todo impuesto municipal a los expendedores que abonaban únicamente un arancel mínimo por derecho de piso.¹¹

La experiencia tuvo una corta vida pues antes de finalizar 1904 las ferias fueron suprimidas. Las razones esgrimidas por la Municipalidad fueron que las mismas no respondían a los propósitos que motivaron su creación, ya que los precios a los que se vendían los productos eran los corrientes en el mercado, mientras que la exoneración de impuestos de que gozaban no era

volcada en el abaratamiento de los productos para beneficiar al público consumidor.

El periódico *La Vanguardia* rescató a estas Ferias Francas como una experiencia positiva ya que en ellas la población obrera podía adquirir sus consumos a un precio razonable. Los socialistas respaldaban la realización de estas Ferias, ya que los puestos allí instalados estaban exceptuados del pago de impuestos nacionales y municipales, que según ellos eran el principal causal del encarecimiento de la vida.

Proponían convertir la ciudad de Buenos Aires entera en una «feria franca todos los días», para evitar que el consumidor -«proletario o burgués»- cargara con los altos precios que provenían del acaparamiento y con los excesivos impuestos. Un sólo día es insuficiente -decían- ya que debía extenderse a todos los días del año para que el obrero tuviera la posibilidad de alimentarse, con la importante producción nacional, a precios acordes a su presupuesto. «...con huertas a la entrada de la ciudad, con montañas de trigo en todo el país y millones de cabezas de ganado pastando en todas partes tenemos derecho a comer legumbres, carne, pan, y fideos a menor precio que los actuales, tan elevados para el presupuesto obrero.»¹²

En 1911, la carestía de la vida, hizo reaparecer las Ferias Francas. Nuevamente, la Intendencia Municipal dictó disposiciones reglamentarias en cuanto a su higiene y localización a la vez que exoneró de gabelas a los puesteros.

El lugar elegido para su inauguración fue un barrio de trabajadores y por tal fuertemente afectado por la carestía de la vida: la Boca. A la vez, la Municipalidad se preocupó por propagandizar entre los productores la instalación de estos centros de expendio.

La iniciativa volvió a contar con el apoyo de la prensa periódica. Pero pronto aparecieron las primeras dificultades: el lamento de los puesteros de los mercados -que pagaban impuestos de sisa- ante los privilegios de los puesteros de las Ferias Francas, exceptuados de estos. Los reclamos que los primeros realizan frente a los poderes públicos estaban sustentados por un lado, en la imposibilidad de obtener beneficios mínimos por las ventas de los

productos, colocándolos en riesgo de quiebra, por otro lado en que la competencia de los Mercados con las Ferias Francas, obligaba a los puesteros de los primeros a vender a precios iguales a los del feriante, mientras debían seguir pagando los impuestos de los que estaban eximidos estos últimos. Así, sostenían, los precios más baratos de las Ferias no beneficiaban al consumidor sino al puestero, que gozaba de la exención de impuestos.¹³

A esta situación se sumaba otra dificultad de mayor envergadura: el tema de la higiene y calidad de los productos allí expendidos. La Inspección Municipal resultaba deficiente, constituyéndose estas Ferias en un lugar favorable para la venta de «clavos» del comercio minorista: carnes en estado de descomposición, productos adulterados y de baja calidad que la prensa comenzó a denunciar continuamente en sus páginas.¹⁴

El periódico *La Razón*, -que en un principio había considerado a la Ferias Francas como una medida favorable- a meses de la inauguración de las mismas denunciaba su fracaso. Argumentaba que si la estrategia perseguida al crear éstas era abaratar la vida en beneficio del pueblo consumidor, no lo había logrado, pues el encarecimiento no sólo persistía sino que era cada vez mayor. La experiencia, sostenía, era una estrategia política de la Intendencia como un medio de prodigarse propaganda política, mientras se trababan los pasos que necesariamente debían darse en contra de la carestía: la supresión de los impuestos en los artículos de primera necesidad y la municipalización de los mercados.¹⁵

Así, los apoyos con los que el proyecto de Ferias Francas contó inicialmente, se convirtieron en oposición cuando se evidenció que el fenómeno no sólo persistía sino que se agravaba cada vez más.

A través de este proyecto se buscaba atacar las causas del encarecimiento de la vida, tal como las comprendía la dirigencia política de la época, mediante la exoneración de impuestos y la eliminación de la intermediación, al poner en contacto al productor con el consumidor.

Sin embargo, aunque las Ferias Francas se prolongaron en el tiempo perdurando como forma de abastecimiento y comercialización, fracasaron en su principal objetivo: abaratar el costo de la vida.

Es importante destacar que este fracaso no incidió por igual

en todos los sectores sociales, sino que golpeó directamente a los trabajadores, quienes habían vislumbrado en esta experiencia la posibilidad de acceder a los consumos básicos a precios acordes con sus ingresos.

Frente a esta realidad la Municipalidad quedó sin la posibilidad de plantear políticas alternativas, intentando «remendar» el funcionamiento de las Ferias a través de reglamentaciones que no se cumplirían.¹⁶

Se abre así un período en que los sectores populares implementarán sus propias estrategias ante la incapacidad de poder acceder a una canasta mínima de consumos.

La crisis de preguerra y el inicio de la contienda bélica, agudizarán y profundizarán este problema, al paralizarse la economía nacional que dependía del mercado mundial. A partir de 1913 al encarecimiento de la vida se sumarán como agravante la creciente desocupación obrera y la continua disminución del salario real.

La agitación popular tomó las calles de Buenos Aires, liderada por los socialistas que realizaron, en febrero de 1915, un mitin contra la carestía de la vida y en apoyo del proyecto de su diputado Enrique Dickman de gravar con impuestos a la exportación de trigo y carne, como medio de bajar los precios internos. Los socialistas pensaban que los impuestos a la exportación obligarían a los productores agropecuarios a desistir de la misma, favoreciendo el aumento de la oferta en el mercado interno lo que conllevaría, en teoría, al descenso de los precios en el mercado local. Este mitin fue la culminación de las *conferencias* que este partido organizó en todo el país con el propósito de concientizar sobre este fenómeno a través de la explicación de los motivos que la provocaban.

Los socialistas esgrimieron como estrategias frente a la crisis la agitación contra el alza de los precios y el desarrollo de la acción cooperativa.

A partir de 1916, con la llegada de los radicales al gobierno nacional se intentaron nuevas medidas para frenar la carestía en el marco de una inflación creciente. Sin embargo la intervención gubernamental resultó débil. Al encarecimiento de los artículos alimenticios se sumó el fenómeno del acaparamiento, basado en la suposición de la prolongación del conflicto mundial.

Así, fue una práctica corriente acopiar productos centrales

de la canasta familiar a la espera de que su escasez aumentara el precio para lanzarlos a la venta. Fueron numerosas las inspecciones a los mercados públicos y privados que comprobaron la existencia de productos perecederos que habían entrado en estado de putrefacción, debido a la política de especulación de los vendedores.

El deterioro en las condiciones materiales de vida de los trabajadores no sólo se manifestó en la carestía de los productos alimenticios y en la desocupación, sino también en la agudización de otros problemas tales como los de la vivienda, la salud y la educación.

Solucionar este problema excedía a la política municipal. Los impuestos y la excesiva intermediación eran factores que contribuían a profundizar este fenómeno, pero eran sin duda las políticas monetarias y de comercio exterior, que servían de base al modelo agroexportador, las que determinaban las características del mercado interno.

Carne

Cuando hacemos referencia al consumo alimenticio de los sectores populares en la Argentina moderna, inevitablemente tenemos que hacer mención al consumo de carne. La carne, preferentemente vacuna, en «el país de las vacas gordas» que era la Argentina agroexportadora, constituía el principal alimento en la dieta de los trabajadores, aún con independencia de las costumbres étnico-alimentarias de una población cosmopolita como lo era la de Buenos Aires del aluvión inmigratorio.

En el presupuesto de la canasta diaria, la carne, si bien era un alimento accesible al trabajador, insumía un mayor costo que el pan, al azúcar, las verduras y las hortalizas. La pregunta que se hacían los contemporáneos era la que se hace el consumidor en la actualidad, casi cien años después: ¿Por qué en el país de las vacas gordas y del trigo comemos carne y pan caros?

La carne constituyó históricamente el elemento fundamental en la dieta de gran parte de la población del país, conjuntamente con el trigo. Ambos productos fueron, a partir de las últimas décadas del siglo pasado, el eje

de las exportaciones agropecuarias de nuestro país. De allí que exista entonces una significativa interdependencia entre el precio internacional, el precio interno y la incidencia de éste sobre el costo de la canasta familiar, de manera tal que las alteraciones en los precios internacionales inciden fuertemente en los precios al consumidor argentino.

Así, la carne comparte con el trigo el doble rol de principal generador de alimentos para el consumo del mercado interno y generador de divisas. El Estado podía -y puede en la actualidad- privilegiar uno u otro de estos roles a través de la manipulación de la tasa de cambio y de los derechos de exportación, convirtiendo así al sector en proveedor de alimentos baratos para la población o en generador de divisas.

La manipulación del tipo de cambio para favorecer a determinados sectores constituye una constante histórica en nuestro país. Un antecedente ilustrativo al respecto está relacionado con las políticas monetarias practicadas por el gobierno de la provincia de Buenos Aires en tiempos de la organización nacional, y que llevaron al dictado de la ley de conversión de 1864.

La característica principal del inestable sistema monetario de Buenos Aires había sido la continua desvalorización de su papel moneda. Las emisiones constituían un recurso obligado por parte de los gobiernos, la mayoría de las veces para afrontar los gastos militares provenientes de las guerras civiles.

En 1852, por solamente tres leyes -dictadas el 16 de julio, 18 de octubre y 24 de noviembre- se ordenaron emisiones por 85 millones de pesos. Al 31 de diciembre de ese año, la circulación sumaba 283.037.656 pesos.

Los graves conflictos entre Buenos Aires y la Confederación, que culminaron con la batalla de Pavón, determinaron dos nuevas emisiones por valor de 50 millones de pesos cada una. Todas estas emisiones y no obstante algunas amortizaciones decretadas, hicieron que en 1862 la circulación de papel moneda corriente llegara a la cifra de pesos 359.687.656.

En 1863 surgieron proyectos de conversión, pero recién el 3 de noviembre de 1864 se dictó una ley al respecto, fijando el tipo de cambio del papel moneda en \$25 por peso fuerte. Pero diversos problemas económicos y las dificultades que se presentaron para constituir el fondo de reserva metálica necesario, no permitieron llevar a cabo la conversión.

En 1866, intempestivamente el peso papel comenzó a valorizarse llegando a fines de dicho año a cotizarse entre 22 y 23 por peso fuerte, es decir, por debajo de la paridad legal de 1864 (es necesario tener en cuenta que en dicho año había llegado a una cotización de 29,20 por peso fuerte).

Este proceso de valorización alarmó a los productores de lana -principal rubro de exportación- y a los exportadores, ya que obtenían menos pesos por sus producción, puesto que ésta, se vendía internacionalmente en oro. Dichos sectores, actuando como factor de presión a efectos de frenar la valorización del peso papel, lograron que se creara, dentro del Banco de la Provincia, una Oficina de Cambio. Esta, que comenzó a funcionar desde enero de 1867, se encargaría de cambiar papel moneda por oro a la cotización indicada por la ley de 1864, es decir 25 por un peso fuerte.

Cabe agregar que la Oficina de Cambio, que actuaba como Caja de Conversión, pudo empezar a funcionar debido a las importantes sumas de metálico que, como consecuencia de la guerra con el Paraguay, y los empréstitos contraídos en el exterior, ingresaron al país. Luego, la crisis económica de 1873/76, que produjo un sostenido drenaje de metálico, imposibilitó continuar la conversión. Fue así que, por ley de mayo de 1876, se autorizó al Banco a suspenderla, declarándose a los billetes de curso legal. De hecho, se volvió al peso inconvertible. Al establecerse de nuevo la conversión, el peso fuerte, que en 1875 se cotizaba a 25 pesos papel, subió a 32 en 1879.

A fines de siglo pasado se vuelve a repetir la situación que llevó a la creación de la Oficina de Cambio en 1867.

Superada la crisis económica de 1890 y como consecuencia de la reactivación económica operada, el peso comenzó a valorizarse rápidamente a partir de 1896. Los sectores vinculados a la exportación de productos agropecuarios se sintieron perjudicados por la valorización del papel moneda. Se movieron importantes intereses para frenarla. Finalmente se logró detenerla con la sanción de la ley de conversión 3871 de 1899.

Por su artículo 1º se establecía que la Nación convertiría «toda emisión fiduciaria actual de billetes de curso legal en moneda nacional de oro al cambio de un peso moneda nacional de curso legal por cuarenta y cuatro centavos de pesos moneda nacional de oro sellado», o sea que la Caja de

Conversión convertía oro a papel y papel a oro al cambio de 2,2727 pesos moneda nacional por peso oro, o sea, 0,44 oro sellado por peso papel.¹⁷

Hemos rastreado en las fuentes las modalidades de consumo de carne de la población de la Capital Federal, las fluctuaciones en los precios de este producto y el espacio que ocupaba en la canasta familiar. En primer lugar, como se afirmó al comienzo, no obstante las distintas pautas de consumo existente en una población urbana con fuerte peso inmigratorio como lo era la ciudad de Buenos Aires, la carne era el principal ingrediente en la dieta del trabajador. Y fundamentalmente lo era la carne vacuna; aún en momentos de descenso del precio de la de cerdo en relación a ella (octubre de 1914), el público consumidor no se volcaba masivamente a este producto, mientras la prensa atribuía esta actitud de los consumidores al origen latino de la mayoría de la población porteña, ya que en los países como Gran Bretaña y Alemania el consumo de carne de cerdo era muy apreciado por el trabajador. Más consumida que la carne porcina era la de camero y cordero, especialmente los cortes de costilla, pierna y paleta, no sólo en la campaña sino también en la ciudad capital.

Carestía

Puede apreciarse en las fuentes el casi constante precio de carestía de la carne. Si en 1910 no aparecen en la prensa porteña quejas demasiado marcadas por su aumento, en 1911, y especialmente desde mediados de ese año, el tema de su carestía para el consumo popular era excluyente. Mientras que para 1900 el precio al consumidor para la carne de primera era de 0,30; 0,25 para la de segunda; 0,20 para la de tercera y 0,15 para la de cuarta; en 1911 el lomo se vendía a 0,80 y la camaza, nalga, costillas a 0,40 ctvos. Lo mismo se repite para la carne de cordero, que subió a mediados de 1911 (gracias a la sequía y la poca oferta) en un 40% aproximadamente. Ante esta suba, la Municipalidad de Buenos Aires dispuso de una lista de precios máximos para la carne vacuna

Tarifas

Clasificación	3ª \$/kg	2ª \$/kg	1ª \$/kg
Lomo	0,66	0,80	0,85
camaza	0,30	0,40	0,45
bifes	0,30	0,40	0,45
nalga	0,30	0,40	0,45
costillares	0,30	0,40	0,45
aguja	0,25	0,30	0,35
pecho	0,20	0,20	0,35
paletas	0,20	0,20	0,35
huesos	0,15	0,15	0,20

En enero de 1912 como consecuencia de la huelga de los obreros ferroviarios el precio al por mayor aumentó más de 0,24 centavos por kilogramo trasladándose este aumento al precio minorista consumidor. Se afirmó entonces que los precios subieron, tanto para la carne vacuna como para la ovina, más de un 40%. De los 0,25 a 0,30 centavos por kilogramo se pasó a 0,70, 0,80 y 0,90 por kilogramo.

El discurso público sobre la carestía de la carne se incrementó durante 1913, pues a los altos valores se sumaba la desocupación de los trabajadores, lo que disminuía la ya escasa capacidad adquisitiva de los asalariados: si un peón cobraba por jornal entre \$ 1 y \$ 3 diarios, es posible comprender cuánto significaba en la canasta cotidiana 1 kg de carne a \$ 0,70.

Pero el alza más importante tuvo lugar en la segunda mitad de 1914, al igual que para el resto de la canasta familiar, como consecuencia del estallido del conflicto bélico.

En la prensa, el tratamiento de la carestía de la carne fue extenso, especialmente en los periódicos *La Razón* y *La Vanguardia*, como así también en los Boletines del Departamento Nacional del Trabajo y otras

publicaciones de la época. Las razones que se atribuían a la carestía variaban según el momento pero mantenían en cada publicación un eje interpretativo.

Uno de los principales factores causales del encarecimiento de la carne, tanto para *La Razón* como para *La Vanguardia*, era el sistema de abastecimiento y expendio.

Los corrales de abasto y matadero municipal se hallaban situados desde fines del siglo XIX en el extremo sudeste de la ciudad de Buenos Aires, contando con las calles y líneas de tranway que los ponían en comunicación rápida con ésta.

Toda la hacienda vacuna que iba a ser consumida por la población de Buenos Aires era conducida allí. En cambio los animales lanares y porcinos eran faenados en mataderos particulares.

En la forma de comercialización de la carne, se pueden encontrar las razones del encarecimiento de este producto básico en la dieta, que paradójicamente se constituía así, en un artículo de lujo.

Este problema no era nuevo. Ya en tiempos de la independencia el Director de la Provincias Unidas del Río de La Plata Juan Martín de Pueyrredón, se afanaba buscando los medios para abaratar la carne y mejorar la situación de la población de Buenos Aires.

Se dictaron decretos y disposiciones exhortando «a los hombres de buena voluntad» a que buscasen los medios de abaratar la carne, ya que por lo elevado de su precio estaba fuera del alcance de los más necesitados.

Es decir que ya entonces, no obstante la abundancia y baratura de las haciendas, la carne en los mercados se mantenía a un precio tan elevado que solamente podría justificarse en una época de escasez.

En un principio se culpó a los saladeros atribuyéndoles ser la causa principal del encarecimiento y se ordenó suspender la faena de los mismos, ubicados en ambos márgenes del Riachuelo, pero el mal no estaba allí y menos aún cuando en la campaña se había llegado hasta matar las reses para utilizar el cuero solamente, y sin embargo la carne para el consumo se mantenía a precios elevados.

Convencido luego el gobierno de que el problema no estaba en los saladeros, sino en alguna otra parte, sin saber realmente dónde, publicó,

el 28 de mayo de 1818 un Bando, el cual por su carácter patético merece ser reproducido: «Mas como este temperamento, *ni el de reducir á peso la carne*, que igualmente se ha acordado, puede tranquilizar la agitación que me causa el solo nombre de la miseria entre las clases infelices, no queriendo tener un sólo instante de sosiego mientras no vea cubiertas las primeras necesidades de un pueblo tan benemérito como paciente; y deseando encontrar arbitrios de restablecer la abundancia de los artículos más necesarios a la vida, *exhorto* y ruego encarecidamente a todas las personas ilustradas, consagren sus tareas a meditar espedientes de lograr un objeto tan interesante; y que sin ellos, como cualquiera otros a quienes ocurriese algún proyecto de la espresada naturaleza, me lo comuniquen directamente, esponiéndome los males y abusos que sean preciso corregir en el particular, a cuyo efecto queda destinada diariamente la hora diez a once de la mañana, en que daré audiencia a todo el que anunciase venir a tratar el referido asunto, y para que llegue a noticias de todos, publíquese por bando e imprimase. *Fortaleza de Buenos Aires, marzo 28 de 1818. Juan Martín de Pueyrredón - Gregorio Tagle*»

No es nuestro propósito continuar rastreando antecedentes, pero sí detenemos en la mención que se hace respecto a la reducción «a peso de la carne», pero será recién el 25 de noviembre de 1856 que la Municipalidad de Buenos Aires dictaría una Ordenanza en cuyo artículo 1º se afirmaba que la carne debía venderse por precio libre, pero por peso determinado.

Esta ordenanza jamás fue cumplida, ni tampoco la dictada en septiembre de 1887.

En realidad estas ordenanzas tendían a imponer la prescripción solamente al vendedor minorista, pero como éste estaba prácticamente obligado por los mayoristas a «comprar al bulto» no tenían, por supuesto, una base cierta para calcular las ganancias que le correspondían y que sí podría lograrlo comprando la res «al peso».

Es decir que el carnicero minorista no era victimario de sus clientes sino víctima de sus proveedores.

Pero todo esto no puede comprenderse claramente si no se conocen debidamente las formas operativas del abastecimiento de carne para el consumo y así comprobar como la excesiva intermediación y la especulación

constituían dos factores de peso en el encarecimiento del producto al llegar a manos del minorista y su venta al consumidor.

Funcionamiento de la cadena de comercialización

El estanciero, criador o invernador, enviaba a los corrales sus tropas de ganado. Dicha hacienda se arriaba al paso o por medio de ferrocarriles, según la distancia a recorrer. La recibía el consignatario en los corrales del establecimiento destinado a la matanza y las hacía desfilar por entre los abastecedores o matarifes, quienes eran prácticamente los únicos compradores.

El abastecedor clasificaba la hacienda según su estado de gordura aparente a simple «ojo de buen cubero», demostrando ser muy práctico en cuanto al rendimiento positivo que ofrecía cada animal, ya sea en carne, sebo, etc. Los términos que se usaban para dicha clasificación eran: especial, gorda, carne gorda, buena carne, flaca.

Todas las ventas se efectuaban al bulto; es decir a tanto por animal, sin tener en cuenta el peso de la res, sino por su posible rendimiento, según la apreciación del comprador y vendedor.

En síntesis, el consignatario vendía el ganado al matarife, conviniendo el precio según el tamaño de las reses y su estado aparente de gordura; luego este último vendía al carnicero fijando su precio con prescindencia del comprador y sin tener en cuenta el tamaño de la res, el peso, la gordura, la escasez o la abundancia, ni nada que pudiera servir de base para un cálculo comercial. Fijaba el precio porque sí; al carnicero no le quedaba otra opción que aceptarlo porque los matarifes y consignatarios tenían el monopolizado el negocio de abastecimiento de carne para el consumo.

Los matarifes constituían un gremio muy poderoso y con importantes recursos económicos, además gozaban de un considerable crédito en plaza, no menor de mil pesos por cada res que beneficiaban.

Constituían una corporación aglutinándose en una sociedad denominada *Unión de Abastecedores*, que les servía para defenderse de sus

deudores y garantizar, de cualquier modo, el cobro de los créditos que abrían a los carniceros.

Como dijimos *ut supra*, el carnicero está sometido a la arbitrariedad del abastecedor, debía aceptar la carne por el precio que este fijara; de no hacerlo, ningún otro matarife le proveería lo necesario sin que antes hubiese cancelado totalmente se cuenta con el proveedor anterior. En caso de disconformidad podía ser inhibido y tal situación comprendía también al local ocupado por la carnicería, de manera que éste no podía ser habilitado por otro carnicero, en tanto este último no satisficiera la deuda contraída por el locatario anterior.

De tal modo habían llegado a extremarse las inhibiciones para el deudor de un matarife que, aquel no podía ni trabajar de peón en otra carnicería, ni comprar carne para alimentación de su familia, pues, en ambos casos, el carnicero que utilizara sus servicios, quedaba también inmediatamente excluido y no tendría, en consecuencia, quien le abasteciera para continuar su negocio.

También los consignatarios podían llegar a sufrir inhibiciones cuando vendían haciendas a matarifes que no formaban parte de la corporación que los agrupaba, en cuyo caso ninguno de los matarifes que la integraban podía comprar reses al consignatario vedado.

Pero esta presión de los matarifes sobre los consignatarios no obtuvo mayores resultados, porque estos últimos no eran débiles, de manera que al terminar el siglo pasado la Sociedad de Abastecedores debió permitir al consignatario vender hacienda a cualquier matarife, pero la presión la continuó ejerciendo sobre el eslabón más débil de la cadena de abastecimiento, los carniceros, que por el solo hecho de comprarle carne a los matarifes no inscriptos en la Sociedad quedaban inhibidos y, por supuesto, ningún jifero de los inscriptos los abastecería de allí en adelante.

En conclusión: el carnicero carecía de la fortaleza necesaria para defenderse de la arbitrariedades del matarife, pero la víctima terminal de esta situación tan anómala era el consumidor. En síntesis, el matarife compraba baratas las haciendas en la época de abundancia, las vendía caras al carnicero como si fuera en época de escasez, y, por consiguiente, con este procedimiento,

el consumidor no podía gozar de los beneficios de la abundancia, simplemente porque la Liga de Matarifes así lo establecía, y todo esto ante la inacción del Poder Público que también en parte contribuía al encarecimiento con sus distintos y, a veces, excesivos gravámenes.

Creemos interesante retener el siguiente diálogo aparecido en el diario *La Razón*: «He aquí las explicaciones que nos da un puestero del mercado del Plata sobre la causa del aumento en los precios de la carne:

-Nosotros somos enemigos de modificar el precio de la carne, pero en las actuales circunstancias el aumento ha sido impuesto, puede decirse, por los proveedores. Fijese usted ahora, toda res que no llegue a pesar 300 kg la tenemos que pagar a 53 centavos el kilogramo; cuando llega a esa cifra o la excede, que son los casos menos comunes, pagamos 48 o 49 centavos el kg. Con semejante proporción ya puede imaginarse a qué precio tenemos que vender la carne al menudeo para obtener alguna ganancia.

-Pero si la carne no escasea, si los frigoríficos no exportan ya al exterior, si la hacienda al mercado es normal.

-Vea señor, más que todo eso influye en el precio de la carne lo que dispone el *matarife*. Nosotros dependemos de ellos directamente y sin obtener primero para nosotros una rebaja es indudable que no la podemos conceder al consumidor.

- Y la venta disminuye?

- Bastante. Los grandes clientes que antes gastaban \$5 de carne hoy gastan \$3 y no llevan sino una ínfima parte de lo que consumían antes. La gente pobre que compraba un puchero por \$0,30 hoy se resiste a adquirirlo por \$0,50 y es indudable que tienen razón, pues, es casi el doble de precio. En todos los puestos se venden ahora sin excepción, media res diaria, menos que hace 15 días. Lo único que no hemos aumentado es el cordero, que lo vendemos a \$2,20 el cuarto; es decir, el precio normal. En cuanto a los capones, ya ni lo compramos nosotros, porque su venta es imposible de caros que están.

Al retirarnos escuchamos en el puesto de enfrente un interesante diálogo que sostenía el vendedor con una mujer pobremente vestida:

-Pero esto es una barbaridad! Adónde vamos! Sesenta centavos ese miserable puchero! Usted está loco? No sabe usted que con 0,60

se puede comer tres días en su tierra?

-Sesenta centavos, por ser usted, marchante; ¡por ser usted!

-Pues, por ser yo, no le compro nada, y ojalá no venda una tira de asado en todo el día; así va a aprender a aumentar el precio cuando los diarios están diciendo que no hay motivos y que ustedes son unos explotadores del pobre!.¹⁸

Como ejemplo ilustrativo de la cadena de comercialización y consumo de la carne, reproducimos los siguientes cuadros:¹⁹

Consumo de carne vacuna en la ciudad de Buenos Aires

Tomando como base la hacienda sacrificada en el año 1900, puede decirse que la Capital de la República consumía al año 514.000 reses. De estas son:

62% novillos	320.000	} a 400 Kg.	180.000.000 kg
25% vacas	130.000		
7% terneros grandes	37.000	a 80 kg	2.960.000 kg
6% terneros chicos	27.000	a 40 kg	1.080.000 kg
<hr/>			
	514.000		184.040.000 kg

Esos 184.040.00 kilos de peso vivo, una vez faenados, producían un 60% de carne y hueso: 110.424.000 kg.

Estimándose la población de Buenos Aires en 800.000 habitantes, corresponden 138 kg por habitante por año; lo que equivale a 378 gramos por día.

Peso del ganado

Las tropas de ganado común que vendidos en los mataderos municipales de la Capital ostentaban los siguientes pesos:

10% de reses pesan	200 kg c/u	kilos	2.000
20% « «	300 kg c/u	kilos	6.000
40% « «	400 kg c/u	kilos	16.000
20% « «	500 kg c/u	kilos	10.000
10% « «	600 kg c/u	kilos	6.000
100 reses con un peso		TOTAL	40.000

PESO MEDIO

400 kg por res en pie.

Producto del ganado para el estanciero

Tomando el término medio de los precios que se obtenían en los mataderos por las reses que se vendían para el consumo durante el año, puede calcularse que una res de 400 kg de peso vivo, valía \$ 40.

Así pues, el estanciero obtendría:

Precio de venta	\$	40
Menos:		
Impuesto fiscal	\$	0,85
Impuesto municipal	\$	0,15
Acarreo	\$	4,00
Derecho de piso	\$	0,40
Comisión 3%	\$	1,20
Subtotal	\$	6,60

Producido líquido por cada res de 400 kg \$ 33,40

Equivale a \$ 0,0835 el kg en pie.

Producto - Matarife

La res de 400 kg que mataba el abastecedor le costaba \$40, es decir \$0,10 el kilo de peso vivo.

Una vez faenada la res obtenía:

60% de carne y hueso	240	kilos	
5% de sebo	20	kilos	
15% de menudencias	60	kilos	400 kg
7,5% de cuero	30	kilos	
12,5% de desperdicio	50	kilos	

Estos productos los vendía:

La res en	\$	43	(término medio)
El sebo	\$	4	
El cuero	\$	10	
Las menudencias	\$	2,50	
sub total	\$	59,50	
Menos			
Impuesto Municipal	\$	2,50	
Gastos de faena	\$	1,00	
sub total	\$	3,50	
Valor líquido de la res	\$	56	
Al matarife le había costado	\$	40	
Ganaba en cada res	\$	16	

Que calculado con relación al costo de \$ 40 había obtenido una ganancia del 40%.

Cálculo probable de lo que gana un matarife

Estudio de un caso particular

El matarife G. Ingolotti mató en 1899 70.000 reses. De los cuales el 62% correspondieron a novillos, el 25% a vacas y el 13% fueron terneros; por lo tanto había sacrificado 43.200 novillos.

Multiplicando esta cantidad por los \$16 que obtenía de ganancia por cada uno, lograba como ganancia anual \$691.200. Ganancia diaria \$ 2.000.

Carnicero: costo

El carnicero que había recibido del matarife una res de 240 kilos de carne y hueso por \$43 deberá agregar a ese precio los siguiente:

Por alquiler del local	\$	2,00
Id impuesto nacional	\$	0,05
Id impuesto municipal	\$	0,08
Id gastos de personal	\$	2,37
Id gastos de transporte	\$	2,00
Id gastos pequeños	\$	0,50
Sub total	\$	7,00
Por lo tanto		
la res le costaba	\$	50,
o sea que el kilo valía	\$	0,21.

Carnicero: venta

Un animal que al carnicero le ha costado \$50, podía producirle:

3% de carne especial	7 Kg a	\$ 0.40	\$ 2,80
35% « 1° clase	84Kg	\$ 0,39	\$ 25,20
10% « 2° «	24Kg	\$ 0,25	\$ 6,00
37% « 3° «	88kg	\$ 0,20	\$ 17,60
15% « 4° «	37Kg	\$ 0,10	\$ 3,70
sub total			\$55,30
Reduciendo costo			\$ 50,00
Utilidad neta			\$ 5,30

Equivalente a \$160 mensuales por cada res que expendía al consumo. El kilo, en término medio le costaría al consumidor \$0,23.

Recargo que tiene una res desde que sale de la estancia hasta que llega al consumidor

Impuesto Fiscal (Pcia de Bs As)	\$	0,85
Impuesto municipal de la campaña	\$	0,15
Acarreo de la estancia al matadero	\$	4,00
Derecho de piso en los mataderos	\$	0,40
Comisión al consignatario 3% X 40%.	\$	1,20
Impuesto de abasto	\$	2,50
Gastos de faena	\$	1,00
Transporte de la carne al mercado	\$	2,00
Impuesto nacional al carnicero	\$	0,05
Impuesto municipal (sisa)	\$	0,08
Alquiler del local para venta	\$	2,37
Gastos pequeños	\$	0,50
Total de recargos	\$	17,10

Como puede apreciarse los gastos que conllevaba todo el proceso de comercialización equivalía al 42,5% del valor de la res en pie en el matadero.

En el transcurso de la primera década y comienzos de la segunda de este siglo los problemas derivados del sistema de abasto de la carne no habían sido superados.

Desde 1900 en adelante, todos los artículos de consumo -sin ninguna excepción- habían experimentado aumentos de mayor o menor consideración; en el caso de la carne el alza había sido constante y uniforme sobre todo en la quinquenio comprendido por los años 1907 a 1912, año este último en que las publicaciones de una repartición oficial manifestaban su temor de que su precio siguiera aumentando transformándose en un lujo su consumo para los sectores populares²⁰; como apreciaremos más adelante tal alarma quedaba justificada.

Por supuesto que la intermediación cargaba con gran parte de la culpa, pero las ediciones de entonces señalaban otros importantes factores

que contribuían al alza; los malos años de sequía, el exceso de exportación, que había incidido en el mejoramiento de los producción hacia afuera, con detrimento y encarecimiento, a la vez, del animal destinado al consumo interno del país. Por otra parte la carne seguía todavía sin venderse al peso, anomalía que hemos considerado extensamente en líneas más arriba y que incidía notablemente en el precio final.

Respecto a los gravámenes el Departamento Nacional del Trabajo afirmaba que el impuesto municipal no constituía causa de aumento en el costo del producto, puesto que su carga no significaba más de un centavo por kilogramo. En cambio *La Prensa* coherente con su posición de siempre²¹ adjudicaba a los impuestos gran parte de la culpa del alto precio de la carne para el consumo público. Señalaba a los gravámenes municipales que afectaban directamente al producto y especialmente cada uno de ellos que, por diferente concepto, se aplicaba sobre cada animal que se introducía al mercado para el consumo de la población:

Por cada ternera/o hasta 280kg se pagaba	\$	2,00
por cada kg de vaca, novillo y buey	\$	0,07
por kg de cerdo o lechón	\$	0,03
por cada ovino	\$	0,25
por cada cuero de animal vacuno	\$	0,15
por derecho de piso	\$	0,40
por derecho de balanza		
(vacuno, yeguarizo o porcino)	\$	0,15
por derecho de balanza (ovino)	\$	0,01
por certificado de venta (bovino o equino)	\$	0,50
por certificado (porcino u ovino)	\$	0,25
por registro de propiedad de c/animal	\$	1,00
por registro de marca o señal o transferencia	\$	5,00

Es evidente que no exageraba el diario *La Prensa* con estas afirmaciones. Además debe tenerse en cuenta que a estos impuestos se superponían los nacionales, que recaían sobre el mismo contribuyente.

En síntesis, el encarecimiento reconocía entre las distintas causas al régimen impositivo, cualquiera que fuera la denominación del impuesto, la materia gravada y cualquiera que fuese el ramo del comercio afectado, lo que invariablemente y de manera constante lo soportaba era el consumidor.

Concluía el matutino porteño afirmando que Buenos Aires era una ciudad cara y que rebajando o eliminando algún impuesto, se podría abaratar la carne, artículo que en esos momentos la población se veía obligada a renunciar por su alto valor en el mercado.²²

Con la finalidad de reducir los precios de los artículos de primera necesidad se establecieron, en 1907 las ferias municipales. Se tendía pues a limitar la especulación sobre los artículos de consumo, sin embargo en 1912 continúa planteándose la necesidad de limitar el radio de acción de la agiotación fomentado por todos los medios al alcance la más amplia competencia en las operaciones del mercado de ganados.

Además se propiciaba modificar el sistema vigente de matanza estableciendo nuevos procedimientos mecánicos -que además eran suficientemente conocidos y no se aplicaban. Con todo ello se intentaba reducir los costos de producción e higienizar la faena, colocando al gremio de los abastecedores en condiciones de llenar una función útil, compitiendo con los frigoríficos en la provisión del consumo, cuyo acaparamiento por unos y otros, significaría siempre un peligro que debía conjurarse a todo trance para procurar las ventajas generales que se buscaban.

También reglamentar el transporte de la carne, su división en cuartos y otras medidas que respondieran «al propósito de facilitar su manipulación en la carga y la descarga, lo mismo que a evitar el estiramiento de la carne, imponiendo por este medio su venta al peso».

«La faena y transporte de la carne en las condiciones primitivas que actualmente se hace, determina una merma considerable sobre su peso, por la limpieza que exige cada res antes de ser entregada a la venta, y es ésta una causa de encarecimiento que urge suprimir por los medios indicados»²³

La descentralización de la venta de artículos de abastos considerados de primera necesidad -especialmente la carne- era uno de los factores principales que habían contribuido a su encarecimiento. La profusión de

personas que dedicaban su actividad a dicho comercio, realizando ventas de insignificante monto de capital, producía una significativa alteración de los precios que gravitaba única y exclusivamente sobre el consumidor. Es decir, la precariedad del carnicero, su escaso margen de ganancias le obligaban a gravar más de lo debido su venta al detalle.

El siguiente ejemplo aclara más respecto a la ganancia del carnicero minorista:

El Departamento Nacional del Trabajo informa que analizando las 600 carnicerías emplazadas en la ciudad de Buenos Aires en 1912, pudo establecerse que 500 de ellas operaban con una sola o media res de carne. A continuación apreciaremos el importante recargo que una media res sufría antes de ser entregada en detalle al público consumidor:

175 kg de carne, a \$ 0, 24 el kg	\$	42,00
Gastos diarios de un local:		
alquiler	\$	3,00
un peón	\$	2,00
patentes e impuestos	\$	6,50
ganancias	\$	5,00
TOTAL	\$	53,50

Es decir, sobre el precio de \$42 -puesto en carnicería- de dicha media res, se agregaba un recargo de \$ 11,50, antes de ser seccionada para su venta minorista. ²⁴

El estallido de la Primera Guerra Mundial afectó en forma diferenciada la producción y la comercialización de la carne vacuna. La ventajosa posición geográfica de la Argentina con respecto a Australia, determinó que nuestro país se convirtiera en el principal proveedor de carnes congeladas del mercado británico y por su intermedio de los aliados. Esta situación provocó transformaciones en la producción interna y en el mercado nacional.

La agricultura cerealera que había liderado la expansión económica durante la primera década del siglo XX, fue desplazada por la actividad

ganadera, respondiendo al ritmo de crecimiento de la demanda del mercado internacional. Esta reconversión del agro pampeano afectó al consumo interno, ya que se produjo una disminución de la producción harinera debido al descenso global de la superficie cultivada, y a que los volúmenes cosechados eran en su mayoría exportados.

Por otro lado, el aumento de la producción ganadera no implicó una oferta real mayor para el mercado interno, ya que los precios en alza en el mercado internacional y el control de la comercialización por parte de Gran Bretaña desviaban la carne vacuna al frente aliado.

Los frigoríficos tuvieron un peso central en el comercio de carnes. En 1913 los acuerdos entre los establecimientos norteamericanos e ingleses volvieron a entregar el control del mercado de carnes al capital extranjero liderado ahora por los norteamericanos, en detrimento de los ganaderos, especialmente de los criadores.

Este comportamiento empresarial llevó en 1913 a un proyecto legislativo anti-trust, que contaba con el apoyo de los ganaderos a través del partido conservador y de los socialistas en representación de los consumidores. El trust perjudicaba a unos y otros, ya que los frigoríficos imponían el precio de compra a los ganaderos fijando así también el precio al consumidor. Este proyecto no tuvo eco debido a que el inicio de la guerra aumentó la demanda de carne de cualquier calidad, eliminando el conflicto de los frigoríficos con los ganaderos.

El proyecto anti-trust fue retomado en 1917 cuando los productores de ganado refinado consideraron que no se les pagaba lo que correspondía por su producción, a la vez que los consumidores sentían el aumento constante y la escasez de la carne. Tampoco entonces la ley fue aprobada. La crisis ganadera de 1921-22 llevó al Poder Ejecutivo a solicitar al Congreso la aprobación de la legislación anti-trust, que benefició a los productores en su competencia con los frigoríficos más que a los consumidores.

Como ya se ha señalado, con el inicio de la guerra la carne fue enviada a Europa principalmente congelada, proceso éste que no hacía necesario ganado vacuno refinado. Así, quedó suprimida momentáneamente la rivalidad entre criadores e invernadores que había permitido hasta entonces que

los primeros volcaran una parte fundamental de su producción al consumo interno.

A pesar de la mayor producción de carnes se produjo en el mercado interno una escasez en la oferta, acompañada de una suba sustancial en los precios. Las razones que explican estos fenómenos pueden encontrarse en el aumento de los precios en el mercado internacional y en la especulación de los criadores que enviaban ganado en pequeñas tandas para el consumo nacional.

Entre 1911 y 1914 se produjo una disminución en 400.000 cabezas de ganado en la oferta interna mientras que los precios subían constantemente. Sin embargo, durante la guerra la matanza total para la exportación aumentó a más del doble.

Si bien los frigoríficos destinaron la mayor parte de su elaboración al mercado internacional, también participaron activamente del mercado interno, volcando carnes de inferior calidad al consumo local. En 1916 lograron eliminar la acción de los matarifes estableciendo despachos directos al consumidor y negociando sin intermediarios con los puesteros de los mercados y con los carniceros.

La disminución del 32% del consumo de carne vacuna y del 50 % de carne ovina motivó la búsqueda de soluciones para el consumo local. Una de las primeras propuestas fue la del Centro de Consignatarios que solicitó a la Secretaría de Ganadería la flexibilización de los reglamentos de policía sanitaria para permitir que provincias como Corrientes y Entre Ríos -zonas infectadas por garrapatas- volcaran su producción a la ciudad de Buenos Aires. Esta medida fue alentada por la U.C.R. pero motivó una fuerte reacción de los socialistas que sostenían que esto implicaba una degradación en la calidad de la carne consumida por las habitantes de la Capital. Los socialistas propusieron a través de su diputado Enrique Dickman, la aplicación del impuesto a las exportaciones al que ya hemos hecho referencia.

El Dr. Le Bretón, futuro Ministro de Agricultura del gobierno radical, sostuvo que este impuesto sólo elevaría los precios internos como forma de compensar las *pérdidas* de los productores por esta nueva gabela. Propuso una modificación total del sistema impositivo vigente, del deficiente sistema de

pesas y medidas que favorecía a comerciantes poco escrupulosos y del sistema de comercialización regido por la excesiva intermediación y por los monopolios.

Los Comités radicales centraron su accionar en el intento de desarrollar la competencia vendiendo carne vacuna a \$0,35 el kilogramo, en tanto en las carnicerías y mercados costaba \$0,70 el kilo. También buscaron favorecer lo que se denominó la *economía doméstica* que consistía en exigir el peso justo en la compra. Para esto, los comités repartían folletos informativos sobre este tema y envases que protegerían a los consumidores al permitirles comprar medidas exactas, terminando con la especulación de los comerciantes.

Finalizado el conflicto bélico el mercado europeo disminuyó la demanda de carnes, poniendo en práctica una política favorable al desarrollo de su propia actividad agropecuaria. Esto trajo aparejado la crisis de la economía agroexportadora que se manifestó en la caída brusca de los precios internacionales del ganado vacuno. Situación que benefició a los frigoríficos en detrimento de los ganaderos quienes impulsaron la aprobación de la ley anti-trust. Indirectamente la crisis alivió el mercado interno al aumentar la oferta en el mercado local, disminuyendo así los precios. Obviamente se trataba de una coyuntura internacional favorable que beneficiaba momentáneamente al consumidor argentino. Muy pronto el mercado volvería a la normalidad: la carne es cara en el país de *las vacas gordas*.

Notas

* Una primera versión de este estudio fue desarrollada en la ponencia presentada en la XIII Jornadas de Historia Económica, en colaboración con las Profesoras Mariela Sansoni y Andrea del Bono: Aproximación al problema del consumo popular en la ciudad de Buenos Aires 1870-1914.

¹ Scobie, James, *Buenos Aires del centro a los barrios. 1870-1910*. Buenos Aires, Solar/Hachette, 1977.

² Pereyra, Horacio, Evolución demográfica argentina. En: *Revista de la Universidad*, Nº 15 y

16. Publicación de la Universidad Nacional de La Plata, 1961/1962.

³ Sin embargo, la información cuantitativa adquiere mayor confiabilidad a partir de 1914, ya que organismos nacionales prestan especial atención a la sistematización de la información a partir de estudios retrospectivos emprendidos por estas entidades para analizar, entre otros, la evolución y desarrollo de la producción y consumo de algunos productos.

⁴ En cuanto a estos nos adherimos al concepto que entiende por trabajadores a un conjunto de

asalariados manuales urbanos y rurales, y también a un sector de artesanos que, aunque propietarios de sus medios de producción, se reconocían generalmente parte de movimiento obrero. En algunos casos, la denominación de trabajadores, puede alcanzar también a algunos empleados de las escalas más bajas del aparato administrativo, como también a los que solía denominarse dependientes de comercio. Trabajadores es un término más comprensivo de lo que actualmente se entiende por obreros -en la medida que no incluye únicamente al trabajador fabril- y más restrictivo de lo que hoy suele llamarse sectores populares, en cuanto excluye a pequeños comerciantes, pequeños propietarios talleristas, pequeños propietarios campesinos o arrendatarios, entre otros sectores.

⁵ Girbal de Blacha, Noemí. *La ciudad de Buenos Aires en tiempos de la federalización: la realidad económica*. Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1982. Tomo VI, VI Congreso Internacional de Historia de América.

⁶ Actas del Honorable Concejo Deliberante (en adelante A.H.C.D.), año 1887. En el debate se pone de manifiesto que la obligatoriedad de la venta de carne al peso no tuvo vigencia por carecer de una sanción legal, que castigara a los expendedores que «estiraban» la carne al venderla al bulto. p.355

⁷ A.H.C.D., año 1890. Frente a la crisis, el intendente informa del reparto gratuito de carne «a la gente menesterosa, lo que de hace en casi todos los mercados del municipio y en algunos hospitales». p.166.

⁸ A.H.C.D., año 1889. Con el propósito de abaratar la vida el Concejo Deliberante autoriza al D.E. a suscribir acciones de la «Sociedad Cooperativa de Consumo de Carnes», en tanto se establece que los posibles beneficios que esta lograra con esta empresa los destinará a mejorar el régimen de los hospitales. p.p. 372-373.

⁹ A.H.C.D., año 1887. Sesión del 18 de noviembre de 1887. p.p. 550-551.

¹⁰ A.H.C.D., Año 1888. p.p. 112-113.

¹¹ A.H.C.D., Año 1903. p.p. 545-546.

¹² *La vanguardia*, edición del 12 de enero de 1911.

¹³ *La Razón*, edición del 27 de junio de 1911 y 18 de agosto de 1911.

¹⁴ *La Vanguardia*, edición del 21 de mayo de 1911 y *La Razón*, edición del 14 de noviembre de 1911.

¹⁵ *La Razón*, edición del 9 de septiembre de 1911.

¹⁶ *La Razón*, edición del 20 de abril de 1915. Entre otras, se reintegran las Ferias Francas al control de la Superintendencia de Mercados, que establece nuevos turnos de control y mayor vigilancia. Se crea una Comisión integrada por funcionarios de la Superintendencia a fin de realizar un estudio pormenorizado del funcionamiento de las mismas y sugerir estrategias para lograr la mayor captación de vendedores. Se establece una mayor control en el pesaje y calidad de los productos expendidos.

¹⁷ Para mayor información ver: Panettieri, José. *Ley de Conversión de 1864 y Ley de Conversión de 1899*. En: *Desarrollo Económico*, Nº 70 de 1980 y Nº 82 de 1891, respectivamente. En una edición más ampliada y de mayor alcance, *Devaluaciones de la moneda (1822-1935)* Buenos Aires, CEAL, 1983, Nº22. También, Cuccorese, Horacio J. *Historia de la conversión del papel moneda en Buenos Aires (1861-1867)*. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, U.N.L.P., 1959.

¹⁸ *La Razón*, edición del 17 de agosto de 1914, p.1.

¹⁹ Venta de la carne al peso. Apuntes de la Comisión de Hacienda en el Proyecto de Ordenanza. Presentado por los señores concejales Dr. Justino S. Obligado y Eduardo Durán. Concejo Deliberante de la ciudad de Buenos Aires, 1901.

²⁰ *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, Nº 21, 30 de noviembre de 1912.

²¹ *La Prensa*, edición del 20 de agosto de 1901.

²² *La Prensa*, edición del 9 de septiembre de 1910.

²³ *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, Nº 21, 30 de noviembre de 1912.

Formación del mercado de trabajo ferroviario en la Argentina agroexportadora

PROF. MARIELA SANSONI

C.I.S.H./CONICET/U.N.L.P.

El presente trabajo es un intento de analizar la conformación de los mecanismos de reclutamiento de la mano de obra por las empresas ferroviarias, durante los cincuenta años anteriores al Centenario.

El estudio de este sector es significativo, debido a las implicancias que la expansión ferroviaria del siglo XIX tuvo en el mercado de trabajo nacional, al generar en éste la aparición de un nuevo segmento que cuantitativamente demandaba un volumen significativo de la mano de obra total y que se constituyó en una alternativa de inserción laboral para un amplio espectro de obreros calificados: caldereros, ajustadores, fundidores de cobre y bronce, herreros, torneros, foguistas y conductores de máquinas a vapor tanto como para los obreros sin calificación.¹

Las características propias que adoptaría este sector del mercado laboral se fueron delimitando en las décadas que transcurrieron entre la creación del F.C.Oeste y la década del Centenario, especialmente entre la gran expansión de la década de 1880 y la huelga de 1912.

Será entonces cuando nos encontraremos con las características distintivas del mercado de trabajo ferroviario: ingreso laboral por sección, aprendizaje en el lugar de trabajo, jornada limitada, mercado interno organizado por sección y antigüedad, licencia anual, jubilación, y estabilidad laboral. Características que no sólo distinguirían al ferrocarril de otras fuentes laborales en la época, sino que serán las formas modernas que posteriormente impregnarán al conjunto del mercado de trabajo nacional.

¿Podremos, entonces, mantener una idea estática acerca del funcionamiento de los mecanismos de reclutamiento de la mano de obra en el Ferrocarril, hasta el punto de considerar que hacia 1870 ó 1880, la demanda de

mano de obra se satisfacía haciendo uso de los mecanismos característicos del mercado de trabajo en la década de 1910? En este sentido, también cabe preguntarse, ¿Cuáles fueron los cambios en los procesos laborales que contribuyeron a fijar ciertos mecanismos diferenciales en el reclutamiento de los trabajadores ferroviarios? Por otra parte, ¿existieron diferencias entre los ferrocarriles de capitales británicos y los ferrocarriles del estado en relación a la nacionalidad de los trabajadores? y ¿Qué peso tuvieron, en la demanda de la fuerza de trabajo, la calificación del trabajador y la aptitud del mismo como representante de la empresa frente a la sociedad? ¿Cómo influyeron las estrategias de resistencia de los trabajadores en el la conformación y en el funcionamiento de los mecanismos de reclutamiento de los obreros?

Estas son algunas de las cuestiones planteadas. Nuestras respuestas son aún provisionarias.²

Algunos problemas sobre la carencia de fuentes

Analizar esta relación dialéctica entre capital y trabajo, en la segunda mitad del siglo XIX y principios del siglo XX, nos obliga a salvar un primer obstáculo relacionado con la falta de información anterior a la sindicalización de los trabajadores momento, que necesariamente coincide con el comienzo de los conflictos huelguísticos en reclamo de mejores salarios y condiciones de trabajo a las empresas de capital británico. Por esto existe un período entre la creación y la extensión del primer ferrocarril a fines de la década de 1850, el lento crecimiento de las vías férreas hasta la década del 80 y la aparición de la primera organización sindical vinculada al sector, La Fraternidad creada en 1887, en el que es sumamente dificultoso comprender como eran las relaciones entre empresas y trabajadores.

En cambio, en el período que transcurre entre 1887 hasta el Centenario, la información crece junto con la extensión de los rieles y las estaciones y con la importancia decisiva que el ferrocarril toma para la economía nacional, al tiempo que los trabajadores del sector van desarrollando un poder de reclamo y negociación que los convertirá en la principal fuerza laboral

organizada de la Argentina, hasta la década de 1940, cuando se organizaron masivamente los obreros industriales.³

Peones para el Ferrocarril y trabajadores ferroviarios

Peones para el ferrocarril

Durante la segunda mitad del siglo XIX las compañías ferroviarias albergaron dos grandes grupos de obreros: aquellos que eran efectivamente ferroviarios y aquellos otros que se dedicaban al tendido de vías y a la realización de las obras de arte (como se denominaba a la construcción de puentes y estaciones).

En un principio, en el volumen total de ocupados, la relación numérica de cada grupo era igualitaria.⁴

Las condiciones de trabajo de los peones dedicados al tendido y a la construcción estaban signadas por las violentas oscilaciones del paro forzoso, fenómeno éste estructural a la forma de organización de este sector. Estos trabajadores eran contratados a jornal a fin de cumplir con alguna de las etapas de crecimiento de la línea férrea en cuestión. Su contrato se extendía por unos meses, a lo sumo un año, luego de lo cual debían conseguir una nueva ocupación debido a que, al terminar el trabajo de extensión, las empresas no podían reabsorber, volúmenes tan importantes de mano de obra sin calificación.⁵

Sus salarios eran muy bajos y continuamente se veían obligados a cambiar de trabajo. La alternativa laboral que implicó un fuerte intercambio con el sector agrícola, estuvo signada por el ámbito geográfico. Por esto, la situación más común era que los peones abandonaran su empleo en la «punta de rieles» que se internaba en el área cultivada, para ir a levantar la cosecha, tarea por la que recibían mejores salarios.⁶

La reiteración de este fenómeno de ocupación intermitente en el ferrocarril, llevó a las propias empresas a organizar su época de mayor trabajo en los meses de invierno, deteniendo el ritmo en el verano. Prever estas fluctuaciones les evitó competir con los salarios de cosecha, ahorrando costos

sobre la mano de obra en la época que la demanda de la fuerza laboral tendía a aumentar sobre la oferta, encareciéndola.

Esta actitud de abandonar el trabajo, sin haber sido despedido es muy significativa, pues nos muestra que el peón no tenía expectativas de convertirse en un obrero ferroviario, aunque algunos eventualmente fueran luego reclutados por las empresas, como tales.

Así, en un principio y posteriormente en las zonas de reciente expansión ferroviaria, estaremos lejos de la comunidad ocupacional a la que se refiere Joel Horowitz para la década de 1920, debido a la coexistencia de un número tan importante de trabajadores con empleo temporal, con un grupo -muchas veces más reducido- de trabajadores con funciones ferroviarias específicas.⁷

En este sentido, si se analizan los legajos del personal de las empresas privadas o estatales se observa que no se computó en ningún caso antigüedad por haber trabajado en el tendido de vías. De los que han ingresado como peones de vía, queda claro que su función es el mantenimiento de la ya existente y de ninguna manera la creación de nuevos metros de la misma. Se desprende así, que ni las empresa ni los trabajadores consideraron a estos hombres como ferroviarios. Si algunos ferroviarios habían, en primera instancia, trabajado en el tendido de rieles éste eran un dato que las empresas no registraban como parte del legajo personal del trabajador.

Al respecto, también es significativo que las cuadrillas de los peones de construcción de vías y obras fueran contratados mediante el uso de agencias de colocación estatal o privadas, mientras que el reclutamiento de obreros ferroviarios propiamente dichos estuvo a cargo directamente de la empresa.⁸

Un renglón a parte merece destacar la importancia que tuvo la llegada del ferrocarril al interior del país. En muchas ocasiones fue fuente principal de ocupación de los habitantes del lugar. En estos pueblos del interior del país, se prolongó en el tiempo y aún se extendió al ámbito propio del trabajo ferroviario el abandono de las tareas para concurrir a la cosecha. El retorno al ferrocarril estaba relativamente asegurado por la misma falta de competencia en la oferta de mano de obra.⁹

Reclutamiento de trabajadores ferroviarios, nacionalidad y parentesco

En lo referente al mercado de trabajo ferroviario propiamente dicho una relectura y análisis de algunas huelgas entre 1888 y 1912, que llevan adelante los obreros del ferrocarril nos permite observar y estudiar como se fueron perfilando las pautas de reclutamiento de mano de obra en relación con el volumen de la oferta de trabajo, el ciclo del capital ferroviario en la Argentina, la actividad gremial y la organización y división técnica y social del trabajo en el ferrocarril.

En los comienzos las empresas - según nos informan los libros clásicos- contrataron el personal especializado en el extranjero, mientras reclutaban la mano de obra no calificada entre nativos e inmigrantes que se encontraban en el país.¹⁰

Si la contratación de la mano de obra se hacía en el extranjero incluía el pago del pasaje de ida, así como la manutención hasta llegar a la Argentina. El salario inicial solía fijarse antes de emprender el viaje. Quién así se embarcase contaba con trabajo seguro al arribar, pero desconocía la ciudad o pueblo donde iría a vivir. No estaba tampoco asegurado su alojamiento, él que provisoriamente se realizaba en las inadecuadas dependencias del ferrocarril de la empresa contratista.¹¹

En el país, una parte de la mano de obra se reclutaba entre los parientes de los trabajadores, especialmente en los talleres y estaciones del interior. En las listas de los huelguistas de 1896, figuran padres, hijos y tíos trabajando en un mismo taller. También se puede observar en el F.C.Sud, en los talleres de San Antonio Oeste, la presencia de verdaderas «dinastías» de trabajadores¹².

Este reclutamiento familiar no implicaba el ingreso al mismo oficio. Muy por el contrario la familia se distribuía no sólo en distintos oficios y categorías de una misma sección sino en las diferentes secciones del mismo Ferrocarril.¹³

A este reclutamiento familiar, se suma especialmente en el interior, el de la nacionalidad. Si bien existen centros ferroviarios formados por

una mayoría de inmigrantes, tal el caso de San Antonio Oeste, ya mencionado, que en el siglo XIX y XX posee una importante cantidad de obreros italianos y polacos, cuyos hijos trabajarán también en el ferrocarril; la preferencia se volcó hacia los obreros nativos.¹⁴

La Ley Nacional de Ferrocarriles de 1892 y el establecimiento de un examen para maquinistas, que exigía el conocimiento del idioma nacional y la existencia de pruebas de gramática cuya exigencia fue un requisito para ingresar al ferrocarril se extendería a los operarios de los Talleres (por el momento ignoramos cuando se implantó estas pruebas en forma generalizada, aunque suponemos que fue posterior a la de los maquinistas), deben haber transformado las características étnicas del trabajo ferroviario.

En la década de 1910, la cantidad de argentinos nativos es significativa, pudiendo relacionarse esto con la implantación de las nuevas exigencias para ingresar al ferrocarril.

Si bien, la legislación indudablemente fue en este aspecto una presión que volcó el peso hacia el uso de mano de obra nativa o con conocimiento del idioma castellano, la realidad imponía a la empresa -especialmente en determinadas categorías ocupacionales- la necesidad de contar con estos trabajadores.

Hacer la carrera de ferroviario en la Sección Tráfico -una de las más numerosas por la cantidad de categorías ocupacionales que abarcaba, algunas de ellas de importancia social decisiva para la empresa por la relación directa del personal con las cargas y los pasajeros- desde guardatren, telegrafista, ayudante de Jefe o Jefe de estación- requería de un buen manejo del idioma nacional. Además, se debe recordar que en una estructura jerarquizada como lo fue el mundo del trabajo ferroviario, todo movimiento normal como la solución de cualquier problema, estaba mediado por notas escritas, desde las categorías inferiores hasta los Jefes.¹⁵

En los Ferrocarriles del Estado el reclutamiento se realizaba mayoritariamente entre argentinos, fundamentalmente porque estos centros quedaban alejados del núcleo de la economía agroexportadora y hasta ellos no llegaban inmigrantes.

En la Patagonia, una parte significativa de los empleados

estaba conformada por argentinos de ascendencia mapuche e incluso por migrantes de las provincias del norte. En el resto de los Ferrocarriles del Estado, los operarios eran nativos de la región.¹⁶

Trabajo a destajo, sector moderno y resabios artesanales

Sin dudas la organización del trabajo ferroviario está identificada claramente con las formas capitalistas de las que surgió.

Tal como lo señalan Luis A. Romero e Hilda Sabato en su último libro, el trabajo a destajo estuvo asociado tanto al trabajo mecanizado del sector moderno como con formas artesanales del trabajo por oficio.¹⁷

En el ferrocarril, los destajistas eran parte de los operarios de los talleres de reparaciones de locomotoras y vagones que cobraban según la relación -fijada por la empresa- entre el tiempo y la cantidad de trabajo realizado. A pesar que los obreros sometidos al régimen del destajo lo combatieron en recurrentes luchas, Juan Alsina nos informa que a principios del siglo XX esta forma estaba generalizada en los talleres. La importantísima huelga de 1896, que se prolongó durante 4 meses y que por la magnitud y la perseverancia de los trabajadores en la lucha se consideró la primer huelga de importancia en nuestro país y en Sudamérica, tuvo como uno de sus reclamos principales la abolición del mismo.¹⁸

Si bien este sistema de trabajo a destajo, a diferencia del trabajo artesanal, no se realizaba a domicilio sino en los talleres tecnológicamente más avanzados de la época con maquinaria que usaba aire comprimido y abastecido con electricidad generada en una usina propia, el obrero debía, a semejanza de cualquier trabajador artesanal especializado llevar sus propias herramientas.

Así, tanto en la huelga de 1889 como en la de 1896, frente al fracaso y al despido, la preocupación final de los huelguistas será encontrar la forma de entrar al taller a recobrar sus herramientas para conseguir o cumplir con sus nuevas ocupaciones.¹⁹

De esta forma, las empresas se ahorraban parte de la inversión en capital constante y evitaban parte de las pérdidas por amortización del mismo, a la vez que se aseguraba que por el jornal diario existiera un excedente determinado por la norma standarizada impuesta al obrero. El trabajo a destajo con sus rasgos taylorianos permitió en este sector moderno, el incremento de la productividad y de la intensidad del trabajo.²⁰

En el contexto de la cantidad de huelgas que la perseverancia de los ferroviarios estimuló en 1896, debemos considerar la de los obreros mecánicos, que exigían el mismo pliego de condiciones solicitado a las empresas ferroviarias por los obreros de los Talleres.

Si bien el fracaso final -reclamos rechazados por la patronal- fue el mismo en los dos casos, el doble conflicto pone en evidencia, sobre todo en relación a la huelga en los talleres de Solá del F.C.Sud, que el trabajo en los ferrocarriles era intercambiable con el que se realizaba en los talleres metalúrgicos, marcando aún los vestigios de una afinidad por oficio sobre la integración al lugar de trabajo. A la vez que los carriles separados por los que marcharon las huelgas nos marca el creciente sentimiento de pertenencia al mundo ferroviario, en este momento de transición.²¹

Otro elemento que nos marca la persistencia del trabajador especializado, es la apropiación imaginaria que el maquinista hace de su herramienta de trabajo, la locomotora. Arturo Colemann, no informa como entre 1872 y 1889 la locomotora era casi propiedad privada del conductor, quien la lustraba y cuidaba, al punto de evitar que se desgastara rápidamente realizando viajes largos. La llegada de «Mister» Barrow al F.C. Sud (el Mister Barros, de La Vanguardia) terminó con la identidad común que existía entre el maquinista y la locomotora, transformando el sistema en «pooled». Las máquinas fueron intercambiadas entre conductores, posibilitando que cada máquina realizara viajes más extensos.²²

La gestión de Barrow frente al F.C. Sud sería notable por la racionalización en la organización del trabajo y por la decidida resistencia con que la empresa -en comparación con sus similares- haría frente a los reclamos obreros.²³

Empresas y conflictos ferroviarios

El comienzo de los conflictos huelguísticos a fines de la década de 1880, impuso a las empresas una experiencia que conllevó un replanteo de sus estrategias de reclutamiento de mano de obra.

En el contexto del crecimiento y la expansión ferroviaria y de la fuerte inmigración, las empresas resolvieron los primeros conflictos - con los obreros de los Talleres- a su favor, contratando nuevos operarios en el extranjero, cuya calificación se aseguraban al momento de reclutarlos. El lapso de tiempo transcurrido entre la contratación en el extranjero y la efectiva llegada de los nuevos obreros, pudo sobrellevarse por el stock de locomotoras nuevas, que permitían reemplazar las que se descomponían durante la huelga, y por el acuerdo patronal. Las empresas más poderosas como el F.C. Sud prestaron sus máquinas a otras empresas que carecían de reservas.²⁴

Fractura del frente obrero

Otro mecanismo usado por las empresas de capital extranjero fue alentar la fractura del frente obrero al negociar por separado con los obreros organizados en La Fraternidad (maquinistas y fogoneros) con respecto al grueso de los operarios de las otras secciones (especialmente de Tráfico y Talleres)²⁵

Los arreglos sucesivos que las empresas harían con La Fraternidad les asegurarían el cumplimiento de los cronogramas de trenes en forma normal. Así, la estrategia patronal fue debilitar la capacidad de los trabajadores de las otras secciones, al negociar por separado con la Sección Tracción, asegurando que no se afectara la economía agroexportadora por la interrupción del servicio de cargas. La duración de las huelgas dependería exclusivamente de la capacidad de resistencia de los obreros.

Este proceso llevará a la diferenciación de las condiciones de trabajo de los maquinistas y los fogoneros en relación al resto de los operarios del Ferrocarril, estimulando la división de la organización gremial, prevaleciente hasta nuestros días.

Este proceso de segmentación interno se manifestará en toda su amplitud, cuando esta primera etapa, caracterizada por una continua absorción de mano de obra, sea interrumpida por los cambios en el comercio mundial como resultado del conflicto bélico. El impacto de la Primera Guerra Mundial en 1914-15 sobre la demanda de mano de obra del sector del transporte que estaba vinculado al comercio de exportación e importación implicó un profundo reordenamiento del mercado interno de trabajo.

Así en un primer momento el Ferrocarril no sólo dejó de absorber mano de obra sino que comenzó a expulsar trabajadores por reducción de personal, a la vez que congelaba los salarios, manteniéndolos estables durante la guerra a pesar del aumento de la carestía de la vida.

La reducción se hizo a expensas del personal más nuevo de la empresa que perteneciera a las secciones de Talleres y Tráfico, sin afectar a maquinistas y foguistas. Estos últimos sufrieron descensos en la jerarquía laboral y traslados a otras secciones diferentes a la de Tracción, pero en ningún caso se vieron afectados por la desocupación o la reducción salarial, ya que guardaban por convenio entre La Fraternidad y las Empresas la antigüedad y la categoría laboral.

En cambio, otro importante número de trabajadores de Talleres y Tráfico sufrieron rebajas salariales como consecuencia del descenso en la jerarquía laboral como así también traslados a otros puntos geográficos según las necesidades de la empresa en la reorganización por la reducción de personal.²⁶

Reclutamiento diferencial y aprendizaje en el lugar de trabajo

Si bien las empresa, en el período anterior a la Primera Guerra Mundial podían remplazar obreros sin calificación e incluso obreros calificados y eran tan fuertes que podían contestar una huelga con un lock-out, es indudable que trataron de asegurarse la mayor cantidad de mano de obra con conocimientos específicos sobre ferrocarriles.

Como las empresas ferroviarias tenían una demanda de mano de obra de heterogénea calificación que contrastaba con la oferta

homogénea de trabajadores sin calificación del mercado de trabajo nacional, debieron recurrir por un lado a un reclutamiento diferencial de la fuerza de trabajo que combinara los conocimientos propios del oficio y la importancia social de una ocupación, y por otro lado el aprendizaje del oficio en el lugar de trabajo.²⁷

Así, la Administración se manejaba a través de cartas de recomendación otorgadas por miembros de la comunidad británica en Buenos Aires, pero también de argentinos conectados al círculo de Gerentes y Jefes del Ferrocarril.

Las Secciones de Tráfico, Talleres y Vías y Obras, estaba compuesta por obreros que ingresaban a las empresas como peones accidentales o practicantes, con paga por jornal o sin paga respectivamente, hasta rendir la prueba de admisión. La misma consistía en la aprobación de un examen de conocimientos generales: correcta escritura en castellano y manejo de las cuatro operaciones fundamentales en matemática; así como también debían demostrar un conocimiento suficiente sobre las cuestiones específicas normalizadas en el RITO (Reglamento Interno Técnico Operativo) referentes a la función que el postulante deseaba desempeñar.

En cuanto a la Sección Tracción, esta estaba compuesta por los foguistas y maquinistas. Hasta 1898 no existió el requisito de una capacitación especial para los conductores de locomotoras. La aparición de una reglamentación específica implicó la separación de este grupo de trabajadores de las condiciones generales imperantes para el resto, sentando las bases de la segmentación de los trabajadores ferroviarios.²⁸

Por otro lado, las empresas de capitales británicos estimularon el aprendizaje de los distintos oficios especializados que requerían los ferrocarriles, a través de una división del trabajo que implicaba un escalonamiento entre la jerarquía ocupacional desde los peones sin calificación hasta las categorías altamente especializadas - torneros y ajustadores de máquinas a vapor. Además cada sección poseía un escalonamiento que permitía una carrera laboral desde las categorías más bajas hasta otras que no necesariamente denominaríamos especializadas. Tal el caso en la sección Tráfico, con la secuencia peón- guarda- jefe de Estación, que no implicaba un salto cualitativo en el último categoría ya que quien llegaba a Jefe de Estación conocía por

experiencia todas las tareas intermedias, las que no eran especializadas pues requerían la creación de hábitos de trabajo más que de conocimientos propiamente dichos. Sin embargo la significación social del puesto de Jefe de Estación, en tanto representante de la empresa frente a la sociedad, actuaba equiparando su importancia como trabajador a la de un obrero cuya calificación técnica le permitiera resolver problemas específicos del ferrocarril.

Con todas estas características, las empresas ferroviarias inglesas - y también las estatales- fueron las únicas en poseer tan nítidamente en esta época en la Argentina, un mercado de trabajo interno como lo tendrían otras empresas capitalistas en la entreguerra y se generalizaría luego de la Segunda Guerra Mundial.

Si bien la formación de este tipo de mercado tendía a asegurar una oferta de mano de obra calificada generaba una tendencia a la estabilidad laboral, que caracterizaría al empleo en el ferrocarril y sería, indudablemente una de las bases de la comunidad ocupacional ferroviaria.

A modo de conclusión

En el período inicial, 1860-1914, las empresas fueron delineando en su relación con los obreros - que progresivamente se volvía más conflictiva- los requisitos diferenciales para la aceptación de nuevos trabajadores.

Estas pautas de reclutamiento se vinculaban no sólo con la calificación del trabajo que el obrero desempeñaría -tal el caso de ajustadores, caldereros, tomeros y maquinistas entre otros- sino con la importancia económica y social que dicha categoría laboral tuviera para las empresas británicas, como era el caso de los maquinistas y de los jefes de estación.

Además, las empresas organizaron un mercado de trabajo interno al ferrocarril, que llevaba a los obreros a capacitarse y adquirir un oficio, permitiéndoles prescindir de la demanda de obreros calificados en un mercado en el que eran escasos.

Pautas diferenciales de reclutamiento de mano de obra y organización de un mercado interno fueron estrategias empresariales para

controlar sus crecientes conflictos con los trabajadores, en el marco de un proceso complejo de transición en la composición étnica, los grados de calificación de los obreros, las formas organizativas del trabajo ferroviario y la conformación de los sindicatos ferroviarios.

Notas

¹ «La industria del transporte ocupa en la República Argentina más de 250.000 hombres; después del trabajo agrícola es el más importante por el número, pero lo es mucho más por su efecto en la riqueza pública y privada», según nos informa para 1904 Juan Bialet Massé en su *Informe sobre el estado de la clase obrera (I)*. Edición de Hyspamérica, p.401. Pero en este último sector la demanda fundamental era de mano de obra sin calificar.

² Entre las obras que contribuyeron al planteamiento de estas problemáticas se pueden mencionar: Bergquist, Charles. *Los trabajadores en la historia latinoamericana*. Bogotá, Siglo XXI, 1988; Bravermann, Harry. *Trabajo y Capital Monopolista*. Madrid, Ediciones de Nuestro Tiempo, 1987; Coriat, Benjamín. *El taller y el cronómetro*. México, Siglo XXI, 1977 y *El taller y el robot. Ensayos sobre el fordismo y la producción en masa en la era de la electrónica*. México, Siglo XXI, 1992; Doering, Peter y Piore, Michael. *Mercados internos de trabajo y análisis laboral*. Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1985; Gordon, D.; Edwards, R.; Reich M., *Trabajo segmentado, trabajadores divididos*. Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1987; Hobsbawm, Eric. *Trabajadores* Barcelona, Crítica, 1979 y *El mundo del trabajo*. Ídem; Horowitz, Joel. Ideologías sindicales y políticas estatales en la Argentina, (1930-1943), en *Desarrollo Económico* Nro. 94, julio/septiembre de 1984 y *Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943)*. La formación de una elite obrera, en *Desarrollo económico*, vol 25 (oct./dic. de 1985); Neffa, J. C. *El proceso de trabajo y la economía de tiempo*. Bs. As.,

Humanitas, 1990; Osterman, Paul. *Los mercados internos de trabajo*. Madrid, Ministerio de Trabajo, 1988; Rock, David. *El radicalismo Argentino. 1890 - 1930*. Buenos Aires, Amorrortu, 1975; Romero, José Luis y Sábato, Hilda. *Los trabajadores de Buenos Aires. La experiencia del mercado 1850-1880*. Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1992; Scalabrini Ortíz, Raúl. *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. Buenos Aires, Plus Ultra, 1955; Thompson, E. P. *La formación de la clase obrera inglesa*. Barcelona, Crítica, 1990 y *Tradición, conciencia y revuelta de clase*. Ídem, 1984.

³ Según el Censo de Sindicatos, realizados a fines de 1940 por el Departamento Nacional del Trabajo, la Unión Ferroviaria (U.F.) contaba con 90.000 de los cuales 67.688 eran cotizantes y La Fraternidad (L.F.) alcanzaba a 12.795. La U. F. era el gremio más importante numéricamente, seguido en importancia para esa época por la Federación de Obreros de la Construcción (FONC) con 58.680 afiliados. Los datos fueron extraídos de Rotondaro, Rubén. *Realidad y cambio en el sindicalismo*. Buenos Aires, Pleamar, 1971.

⁴ Según los datos obtenidos de las Memorias del Ministerio de Obras Públicas de la Nación. correspondientes a los años 1884, 1888, 1889, 1890 y 1891 y en El Diario, 23 de octubre de 1888.

⁵ Panettieri, José. *El paro forzoso en la Argentina agroexportadora*. CEAL, 1988. Allí se conceptualiza el paro forzoso como «la resultante de la imposibilidad material que experimentan los trabajadores, en un momento dado, de utilizar con provecho sus aptitudes y conocimientos». p 4

⁶ La diferencia salarial entre el trabajo como peón de cosecha o como peón ferrocarrilero no se puede establecer a partir de datos cuantitativos, debido a la escasez de registros para la época sobre salarios y a la discontinuidad de la información. Sin embargo, se encuentran datos cualitativos sobre este problema en: Alsina, Juan. *El obrero en la República Argentina*, así como en la prensa periódica que hace referencia a la detención de los trabajos del tendido ferroviario en las áreas rurales por el comienzo de la cosecha que atraía con sus salarios diferenciales a los peones del ferrocarril; por ejemplo: «Ramal de Tres Arroyos a Lobería» *La Nueva Provincia*, Bahía Blanca, 8 de marzo de 1904, entre otros.

⁷ El concepto de comunidad ocupacional es tomada por Horowitz del sociólogo inglés Graeme Salaman que señala que la comunidad ocupacional representa una relación particular entre el trabajo y el resto de la vida; ... los integrantes de las comunidades ocupacionales están de tal modo influidos por su trabajo, que su vida entera se halla impregnada de las relaciones, intereses y valores desarrollados en él ... Ver Horowitz, Joel. Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una elite obrera.» en *Desarrollo Económico* v.25 (octubre-diciembre 1985).

⁸ Ver Avisos Clasificados en *La Nación*, 1, 5 y 17 de diciembre de 1889.

⁹ Al respecto Juan Alsina en *El obrero en la República Argentina* nos informa que «la época de maximun de trabajo es regularmente en los meses en que se paraliza el trabajo de la cosecha de trigo, etc. siendo de abril hasta mediados de diciembre, por cuyos meses hay mayor personal en los Talleres. La época de mínimun de trabajo es en los meses de enero a mayo inclusive, época en la que escasea el personal por irse a la campaña a los trabajos de la cosecha y que tampoco se hace muy necesario por cuanto en los meses del año de mayor trabajo se aprovecha del personal para dejar máquinas, vagones, etc., en el mejor estado posible para el transporte de los cereales de la cosecha, que son los meses de mayor tráfico». p.171 de la primera edición, 1905.

¹⁰ Biale Massé, Juan. op. cit. y Scalabrini Ortíz, Raúl. *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. Buenos Aires, Plus Ultra, 1955.

¹¹ *La Nación*, 30 de noviembre de 1896. De las formas de reclutamiento durante la huelga se desprende que la empresas contrataban mano de obra en el extranjero y que según sus necesidades las destinaba a puntos tan distantes entre sí como Bahía Blanca o Tolosa. tal el caso del F.C.Sud. También, «Los mecánicos italianos» en *La Vanguardia*, 19 de diciembre de 1896.

¹² *La vanguardia*, 21 de noviembre de 1896 y Archivo Ferroviario Legajos de la Familia M. P. Legajos M.1936, M.1924, M.6316, M.1233 y M.L., Legajos M.2767, M. 1353, M.5656

¹³ Archivo Ferroviario. Por ejemplo la familia M. Los legajos muestran que el abuelo L.M1625, italiano, de la Sección Tráfico, peón general, su hijo, argentino M.3901 será Jefe de Sección 3ra. y su nieto M.A. ingresará como peón a la Sección Mecánica del mismo ferrocarril.

¹⁴ Biale Massé, Juan, op. cit. y Archivo Ferroviario, legajos citados en ¹⁰

¹⁵ Archivo Ferroviario. Esto se evidencia de la lectura de la correspondencia interna de las empresas. La solución de los conflictos seguía una vía jerárquica, que implicaba la redacción de notas sucesivas dando explicaciones desde los trabajadores de las categorías ocupacionales más bajas, pasando por los jefes intermedios hasta llegar -según la gravedad del problema- al nivel gerencial. Merece destacarse que la correspondencia entre los jefes y gerentes, se realizaba tanto en castellano como en inglés.

¹⁶ Archivo Ferroviario. En el Ferrocarril del Estado en Puerto Madryn, aparece tanto el caso de descendientes mapuches (Leg. de R, A) como el caso de migrantes interno (Leg. R.J.H.) junto al ingreso de algunos extranjeros (leg. N(S)C.), polaco.

¹⁷ Romero, José Luis y Sábato, Hilda. *Los trabajadores de Buenos Aires. La experiencia del mercado 1850-1880*. Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1992. Capítulo V.

18 Ver, Alsina, Juan. op. cit. Para 1905, el trabajo a destajo se había generalizado en los talleres ferroviarios. Según, Alsina los obreros se habían beneficiado económicamente al trabajar por obra, contrastando su opinión con los numerosos reclamos obreros en contra de esta forma de trabajo.

19 Ver *La Prensa*, 6 de noviembre de 1889 y *La Vanguardia*, 12 diciembre de 1896

20 Ver: Coriat, Benjamín. *El taller y el cronómetro*. México, Siglo XXI, 1977

21 Ver *La Nación*, 26 de agosto de 1896.

22 Colemann, Arturo. *Mi vida de ferroviario inglés en la Argentina 1887-1947*. Buenos Aires, 1948.

23 Rogind, Williams. *Historia del Ferrocarril del Sud*. Buenos Aires, Establecimiento Gráfico, 1937.

24 Ver *La Nación*. 1 de octubre de 1896.

25 El ejemplo más claro es el arreglo de las empresas con los maquinistas y foguistas del ferrocarril, evitando que se unieran con sus reclamos a la huelga declarada por los operarios de los talleres. *La Nación*, 1º de septiembre de 1896.

26 Archivo Ferroviario. El estudio de las Fichas

del personal en la época de la Primera Guerra muestra las reducciones de personal y las rebajas salariales: fichas récord, entre otras Th 337 y Th 2286. También «Escalafón para el personal de máquinas» y «La estabilidad de los ferroviarios en sus empleos» en *El Ferroviario*, 1-01-22 y 15-02-22 respectivamente.

27 Archivo Ferroviario. El ingreso por sección, el ascenso de categoría en cada especialidad, la evaluación del conocimiento específico combinado a la antigüedad y a los antecedentes de conducta de cada trabajador se desarrollaron previamente a la existencia de un escalafón laboral. Esto se aprecia claramente en el estudio de los legajos, donde se exponen las razones del ascenso a favor de uno u otro obrero, así como en la información brindada por el estudio de los testimonios de vida, entre otros el de Edgardo Alvarez, mecánico ajustador del F.C.Sud en los Talleres de Locomotoras de Tolosa y por J. Rivara, perteneciente a la administración central de la misma empresa y A. Amoroso, fue foguista y maquinista del F. C. Sud desempeñándose como tal en el área de Tolosa, donde estaba radicada su familia.

28 Sobre los problemas de capacitación laboral de los maquinista ver: Barrancos, Dora. *Organización obrera y formación laboral a principios de siglo: los maquinistas ferroviarios y los trabajadores gráficos*. Universidad Tecnológica Nacional, 1989.

La organización de los procesos de trabajo en la industria textil, 1930-1945

Una aproximación a través del análisis del periódico sindical *El obrero textil*

PROF. ANDREA DEL BONO

Este trabajo es el punto de partida de una investigación que se dedicará al estudio de la organización de los procesos laborales en la industria textil de nuestro país durante el período comprendido entre 1930 y 1945.

Como etapa inicial hemos rastreado la información que sobre este tema nos brinda *El obrero textil*, periódico sindical que entre 1933 y 1945 fue el órgano de expresión de los trabajadores agremiados a la Unión Obrera Textil (UOT)¹.

Hemos escogido el análisis de esta fuente ya que ésta nos ofrece una importante ventaja: la de permitimos conocer la visión de los propios trabajadores acerca de las condiciones de trabajo con la que debían enfrentarse día a día.

Si bien por las páginas de *El Obrero Textil* desfilan las posiciones de los obreros más politizados y comprometidos la modalidad adoptada por el periódico que recurre con frecuencia a la publicación de cartas, denuncias, entrevistas e informes de cada una de las fábricas hace posible un acercamiento bastante directo al pensamiento, no sólo de la «vanguardia revolucionaria», sino también a la percepción del conjunto de la clase trabajadora de la sociedad en que viven, trabajan y mueren.

El paso siguiente se centrará en el análisis de material oficial y de fuentes pertenecientes a organizaciones patronales, con el fin de lograr una comprensión global del fenómeno estudiado.

Nuestro interés por el estudio de los procesos de trabajo dentro de la industria moderna radica en el hecho de que éste ha sido

tradicionalmente un territorio poco explorado por los historiadores argentinos.

La ausencia de este tema se percibe, en primer lugar, en las historias industriales de nuestro país que por fijar su atención en aspectos macroeconómicos, no se detienen en examinar el impacto del crecimiento industrial sobre la organización del trabajo².

Por otra parte, si bien la bibliografía que indaga sobre los problemas que atañen a los trabajadores es abundante, ésta se centró, durante largos años, en el estudio de las organizaciones gremiales y de las luchas por ellas encabezadas³, estos trabajos concentraron su atención sobre las vicisitudes de las elites dirigentes sin plantearse el análisis del mundo del trabajo.

Escritos mayoritariamente por dirigentes del movimiento obrero, estos trabajos tienen por objetivo central reflejar los avances y retrocesos acaecidos en el largo proceso de conformación de la conciencia de clase de los trabajadores argentinos.

Tendremos que esperar hasta la década del sesenta para asistir al primer intento de ampliación temática en los estudios sobre trabajadores. Nos referimos a los aportes generados por la renovación académica que, durante esos años, permitió el ingreso a los estudios universitarios de la sociología y de la moderna historia económica y social, así como a los renovados estudios sobre la inmigración masiva a nuestro país y a los avances realizados sobre historia urbana.

Sin embargo, estos enfoques se mantuvieron durante las décadas pasadas en una importante insularidad, recién durante los últimos años, los investigadores dedicados al estudio de los sectores populares han comenzado a indagar nuevas temáticas. En la búsqueda de la superación de las historias políticas y sindicales se ha desplazado el eje de la atención al análisis de la ideología, de la vida material, de las creencias y de la cultura⁴.

Sin embargo, la comprensión de la situación de los trabajadores dentro de la producción no ha sido suficientemente profundizada⁵. Esto constituye una falencia de la producción historiográfica, ya que son numerosas las razones teóricas que señalan la necesidad del estudio de los procesos de trabajo.

Dado que los procesos de producción son en una sociedad

capitalista transformados incesantemente bajo el ímpetu de la acumulación de capital, un examen detallado de los procesos de trabajo es indispensable para la comprensión del funcionamiento de la sociedad capitalista moderna⁶. Sólo mediante un análisis concreto de la evolución tecnológica y de su interacción con las relaciones sociales, se esclarecerán las características de la organización del trabajo en la sociedad contemporánea.

Partiendo de esta concepción, el estudio del ámbito laboral adquiere fundamental importancia, ya que es en este espacio donde los trabajadores experimentan los efectos de las modificaciones sociales y tecnológicas.

Recordemos la definición que Ricardo Falcón realiza del mundo del trabajo: «El mundo del trabajo aparece entonces como el conjunto de las relaciones que los trabajadores individual y colectivamente establecen en la esfera de la producción, en el ámbito de los lugares de trabajo, entre sí, con los patronos, con el Estado y con las organizaciones y movimientos que pretenden representarlos»⁷.

Por lo tanto, al interrogarnos sobre las características de las relaciones sociales que en él se desarrollan, obtendremos también importantes respuestas acerca del proceso de conformación de la conciencia y de la identidad de los sectores populares.

Así, nuestro objetivo ha sido conocer los cambios que se produjeron en la organización del trabajo en la industria textil de nuestro país y que acompañaron a la reconversión iniciada en 1930.

A partir de esa fecha la industria textil se constituyó en una de las principales ramas en expansión aumentando notablemente tanto su producción como su capacidad instalada⁸.

Los empresarios del sector contaban para ello con las siguientes ventajas: los precios del algodón y de la lana experimentaron descensos importantes aún antes de la gran depresión -continuando su caída hasta bien entrados los años treinta-; los salarios industriales se mantuvieron relativamente estables y finalmente, tampoco se produjeron cambios en los precios de hilados y tejidos gracias a una serie de medidas de tipo cambiario y arancelario⁹.

Durante este período la industria textil gozó de una protección aduanera de aproximadamente el 67%, hecho que posibilitó la expansión y creación de empresas nacionales y el establecimiento de fábricas de capital extranjero¹⁰.

La transformación del sector se realizó no sólo a través de la instalación de nuevas plantas industriales o mediante la ampliación de las ya existentes con maquinaria de alto rendimiento, sino también mediante la aplicación de nuevos sistemas de racionalización¹¹. Dicha reconversión se basó fundamentalmente «en el intento de lograr la plena utilización de la capacidad instalada y en la adopción de tecnologías de gestión que posibilitaran un uso extensivo e intensivo de la fuerza laboral»¹².

Observamos entonces, un importante proceso de modernización acompañado de la implantación de un nuevo modo de consumo productivo de la fuerza de trabajo obrero que trajo aparejado un aumento de la tasa de explotación. Los capitalistas del sector recurrieron a la renovación de la maquinaria no sólo con el objeto de hacer el trabajo más productivo sino también como instrumento de control y sometimiento de los trabajadores.

En este trabajo analizaremos el impacto que este proceso de racionalización capitalista ejerció sobre los trabajadores de la rama textil, ya que algunos de los elementos que lo acompañaron –la reducción del jornal improductivo, el aumento del rendimiento por máquina, la economía del tiempo y el control disciplinario estricto sobre los obreros- afectaron directamente el desenvolvimiento diario de sus tareas.

El marco en el cual situaremos nuestro artículo abarca los sectores más concentrados, con mayor inversión de capital y que daban trabajo a la mayor parte de la mano de obra ocupada en la industria: hilandería de algodón, hilandería de lana, tejeduría de algodón y tejeduría de lana. Existen también otros sectores menos desarrollados de pequeñas empresas y cuentapropistas como el sector de tejidos de punto, el sector de cintas y elásticos y el sector de tejidos de seda que en esta primera etapa quedan fuera de nuestro campo de estudio.

A continuación analizaremos la información que *El Obrero Textil* nos brinda acerca de los siguientes temas: incremento del ritmo laboral

debido a la incorporación de maquinaria, adopción de nuevos sistemas de racionalización (disciplina, duración de la jornada laboral y ampliación de los turnos de trabajo), mano de obra femenina y condiciones y medio ambiente de trabajo.

Incremento del ritmo laboral debido a la incorporación de maquinaria

La incorporación de maquinaria moderna en la industria textil argentina, no se realizó en forma homogénea en todos los sectores. Fue en el sector de tejidos de algodón –el más moderno dentro de la rama– donde se introdujeron mayores innovaciones tecnológicas, centrándose este crecimiento en la adquisición de telares a lanzadera con peines de 90 cm. de ancho y telares automáticos.

La modernización se produjo también en el caso de las hilanderías de algodón, construyéndose nuevas plantas industriales e incorporándose maquinaria moderna a las fábricas ya existentes.

Por su parte, los sectores de hilandería y tejeduría de lana se caracterizaron por el hecho de no haber optado por la renovación tecnológica, sino más bien por haber apuntado a lograr la plena utilización de la capacidad instalada¹³.

El hecho significativo es que –tanto en los sectores más modernos como en aquellos que no realizaron una gran inversión en bienes de capital– se produjo una intensificación del ritmo de trabajo, que se evidenció en el aumento del número de máquinas a controlar por cada operario¹⁴.

Este proceso generó una gran resistencia entre los obreros, que alegaban su imposibilidad física y técnica para aumentar el número de máquinas bajo su control. Esta posición se ve reflejada, por ejemplo, en el pliego de condiciones que los trabajadores de la hilandería de algodón Establecimientos Americanos Gratry, presentaron a la patronal durante la huelga de 1936¹⁵. Frente a la determinación de la casa de que cada tejedor comenzara a vigilar

cuatro telares, el gremio defiende la antigua situación en la que se controlaban un máximo de dos.

Los trabajadores intentaron prevenir las futuras consecuencias del aumento de maquinaria –tales como la superproducción y el desempleo– mediante el pedido de la prohibición de la introducción de máquinas que no respondiesen a una necesidad real, reclamando para ello la realización de una investigación que abarcara a toda la industria.

Por su parte, los empresarios utilizaron la motivación salarial como herramienta para quebrar la resistencia de los trabajadores imponiendo el sistema de remuneración según el rendimiento con el fin de estimular e incentivar el trabajo: los obreros que aceptaran las nuevas condiciones obtendrían un aumento en sus salarios¹⁶.

Sin embargo, este proceso se acentuó a lo largo de todo el período lográndose el incremento de la producción, básicamente, como resultado de la intensificación del ritmo laboral.

En las hilanderías de algodón, por ejemplo, los trabajadores pasaron de controlar 65 husos en 1929 a 122 en 1938, siendo necesarios durante el primer año 3,63 obreros para producir 1000 kilos de hilado y 2,84 en 1939 para obtener el mismo resultado¹⁷. En la industria ocurrió algo parecido, en muchas fábricas los tejedores atendían comúnmente de 4 a 6 telares, cuando lo correcto era atender dos. En las cardas se pasó de 6 a 18, 20 y 24 por obrero; en los telares a lanzadera hasta a 36 telares; y en el devanado se atendían hasta 60 husos en vez de los 30 o 40 reglamentarios¹⁸.

Durante el período estudiado los trabajadores vieron aumentar también la velocidad de las máquinas utilizadas, hecho que empeoró aún más las condiciones de trabajo en las fábricas textiles¹⁹.

No queremos dejar de comentar, aunque más no sea en forma breve, la posición sostenida por la dirigencia sindical de la Unión Obrera Textil en relación al proceso de racionalización acaecido en el sector.

Como hemos visto, el gremio resistió férreamente el aumento del número de máquinas a controlar por cada operario sin embargo, esta reivindicación no conllevaba un rechazo hacia la modernización tecnológica. La dirigencia del sindicato aspiraba a un «progreso técnico que fuese un factor

positivo en el trabajo» deseaba, al igual que los empresarios del sector el perfeccionamiento de la producción nacional con el fin de igualar en calidad a la mercadería extranjera.

Los reclamos del sindicato se dirigían a la ausencia de una reglamentación clara de la organización del trabajo que auspiciaba y permitía la sobreexigencia de los trabajadores provocando, en un corto lapso de tiempo, su agotamiento físico y psíquico.

Si bien en algunos artículos del periódico se encuentra presente el temor de que en tiempos futuros las máquinas reemplazaran al trabajo humano es más frecuente la preocupación por la extenuación física de los obreros; los malos tratos infundados; las malas condiciones de trabajo imperantes en las fábricas (falta de baños y de vestuarios) y por el carácter rutinario de las tareas que poco a poco terminaban con la inteligencia y con el espíritu de iniciativa de los trabajadores.

Adopción de nuevos sistemas de racionalización

Junto con el incremento de maquinaria a controlar los obreros textiles debieron soportar el endurecimiento de la disciplina laboral, hecho que se evidenció en el control más estricto que capataces, jefes y gerentes comenzaron a ejercer sobre los trabajadores.

En todas las fábricas se estableció una estricta supervisión del ritmo de trabajo, del tiempo empleado para el descanso, de la producción alcanzada diariamente y de la conducta de cada operario.

Con el fin de obtener un trabajo más eficiente y un mayor rendimiento por trabajador, los empresarios textiles implementaron un estricto sistema de control y vigilancia²⁰. En las páginas de *El Obrero Textil* son denunciados con periodicidad los abusos e injusticias cometidos por los encargados, que no respetaban las leyes laborales vigentes y mantenían atemorizado al personal con permanentes suspensiones y despidos no justificados.

Comienzan a hacerse frecuentes las sanciones por desobe-

diencia o falta de respeto a los capataces, por interrupción de las tareas sin previa autorización, por merma en la producción o por ausencia al trabajo aún mediando motivos de enfermedad²¹.

Estas medidas apuntaban fundamentalmente a lograr un ritmo de trabajo constante que no debía ser interrumpido por ningún motivo. Así, el trabajo no se detenía ni aún para realizar la limpieza de las máquinas, tarea que se realizaba con éstas en funcionamiento, y que acarreaba numerosos accidentes laborales²².

Con este aumento en la vigilancia los empresarios textiles no sólo intentaban conseguir mejores rendimientos en la producción, sino también ejercer un estricto control político sobre los trabajadores sindicalizados. Así, siempre según la versión de *El Obrero Textil*, existía sobre todo en las grandes fábricas un sistema de espionaje que permitía localizar a los obreros que estaban organizados²³.

En 1941 trabajadores de la hilandería y tejeduría de algodón Grafa, propiedad del conglomerado nacional Bunge y Born, denunciaron al sindicato la existencia de «listas negras». Antes de tomar a los obreros se solicitaba al establecimiento de donde provenían el siguiente informe: 1) «si se le conocen ideas disolventes», 2) «si se le conoce afiliación a alguna sociedad de fuerza» y 3) «concepto que merece de la casa»²⁴.

Según un informe presentado por la Unión Obrera Textil a la Cámara de Diputados, con el fin de solicitar una investigación sobre las condiciones de trabajo en el sector, este mismo procedimiento se seguía en Ducilo, Manufactura Algodonera Argentina, Formio Argentina, Manulana y otras²⁵.

En relación a la duración de la jornada laboral sabemos que era común el incumplimiento generalizado por parte de la patronal de las disposiciones legales vigentes al respecto, siendo reiteradas las denuncias de los trabajadores.

En 1933 el Obrero Textil denunciaba que era común dentro de la industria que se hiciera trabajar a los obreros jornadas de diez, doce y hasta catorce horas diarias²⁶. Los trabajadores defendían su derecho a gozar de una semana laboral de 40 horas y reclamaban infructuosamente la introducción de

1/2 hora de descanso dentro de cada turno, sin que esto significara merma alguna en sus salarios²⁷.

Sin embargo, el incumplimiento de la legislación parece haber sido moneda corriente, especialmente durante los primeros años de la década del treinta.

Otro de los mecanismos utilizados por los empresarios de la rama textil para lograr el aumento de la producción fue el de la ampliación de los turnos de trabajo. Se agregó así, en numerosos establecimientos un tercer turno. Este régimen de trabajo se instituyó como práctica habitual en un gran número de establecimientos textiles, venciendo la oposición de los obreros que lo combatían por sus efectos altamente nocivos a nivel físico y mental²⁸.

Quienes trabajaban en el tercer turno desarrollaban sus tareas desde las 20 hs. a las 6 de la mañana en forma ininterrumpida, ya que no era respetada la ley que estipulaba la duración de la jornada laboral nocturna. Teóricamente, ésta no podía exceder las 8 horas debiéndose computar cada hora sobre la base de 52 minutos, con lo cual, se debía trabajar 7 horas y cobrar por 8.

Esta situación se veía agravada por la práctica imperante en algunos establecimientos de importancia –tal es el caso de la Fábrica Argentina de Alpargatas– donde el trabajo nocturno no era rotativo. Allí, los obreros reclamaban el cambio semanal de los turnos, para que no se viera perjudicado siempre el mismo grupo de trabajadores.

Sobre este punto podemos analizar dos ejemplos que reflejan la posición adoptada por la Unión Obrera Textil para proteger a los trabajadores de las desventajas inherentes al trabajo nocturno. En ambos casos la estrategia es la misma: se reclama el pago de un plus sobre la producción lograda.

En 1933, obreros de diferentes establecimientos textiles, realizaron asambleas para intentar frenar la decisión patronal de imponer el tercer turno de trabajo. Luego de una extensa discusión se decidió aceptar la propuesta, con la condición de que se aumentara el precio por unidad producida para los obreros que hicieran el tercer turno²⁹. Asimismo el gremio logró introducir en el Convenio de la Lana firmado 1937 una cláusula en la que se

especificaba que «cuando se trabajen tres turnos se aumentará la tarifa en un 10% para los obreros del tercer turno»³⁰.

En síntesis, la legislación social apenas tenía impacto en las condiciones de trabajo de los obreros y obreras textiles, por esta razón, las demandas por su cumplimiento figuraban insistentemente en los pliegos de condiciones sindicales presentados durante las huelgas.

Todos estos elementos: el aumento de maquinaria a controlar por cada obrero y el incremento de su velocidad, la implantación de una rígida disciplina de trabajo, la extensión de las jornadas laborales y la exigencia continua de mayor productividad, generaron en los trabajadores la idea de estar inmersos en «un proceso de racionalización ilimitado y aniquilador» que «convierte a hombres y mujeres en autómatas, que terminan agotándose en poco tiempo».

En relación con este punto, existen en la fuente analizada elementos que permiten suponer que los empresarios del sector adoptaron en sus establecimientos elementos propios de la organización científica del trabajo.

En la Sudamtex, por ejemplo, se impuso en numerosas secciones el pago del jornal de acuerdo a la cantidad de kilos producidos, colocándose también carteles destinados a incentivar a los trabajadores: «no se distraiga, ganar más» o «fíjese en la producción de máquinas, ganar más»³¹. Al respecto, el proceso de transformación de la casa Mitau y Grether resulta ilustrativo:

«(...) Vino un hombre que no sabe hablar en castellano, pero que manda sin hablar. Este hombre se trajo un montón de novedades de Europa. (...) Convenció a los patronos de que las obreras producían poco; que es necesario implantar otro sistema de trabajo. (...) Fueron preparadas las máquinas en una bancada con una especie de mesa corrediza. Se comenzó a seleccionar el personal buscando a las más jóvenes y resistentes, (...) se les prometió el oro y el moro y manos a la obra. (...) La obrera trabajando automáticamente se transforma en una máquina, brazos que se mueven aceleradamente al compás de las máquinas en movimientos rítmicos

sin descansar ni un minuto, no se pueden levantar más que dos veces durante las 8 horas de trabajo, si alguna se descomponen no puede dejar el trabajo sin avisar previamente, para ser reemplazada, pues no se puede detener la marcha. Y así diariamente³².»

Esta presión y la aceleración del ritmo de trabajo produjeron una sobreexigencia física que deterioró la salud de los trabajadores.

Se sumaban también como factor agravante las malas condiciones higiénicas y ambientales imperantes en los establecimientos: calor y humedad en la sección tintorería, ambiente cargado de polvo y pelusa en las tejedurías de algodón y ventilación deficiente en los establecimientos. Se hicieron, entonces, habituales los casos de tuberculosis, reuma, agotamiento y pérdida de peso³³.

Mano de obra femenina

Para terminar, analizaremos las características del empleo de femenino durante el período estudiado.

La fuerza de trabajo de la industria textil de nuestro país estuvo conformada históricamente por un alto porcentaje de mano de obra femenina, que llegó a constituir el 57,33% de los trabajadores ocupados en Capital Federal en 1935(34).

Estas mujeres trabajaban en su gran mayoría en las hilanderías de algodón y lana peinada, en los tejidos de punto y medias y en la confección. A éstas se sumaban las trabajadoras que realizaban su trabajo a domicilio: zurcidoras, pinzadoras y costureras que se enfrentaban generalmente con condiciones inferiores a las vigentes en las fábricas ya que no regían para ellas salarios; horarios de trabajo; seguro social ni indemnizaciones.

Según la edad, la fuerza de trabajo femenina de Capital Federal estaba compuesta mayoritariamente por mujeres jóvenes de entre 18 y

24 años (44,27%), seguían en importancia las de 25 a 34 años (27,75%) y las de 35 a 44 (11,58%). Trabajaban también en esta industria un alto porcentaje de mujeres menores de 18 años (10,35%) y en proporciones mucho menores mujeres de 45 a 54 años (3,56%) y mayores de 55 (2,47%)³⁵.

Observando esta distribución por edades constatamos una temprana incorporación de la mujer al mercado de trabajo (antes de los 18 años) y su participación máxima hasta la edad aproximada de la celebración del matrimonio.

Estas cifras nos hablan de la transitoriedad del trabajo femenino y del carácter complementario de su salario dentro de la estructura familiar. Generalmente eran los hombres los encargados de sostener a la familia y el ingreso de la mujer trabajadora –a pesar de que en muchos casos era indispensable para asegurar el sustento familiar– completaba el del padre, marido o hermano.

Según la información suministrada por *El Obrero Textil*, la cantidad de mujeres empleadas en esta industria aumentó durante la década del 30 ya que la simplificación de tareas, producida como resultado de la incorporación de maquinaria moderna, permitió el ingreso de mujeres en reemplazo de mano de obra masculina³⁶.

Estas obreras se incorporaban a las fábricas para el manejo de los telares –tarea considerada calificada– pero también para la realización de trabajos insalubres tales como el trabajo en las cardas o como atahilos, función ésta en que trabajadoras preferentemente menores fueron reemplazando progresivamente a los hombres.

Esta incorporación de mano de obra femenina –barata y dócil– permitió a los capitalistas del sector la progresiva rebaja de los salarios masculinos a lo largo de todo el período.

Frente a este fenómeno los trabajadores organizados levantaron sus voces de protesta denunciando un acelerado proceso de descalificación de la fuerza de trabajo del sector; luego de largos períodos de suspensión los obreros calificados eran reemplazados por personal con menores sueldos que en muchos casos eran mujeres menores u obreros sin entrenamiento alguno.

La gran proporción de mano de obra femenina empleada en

los establecimientos textiles, no se reflejó, sin embargo, en la conquista de puestos bien remunerados. Para 1935 «el personal masculino predominaba entre los cuadros de dirección de la empresa (capataces y subaltermos) que eran los mejor pagos mientras que el grueso de puestos de obreros calificados o semicalificados eran ocupados por mujeres en tanto los peones –varones– percibían salarios superiores aún a los trabajadores de alguna calificación»³⁷.

A esta estratificación laboral que recluía a las mujeres en los puestos peor pagos se sumaba, como desventaja existente en todas las ramas industriales durante el período estudiado, la diferencia de salarios por igual tarea realizada³⁸.

Así, las mujeres empleadas en las cardas ganaban un jornal diario de entre 2 y 3 pesos mientras que un trabajador cobraba por realizar la misma tarea entre 4 y 5 pesos por día; en 1936 el jornal diario de un tejedor era de 4 pesos y el de una tejedora de la misma calificación de 2,50 pesos diarios. Todavía en 1945 la Unión Obrera Textil continuaba reclamando por la igualdad de salarios.

Las mujeres se enfrentaban también a condiciones disciplinarias más estrictas que sus compañeros varones, junto con los trabajadores organizados sufrían más especialmente la presión de los capataces y encargados.

En este caso los abusos parecen haber sido más frecuentes ya que, aprovechando la inferioridad física de las obreras, el personal de vigilancia las amedrentaba mediante amenazas físicas, insultos y malos tratos³⁹.

El personal femenino se encontraba más perjudicado que los hombres en el momento de las revisiones, procedimiento que se realizaban al entrar y salir de las fábricas y que se prestaba comúnmente a exageraciones. Allí donde esto sucedía las trabajadoras reclamaban la presencia de personal «serio» y «respetuoso» durante las revisiones.

Finalmente, merece un comentario el activo papel desempeñado por la Comisión Femenina del sindicato frente a las injusticias y dificultades con que debían enfrentarse las trabajadoras mujeres.

Desde sus primeros ejemplares *El Obrero Textil* contó con una sección exclusivamente dedicada a la problemática de la mujer trabajadora desde donde se alentaba su participación en la Comisiones de Fábrica; su lucha

por condiciones de trabajo y de salario iguales a los del hombre; se difundían sus reivindicaciones específicas y se compartían los logros alcanzados.

Conclusiones

En este trabajo hemos analizado los cambios producidos en la organización del trabajo en la industria textil de nuestro país como resultado de la reconversión industrial iniciada en 1930. Se han estudiado los efectos producidos por la incorporación de maquinaria moderna a los establecimientos del sector, detectándose una intensificación del ritmo del trabajo, que se evidenció en el aumento del número de máquinas a controlar por cada operario. Asimismo pudo corroborarse la adopción, por parte de los empresarios textiles, de sistemas de racionalización tendientes a lograr el descenso de los costos globales de producción tales como el aumento del control directo sobre los trabajadores, la ampliación de la jornada de trabajo y la imposición del tercer turno. Nos hemos detenido también en el impacto de las tareas racionalizadas sobre la organización del trabajo, sobre la salud de los trabajadores y sobre la estructura ocupacional de la industria. En este sentido nuestro interés se centró en la posición ocupada por la mano de obra femenina, analizándose las tareas que ésta realizaba y la retribución recibida.

Notas

¹ Para la realización de este trabajo hemos consultado la colección microfilmada de *El Obrero Textil (1933-1945)* que nos ha sido facilitada por la Fundación Simón Rodríguez.

² Entre otros, Dorfman, Adolfo: *Cincuenta años de industrialización en la Argentina, 1930-1980*, Ediciones Solar, Buenos Aires, 1983; *Historia de la industria argentina*, Solar-Hachette, Buenos Aires, 1970. Jorge, Eduardo: *Industria y concentración económica. Desde principios de siglo hasta el peronismo*, Edit. Siglo XXI, Buenos Aires, 1973.

³ Entre las historias más representativas del movimiento obrero escritas desde una óptica militante podemos mencionar: Oddone, Jacinto: *Gremialismo proletario argentino (1949, socialista)*; Abad de Santillán, Diego: *La FORA ideología y trayectoria (1933, anarquista)*; Marotta, Sebastián: *El movimiento sindical argentino (1960, sindicalista)*; Iscaro, Rubens: *Origen y desarrollo del movimiento sindical argentino (1957, comunista)*.

⁴ Un buen ejemplo de esta renovación puede

hallarse en los trabajos compilados por Diego Armus: *Mundo urbano y cultura popular. Estudios de historia social argentina*. Edit. Sudamericana, Buenos Aires, 1990.

⁵ Debemos mencionar como excepción la investigación de Mirta Lobato sobre la taylorización de los procesos laborales dentro de la industria de la carne a partir de los casos específicos de las fábricas Swift y Armour durante el período comprendido entre 1907 y 1945. Lobato, Mirta: *El taylorismo en la gran industria exportadora argentina 1907-1945*, CEAL, Buenos Aires, 1988.

⁶ Bravermann, Harry: *Trabajo y capital monopolista*, Edit. Nuestro Tiempo, México, 1987

⁷ Falcón, Ricardo: *El mundo del trabajo urbano 1890-1814*, CEIL, Buenos Aires, 1986, p. 10.

⁸ Se puede consultar para un análisis detallado de dicho proceso; Colman, Oscar: *La industria textil y la reconversión extensiva del sector industrial argentino*, en *Ciclos*, Año II, Vol. II, Nro. 2, 1er. semestre de 1992.

⁹ Petrecolla, Alberto: *Determinantes de la inversión en la industria textil 1920-1940*, Documento de trabajo, Instituto Torcuato Di Tella, Septiembre, 1967.

¹⁰ Di Tella, Torcuato: *La Unión Obrera Textil, 1930-1945*, en Torcuato Di Tella (comp.) *Sindicatos como los de antes...*, Fundación Simón Rodríguez, Edit. Biblos, 1993.

¹¹ Informe sobre la industria textil 12 de noviembre de 1939, Departamento Nacional del Trabajo. Citado por Lobato, Mirta: *El taylorismo en la gran industria exportadora argentina 1907-1945*, CEAL, Buenos Aires, 1988.

¹² Colman, Oscar: Op. Cit., p.128

¹³ Colman, Oscar: Op. Cit., p.129

¹⁴ «Donde más se nota este fenómeno es en la industria algodonera, que ocupa alrededor de 20.000 obreros y obreras. En pocos años el número de husos a atender por obrero u obrera se ha multiplicado en forma asombrosa.» Racio-

nalización, en *El Obrero Textil* (en adelante OT), julio de 1941.

¹⁵ Huelga en la casa Graty, OT octubre de 1936. Informe y balance del comité de huelga de la casa Graty, OT, enero de 1937

¹⁶ Los efectos de esta política pueden apreciarse en el siguiente texto: «Ante el ofrecimiento de la casa de trabajar con más telares y ganar algunos pesos más por quincena, algunos compañeros llegan hasta entusiasmarse de esa proposición y no piensan que eso muy malas consecuencias podría traernos...» OT, septiembre de 1941.

¹⁷ Industria Textil. Departamento Nacional del Trabajo, 1939. Citado por Colman, Oscar: Op. Cit, pp.139 a 141.

¹⁸ Racionalización, Op. Cit.

¹⁹ (...) «En algunas fábricas se recarga las máquinas a atender a los obreros; se aumenta la velocidad de las mismas y a su vez no se reduce el horario de labor...» OT, diciembre de 1941. «Cada día se nos exige más producción pues aumentaron la velocidad de las máquinas de forma que ahora se produce un 30% más que antes.» OT, noviembre de 1941.

²⁰ «Los obreros de esta importante establecimiento de medias se han visto en estos últimos tiempos molestados en forma totalmente injustificada con disposiciones y medidas que a diario establecen la innumerable cantidad de jefes, capataces y encargados que esta firma tiene en todas las secciones de la fábrica». Casa Salzmán y Cia., OT, mayo de 1936.

²¹ «Lo hemos suspendido por cuanto al tejer un artículo de nuestra fabricación ha disminuido las pasadas que debían ser de 1000 a 800.» Casa Succari y Essés, OT, agosto de 1937. «En el día de ayer fue despedido el obrero Eduardo Figueras, tintorero con 14 meses de antigüedad por haber faltado al trabajo, previa comprobación de estar enfermo.» Lanera Rioplatense de Lanús, OT, agosto de 1937.

²² Mucha atención a los accidentes de trabajo que a diario suceden, OT, abril de 1942.

23 Casa Campomar y Soulas, OT, noviembre de 1933.

24 Graves denuncias de la Grafa, OT, marzo de 1941.

25 La Unión Obrera Textil denunció a la Cámara de diputados la situación en el gremio textil solicitando una investigación, OT, abril de 1941.

26 «Existen denuncias concretas de que en la sección telares hay una cantidad apreciable de tejedores que trabajan 10 a 12 horas, ocurriendo la mismo en las secciones de zurcido y aprestos donde se trabaja 9, 10 y 11 horas.» Carta publicada en el OT, noviembre de 1933.

27 Los obstáculos con que se enfrentó dicho reclamo se ven con claridad en el siguiente texto:(...) «No se nos quería conceder el descanso. Pero decidimos tomarlo por nuestra cuenta y ahora paramos todas las noches 1/2 hora. Ahora existe el peligro de que a fin de quincena no nos quieran pagar, como nos corresponde, este tiempo». Consiguieron media hora de descanso, OT, septiembre de 1943.

28 Ver el artículo Vivimos para trabajar y dormir, OT, agosto-septiembre, 1943.

29 OT, noviembre de 1933.

30 Ver Convenio de la Lana. Condiciones Comunes, OT, junio, 1937.

31 Trabajo por cuenta, OT, mayo de 1941.

32 Trabajo Standar, OT, noviembre de 1939.

33 Hay que reglamentar las tareas. contra la racionalización inhumana, OT, diciembre de 1938. Atenta contra nuestra salud la racionalización, OT, julio de 1939. Lo que sucede en la Grafa S.A., OT, diciembre de 1942.

34 Censo Industrial de 1935.

35 Porcentajes obtenidos a partir de la información suministrada por *El Obrero Textil* según estadísticas del Departamento Nacional del Trabajo. La mujer y sus reivindicaciones, OT, julio de 1939.

36 «En la industria textil se emplea un elevado porcentaje de mujeres, porcentaje que va en aumento debido a la simplificación de las distintas tareas por el empleo cada vez mayor de maquinaria.» El problema de la organización gremial de las mujeres... OT, agosto de 1934. «Los industriales textiles han venido reemplazando en la mayoría de los trabajos mecánicos de la industria a los hombres por mujeres.» Es una necesidad el mejoramiento del trabajo textil. OT, octubre de 1936.

37 Colman, Oscar: Op.Cit. p. 139. Información obtenida del Censo Industrial de 1935.

38 Se pueden consultar al respecto los siguientes artículos: La obrera textil tiene un lugar en el sindicato, OT febrero de 1937; Importantes tareas realiza la comisión femenina, OT septiembre de 1941; Mujeres que trabajan en fábricas y talleres, OT abril de 1943, entre otros.

39 «Las obrera continúan quejándose de la forma con que se las reprende y del vocabulario inconveniente que se utiliza.» Casa Campomar y Soulas, OT, agosto de 1937. También se puede consultar: Piden más respeto las obreras de la casa Ortega y Kessel, OT, febrero de 1937. Un justificado reclamo hacen las obreras de la casa Salzmán y Cía, OT, febrero de 1937. La mujer y sus reivindicaciones, OT, julio de 1939, entre otros.

Índice

<i>Introducción</i>	5
<i>Abastecimiento, comercialización, mercado de consumo y carestía en la ciudad de Buenos Aires desde fines del siglo pasado hasta 1920</i>	9
PATRICIA GRACIELA FLIER	
<i>Formación del mercado de trabajo ferroviario en la Argentina agroexportadora</i>	40
MARIELA SANSONI	
<i>La organización de los procesos de trabajo en la industria textil, 1930 - 1945. Una aproximación a través del análisis del periódico sindical "El obrero textil"</i>	55
ANDREA DEL BONO	

**Este libro se terminó de imprimir en el
Departamento de Medios Audiovisuales de la
Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación
de la Universidad Nacional de La Plata,
en el mes de octubre de 1994.**