



La paternidad obrera: masculinidad, trabajo ferroviario y cuestión social en las revistas ilustradas de Argentina de principios del siglo xx

The Working-class Fatherhood: Masculinity, Railroad Work and Social Question in the Argentine Magazines in the Early Twentieth Century

SILVANA A. PALERMO

Universidad Nacional de General Sarmiento/Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina

palermosilvi@gmail.com

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-1778-1758>

Abstract: This article examines representations of working-class fatherhood published in widely circulated magazines in Argentina at the beginning of the 20th century. It takes as a case study, the images of railroad workers, locomotive personnel -machinists and firemen-, in particular. In so doing, it seeks to highlight the relevance of commercial press in discussing both the modernity of the labour worlds in Argentina as well as the hardships of living and working conditions of the railroad workers and their families. In addition, this study pays attention to a less studied dimension of working-class masculinity: fatherhood. It explores the place of men in family life and seeks to shed light on prescriptive ideals regarding working-class fathers' responsibility and rights in modern Argentina.

Keywords: Fatherhood; Masculinity; Working-class; Social question; Gender; Argentina.

Resumen: Este artículo examina las representaciones de la paternidad obrera propuestas por las revistas ilustradas de mayor tirada publicadas en la Argentina a principios del siglo xx. Toma como caso de estudio las imágenes de trabajadores ferroviarios, en particular el personal de locomotoras -maquinistas y foguistas. Procura reponer el protagonismo de la prensa comercial en la construcción de un imaginario sobre la modernidad en el mundo laboral tan-

to como en la puesta en discusión de la cuestión social, esto es las carencias y precariedades en las condiciones de vida y de trabajo de estos ferroviarios y sus familias. Por otra parte, este estudio espera contribuir al conocimiento de un aspecto insuficientemente indagado de la masculinidad obrera: la paternidad. Reflexiona sobre el lugar del hombre en la vida familiar y arroja luz sobre las prescripciones en torno a las responsabilidades y derechos de la paternidad en las familias trabajadoras de la Argentina de principios del siglo xx.

Palabras clave: Paternidad; Masculinidad; Trabajadores; Cuestión social; Género; Argentina.

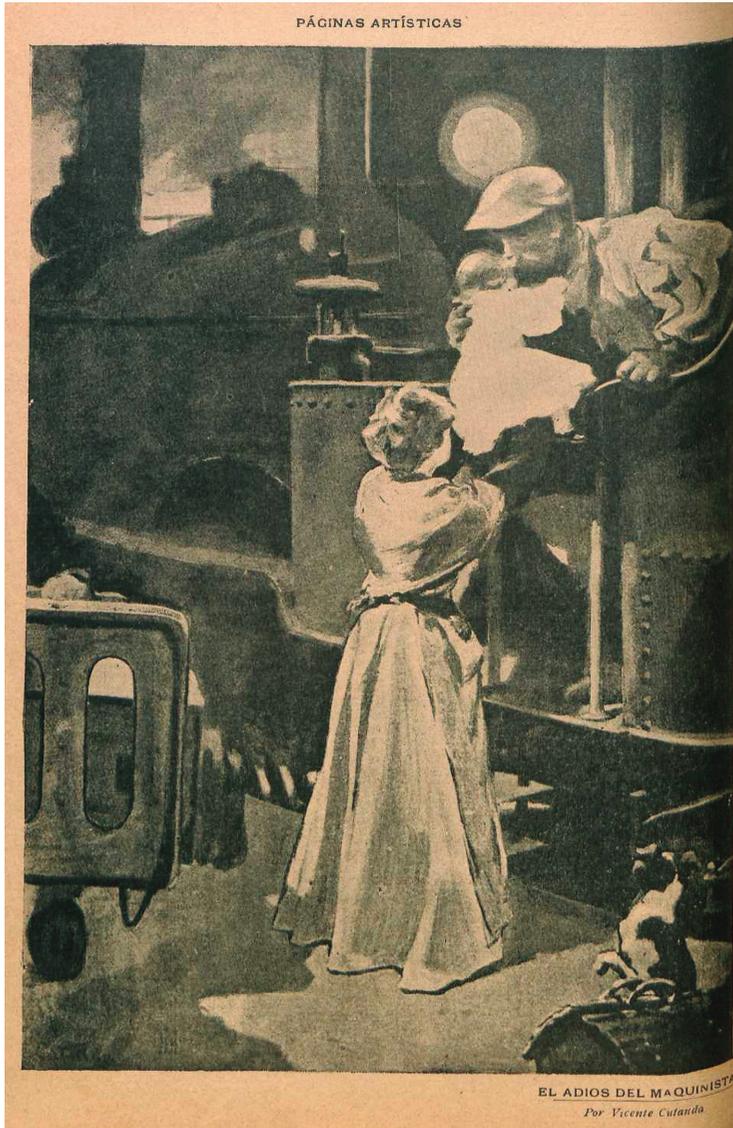


Imagen 1: “Páginas artísticas. El Adiós del maquinista por Vicente Cutanda”, *El Gladiador*, n.º 3, 18 de noviembre de 1904: s/d.

A fines de 1904, *El Gladiador*, un semanario ilustrado que aparecía los viernes en Buenos Aires, publicó en su sección de páginas artísticas un boceto del, por entonces, reconocido pintor madrileño Vicente Cutanda.¹ Como se observa, este ilustra a un trabajador, en su distintivo atuendo de blusa y gorra, al despedirse de una criatura, con seguridad su hijo o hija, alzado por una mujer, presumiblemente su esposa. Un par de detalles refuerzan el cuadro familiar: un perro fiel acompaña la partida y un bolso advierte sobre las pertenencias preparadas para el viaje. Su atractivo —una suerte de sagrada familia obrera— invita a reflexionar sobre las representaciones del trabajo y la vida familiar de los trabajadores publicadas en las revistas de la prensa ilustrada en la Argentina de principios del siglo xx. A partir del caso de los ferroviarios, puntualmente del personal de tracción —maquinistas y foguistas—, este artículo explora las imágenes y cosmovisiones que estas revistas de circulación masiva articularon sobre estos hombres trabajadores. Sobre la base de una selección de notas, ilustraciones y fotografías publicadas en diversos semanarios —*El Gladiador (EG)*, *PBT*, *Fray Mocho (FM)*, *Caras y Caretas (CyC)*— se interroga sobre la creciente visibilidad que los trabajadores, su mundo laboral y cotidianeidad familiar adquirieron en la llamada prensa comercial. Explora las concepciones que estas revistas ofrecieron respecto a los derechos y también obligaciones de estos varones como resultado de su adscripción de clase —en tanto exponentes de oficios juzgados calificados— y también de género, en su condición de padres de familia.

En tanto constructoras de una sociedad moderna, las revistas ilustradas, misceláneas o *magazines* editados en Buenos Aires, al igual que aquellas de otras latitudes, informaban a sus lectores y lectoras sobre innumerables temas de actualidad. Para quien se interesa por la historia de los trabajadores y la cuestión social, estas revistas constituyen un corpus documental privilegiado en tanto el mundo laboral, en su diversidad y transformación, ocupó en sus páginas un lugar de creciente relevancia durante las primeras décadas del siglo xx. Símbolos indiscutidos de innovación tecnológica, los ferrocarriles devinieron un tópico recurrente por múltiples motivos: su capacidad para transformar el paisaje urbano y rural, su centralidad en el desarrollo económico local, su potencial para la expansión del turismo, el dramatismo de sus accidentes, entre otros. El artículo se detiene —en su primera sección— en el análisis de las notas dedicadas a la especificidad de la labor de maquinistas y foguistas. Interrogamos en qué medida estas retrataron al personal de tracción como un universo

¹ Nacido en el seno de una familia acomodada, Vicente Cutanda (1850-1925) se dedicó a la pintura desde joven. A partir de 1880 se desempeñó como profesor de dibujo de la Sociedad Cooperativa de Obreros de Toledo, donde produjo buena parte de su obra, caracterizada por un singular sentido religioso y su atención al mundo obrero. Combinó la pintura de grandes lienzos con “plumillas” costumbristas. “El adiós del maquinista” integra una serie dedicada a la labor ferroviaria. “La huelga de obreros en Vizcaya”, uno de sus cuadros mejor conocidos, lo consagró como exponente del realismo social de fines del siglo xix. Obtuvo premios en reconocidas exposiciones y sus ilustraciones fueron publicadas tanto en revistas comerciales como en la prensa socialista de Bilbao (Cutanda 2004; Cataya 2017-2018).

diferenciado dentro del conjunto de trabajadores manuales, una suerte de “elite obrera”, como la han definido algunos especialistas en función de la precocidad y fuerza de su organización colectiva en la Argentina (Horowitz 1985) y cuáles, a los ojos de estos semanarios, constituían sus cualidades distintivas. La segunda sección de este artículo explora la puesta en discusión de las aristas más adversas de la experiencia laboral del personal de locomotoras. Al respecto, distinguimos tres tópicos centrales: las dramáticas consecuencias de los riesgos laborales; las dificultades para asegurar la manutención del hogar; y el impacto de la experiencia y la conflictividad laboral en la vida familiar.

Sostenemos que, al discurrir sobre ambas caras de la vida laboral del personal de locomotoras, esto es sus atributos distintivos y sus circunstancias desventajosas, estos semanarios subrayaron el valor social del trabajo para una nación que se preciaba moderna y republicana y a la vez terciaron en el debate público sobre los efectos no deseados de la modernización capitalista. Resultaron, en consecuencia, claves para la puesta en locución de la cuestión social, un tema álgido en la Argentina de comienzos de siglo xx al igual que en otras latitudes. Argumentaremos que la visibilización de la vulnerabilidad de hombres trabajadores, aun siendo calificados, se indexó al erosionar la división entre lo público y lo privado y exhibirlos en su condición de padres de familia. El dramatismo de su ausencia, su impotencia ante sus insuficientes ingresos y las precariedades en las condiciones de vida se potenciaban al colocar en primer plano sus responsabilidades de género, esto es su paternidad. El boceto de Cutanda puede considerarse excepcional por su maestría estética, sin embargo, su temática era representativa de la potencia simbólica de esa identificación entre la figura del trabajador y la paternidad, propuesta por las revistas ilustradas.

Este estudio apela al concepto de género como categoría de análisis, en consonancia con una historiografía que, en las últimas décadas, procura ampliar la agenda de investigación sobre los estudios de la historia social del trabajo en América Latina.² Un conjunto de investigaciones ha avanzado en esta dirección al interrogarse sobre las masculinidades. Se aborda el mundo laboral como un espacio privilegiado para la conformación de una identidad de género, los vínculos de solidaridad y las violencias masculinas, los ámbitos de sociabilidad y el honor, el machismo, la sexualidad y las distancias entre prescripciones y prácticas (Baron 2006; French 2000; Teixeira da Silva 2004; Klubock 1998; Andújar *et al.* 2016; Gutiérrez 2013; Scheinkman 2015). Por su parte, la literatura dedicada a la historia del transporte y del ferrocarril, en particular, converge en este interés por priorizar el análisis de la dimensión sexuada. Algunos estudios apuntan a visibilizar a las mujeres en un sector predominantemente masculino, mientras otros problematizan cómo los trabajadores y sus organizaciones concibieron su masculinidad en relación con el mundo laboral, su comunidad y sus hogares (Walsh 2002; Lindsay 1998; Taksa

² Para una revisión más comprensiva sobre la historiografía de género y del trabajo en América Latina, véanse H. Tinsman (2008); Strasser y Tinsman (2010). Sobre Argentina, cf. Scheinkman (2019).

2005; Taillon 2002 y 2011; Pavez Lizarraga y González Rodríguez 2020; Palermo 2009 y 2013).

Este estudio acompaña la creciente atención que se brinda al proceso de construcción del trabajador como varón proveedor en distintos espacios nacionales. La indagación sobre las prescripciones y experiencias en torno a la paternidad obrera, la función del trabajador como proveedor y jefe de familia y las domesticidades masculinas, constituyen, a juicio de algunos especialistas, temáticas insuficientemente indagadas, al menos en comparación con la atención recibida por las maternidades o infancias, ambos campos fecundos y en expansión (Aresti 2020). Como advierte Julie Marie Strange (2015), en su obra sobre la paternidad en la Gran Bretaña de fines del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX, el arraigo de una concepción que supone al padre trabajador como un sujeto ausente, distante y relativamente marginal en la vida familiar —pese al poder legal y social que le otorga la sociedad patriarcal— merece reexaminarse. Este análisis de las representaciones de la paternidad del personal de locomotoras concilia ausencias y presencias de los padres obreros a fin de comprender los sentidos sociales atribuidos a la vida familiar de estos trabajadores y reponer su complejidad. Se interroga sobre las prerrogativas e ideales que trasuntan las notas de los semanarios respecto al trabajador en tanto hombre y, en especial, padre de familia. Documenta esa recurrencia de referencias a la paternidad de los maquinistas y persigue descifrar su sentido en el contexto de la puesta en discusión de los efectos no deseados de la modernización. Así planteada, la reflexión sobre la cuestión social presupone necesariamente avanzar nuestra comprensión sobre las masculinidades y los ideales de familia de la clase trabajadora en la Argentina moderna.

En términos metodológicos, este estudio se nutre de las perspectivas de la historia sociocultural que ha puesto de relieve la centralidad de la prensa popular en la democratización social y la puesta en discusión de problemas sociales y políticos a comienzos del siglo XX (Lobato 2017; Rogers 2008). La valorización de este corpus exige abordajes sensibles a la combinación de recursos textuales y visuales en los que confiaban estos semanarios. En particular, requiere apoyarse en los aportes de especialistas de otras disciplinas, quienes brindan herramientas para escudriñar las singularidades de su discurso textual y también del menú variopinto de imágenes (Gamarnik 2018; Rogers 2008; Szir 2009; Saítta 2000). El análisis de ilustraciones y fotografías supone reconocer que estas adquieren una presencia prácticamente autónoma, pero a la vez en diálogo con el texto, “generando capas de sentidos tanto contrarios como convergentes en relación con el discurso textual” (Gené y Szir 2018, 9). Desde una perspectiva histórica, se subraya la necesidad de examinar los contextos temporales de su edición y los públicos a los que se dirigen. Teniendo en cuenta estas orientaciones, este análisis de las notas de las revistas ilustradas repone sus sentidos en el contexto del debate público sobre la cuestión social, una controversia en la que participan académicos y funcionarios reformistas, las voces de las izquierdas y el movimiento obrero y también terciario, con la diversidad, hibridez y potencia de sus recursos, estas revistas ilustradas.

1. FERROCARRILES, FERROVIARIOS Y MAQUINISTAS EN LAS REVISTAS ILUSTRADAS

Concebidas como productos de una industria editorial en expansión, las revistas ilustradas que circulaban masivamente a principios del siglo xx en Argentina derivaban sus beneficios de la publicidad comercial que plagaba sus páginas, más que de las ventas de sus ejemplares, cuyo precio era módico. Esas ganancias permitían retribuir a caricaturistas, grabadores, dibujantes, fotógrafos, periodistas y escritores por sus colaboraciones. Eran publicaciones de interés general, sensibles a las novedades de un mundo vertiginoso, sus aristas más ordinarias y también más extraordinarias. Incluían textos de distintos estilos –notas periodísticas, entrevistas, ensayos, cuentos y poemas– y abundaban en ilustraciones y fotografías. Así, estos *magazines* contribuyeron al surgimiento del periodismo profesional y su distintivo formato supo ganarles la preferencia de un público amplio, crecientemente alfabetizado, gracias a la implementación de la ley de educación pública, obligatoria y gratuita, y al prestigio de la cultura letrada en el mundo popular.

El vínculo entre lectores ávidos y una propuesta que aspiraba a conquistarlos se fortaleció en las primeras décadas del siglo xx. La demanda retroalimentó la oferta, como lo advierten las tiradas de inicios de 1910. *PBT* oscilaba entre 30.000 y 35.000 ejemplares, *FM* alcanzaba con comodidad los 80.000 y *CyC* publicaba más de 110.000 números por semana. Su circulación alcanzaba todo el territorio nacional, conforme evidencian las diferencias en los costos de suscripción. *PBT*, por ejemplo, fijaba en 2,50 pesos el monto de la suscripción trimestral para la ciudad de Buenos Aires, el cual ascendía a 3,00 pesos para el interior. Por su parte, *FM* replicaba este esquema y, en referencia a su circulación, indicaba que contaba con agencias en Londres y Montevideo. En cambio, *MA* vendía a 10 centavos su ejemplar en toda la república y establecía en un único precio –5 pesos m/n– su suscripción anual (Eujenian 1999, 105). Su circulación extendida y la comodidad de poder ser adquiridos en quioscos de diarios y revistas le aseguraban, en consecuencia, un público amplio.

De múltiples modos las revistas ilustradas se refirieron a la expansión del servicio ferroviario en las primeras décadas del siglo xx. Algunas notas dedicadas a celebrar hitos fundacionales en la historia del riel reconstruyeron sus denodados inicios, las primeras locomotoras y estaciones, la creciente prosperidad agrícola-ganadera que se abría a su paso, e inclusive los rostros de su personal pionero. Otros artículos se referían a las transformaciones del servicio en función de los cambios tecnológicos y las demandas de la naciente sociedad de masas, que los ferrocarriles contribuyeron a crear tanto en Argentina como en el mundo. Se informaba, por ejemplo, sobre los ensayos del sistema de locomoción eléctrica, calificado como la “locomoción del porvenir”, destinado a sustituir la tracción a vapor. Se elogiaba el avance impensado de los rieles ante monumentales obstáculos geográficos y la inauguración de estaciones devenidas en magníficas obras de arquitectura urbana. De igual modo, acaparaba la atención la multiplicación de destinos turísticos a su alcance. En las páginas de estas revistas, el registro del pasado y el presente del ferrocarril en el país se inscribía en un marco más

amplio de transformaciones acaecidas a escala global. Sus lectores y lectoras se topaban con referencias al sistema eléctrico en Estados Unidos en paralelo a idénticos –aunque más modestas– innovaciones implementadas, por ejemplo, en el Ferrocarril Central Argentino. Igualmente, las noticias sobre la inauguración de la gran estación central del Ferrocarril de Pennsylvania en New York se entrecruzaban con aquellas dedicadas a la construcción de la nueva estación Retiro en Buenos Aires.³

Estas revistas se interesaron tanto por el ferrocarril como por los ferroviarios. A la fascinación por la sofisticación tecnológica que simbolizaba este medio de transporte y su vertiginosa expansión a escala mundial correspondió una genuina voluntad por poner en primer plano a quienes, por su preparación y experiencia, se responsabilizaban de su servicio cotidiano. Las notas halagüeñas sobre las novedades y mejoras del servicio solían contar al personal jerárquico –administradores y gerentes– como protagonistas. También se registraban los encuentros y celebraciones del personal superior de las empresas ferroviarias con sus pares o subalternos. Las notas traducían esa intensa sociabilidad de las comunidades ferroviarias, cuyos integrantes compartían no sólo el espacio del trabajo sino además diversas actividades recreativas organizadas en espacios cerrados o al aire libre. Usualmente acompañados por fotografías los registros de bienvenidas, despedidas, ágapes conmemorativos, banquetes, picnics, entre otros proveían de un rico material a las numerosas páginas que estos semanarios dedicaban a las notas sociales.⁴

Exhibieran los pormenores del mundo del trabajo o los usos del tiempo libre de los ferroviarios, los semanarios traducían la densidad y singularidad que adquiría esa comunidad en la Argentina de fines del siglo XIX y principios del siglo XX. Visibilizaban a un colectivo socio-ocupacional heterogéneo, multinacional, como correspondía a un país de inmigración ultramarina y a un sector empresario en el que predominaban las inversiones extranjeras, británicas y francesas, principalmente. Otro de sus rasgos igualmente evidentes consistía en su diversidad en términos de edades. Existía una notoria presencia de hombres maduros, con varios años de experiencia y antigüedad en esas empresas, a punto tal que algunos se hallaban en edad de retiro o a punto de retirarse.⁵ El racconto de los festejos del cincuentenario del inicio de las obras del FCCA o los aniversarios del pionero Ferrocarril Oeste brindaba la oportunidad para testimoniar el recambio generacional que tuvo lugar en las primeras décadas de 1910. Por último, esa

³ *PBT*, “Las estaciones de Nueva York”, 22/07/1911, n.º 347, p.30; *FM* “La nueva estación Retiro del FCCA”, 30/07/1915, n.º 170, p. 47; *PBT*, “La nueva estación Retiro”, 31/07/1915, n.º 557, p. 50.

⁴ *CyC*, por ejemplo, publicaba una foto del banquete celebrado en la Isla Maciel para despedir al secretario del ferrocarril Sud, Mr. D. J. Hickey, por su partida a Europa. Organizado por sus amigos y compañeros de trabajo, el encuentro consistió en un almuerzo, partidas de tiro, bolos y otros entretenimientos, Cf. “La despedida a Mr. D. J. Hickey” 24/04/1902, n.º 186, p. 25. Otros festejos lucían más modestos, como el asado celebrado en la Isla de Carapachay por más de cincuenta jóvenes empleados del FFCC Central Argentino con objeto de “obsequiar a sus jefes”, véase *CyC*, “Tigre. Fiesta de los empleados del F.C.C.A, 1/4/1905, n.º 339, p. 52.

⁵ Cf., en tal sentido, Rimac, “Los jefes de las estaciones ferroviarias”, *FM*, 15/8/1913, n.º 68, pp. 48-9.

activa sociabilidad extra laboral transparentaba la existencia de vínculos estrechos entre compañeros de trabajo y también entre jefes y trabajadores, los cuales cohesionaban a esa comunidad socio-ocupacional, al fomentar afinidades y amistades, construidas a lo largo de años de labor y que, en ocasiones, se sustentaban en relaciones familiares (trabajadores que facilitaban el ingreso de sus hijos, parientes o allegados), dotando así de carnadura a ese ideal de familia ferroviaria que prevalecía en la retórica empresarial.

Naturalmente tratándose del mundo del trabajo ferroviario otra de sus marcas distintivas era la diversidad de oficios. Entre los muchos y diferentes trabajadores manuales empleados en los ferrocarriles, las revistas ilustradas distinguieron a maquinistas y foguistas. Eran ellos, en rigor de verdad, quienes se asociaban inextricablemente a la principal y más revolucionaria novedad tecnológica: la locomotora. Constituían, en consecuencia, un segmento diferenciado y jerarquizado dentro del universo más vasto de trabajadores ferroviarios, pues el manejo de esta nueva tecnología requería calificaciones específicas y sin precedentes. De hecho, en los inicios del desarrollo ferroviario, los primeros maquinistas fueron, por lo general, ingenieros vinculados a la construcción de las líneas o las firmas que fabricaban las locomotoras (Licht 1983, 38-42). De la mano de los primeros constructores y la importación de maquinaria, por lo general de Gran Bretaña, también llegaron los primeros responsables del manejo de las locomotoras. Usualmente representados juntos o a bordo de estas grandes máquinas, las imágenes y textos dedicados a los maquinistas priorizaban la habilidad y el conocimiento de estos hombres en su manejo y control de una tecnología, a la que valoran y dedican tiempo en adiestrarse.

Su formación y modos de capacitación atrajeron la atención de estos semanarios. Cabe recordar que, en Argentina, la ley general de ferrocarriles de 1891 reconoció la necesidad de una certificación para los maquinistas, a la vez que advirtió sobre la necesidad de fundar y sostener escuelas para el personal de conducción. Aún en 1910, sin embargo, este tema seguía siendo materia de controversia entre los funcionarios y las autoridades empresarias en ámbitos especializados, como por ejemplo el Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles realizado en Buenos Aires, aunque sin mayores resultados. En rigor de verdad, el gremio de maquinistas y foguistas La Fraternidad, creado en 1887, tomó en sus manos esta labor, a partir de la organización de academias y cursos en las seccionales gremiales, la publicación de manuales y la dedicación de una sección regular en el periódico gremial sobre conocimientos técnicos. Para el gremio también fue fundamental fortalecer la conciencia de un saber aprendido en el trabajo a partir del tesón que el maquinista experimentado ponía en enseñar al foguista y al pasa-leña, a modo de una cadena virtuosa en la cual la enseñanza del oficio fortalecía a su vez la solidaridad de clase (Ayuso 2019).

Precisamente, en este contexto de reflexión pública sobre la capacitación laboral, la revista *PBT* publicó un artículo sobre el riguroso entrenamiento de los maquinistas en los ferrocarriles ingleses en 1907.⁶ En su nota, de dos páginas completas, informó

⁶ *PBT*, "La educación de un maquinista de Ferrocarril", 14/09/1907, n.º 148, pp. 46-47.

que, a los candidatos, denominados “novicios”, se les exigía el cumplimiento de varios requisitos: haber logrado concluir la escuela, poseer una determinada estatura y haber aprobado una exigente prueba de visión. Su instrucción era de carácter práctico, en la sede de los depósitos de locomotoras fuera de servicio. La primera etapa consistía en aprender a lavar las máquinas, familiarizarse con sus piezas para luego iniciarse en el conocimiento de su funcionamiento e inclusive en nociones básicas de reparaciones. Para alcanzar el grado de foguista debía aprobarse un nuevo examen que incluía el reconocimiento de los colores, una prueba a la que ellos como los maquinistas se veían sometidos cada tres años para evaluar cualquier eventual deterioro de la visión. En caso de producirse una vacante al cargo de maquinista, se le daba paso sólo a aquellos foguistas con varios años de experiencia.

El énfasis del texto de la nota respecto a las exigencias en la formación del personal de conducción se veía reforzado por las fotografías de Gorton, una importante estación del Ferrocarril Central Inglés, donde se capacitaban esos aprendices. Con ellas se componía un mapa de ruta de la trayectoria laboral de estos trabajadores, a la que se calificaba de “profesión”. El cuadro inicial exhibía a un joven presentando su aplicación en la oficina, sometiéndose a los exámenes físicos, aprendiendo a limpiar y reparar locomotoras, haciéndose acreedor de las señales y recibiendo “por fin su nombramiento de conductor de locomotora”. Dos imágenes reforzaban la asociación entre el oficio de maquinista y la posibilidad de realizar una carrera laboral e identificaban este oficio como una labor calificada. La primera foto, en un recuadro central, retrataba a un veterano cuya experiencia lo habilitaba para conducir trenes expresos. La segunda imagen exhibía a un grupo de maquinistas llenando unos formularios y leyendo instrucciones una tarea que, según se asumía, estos trabajadores cumplían con regularidad.

Vale advertir que los artículos de estos semanarios ilustrados trasuntaban que la calificación de los maquinistas y foguistas iba más allá de su condición de alfabetos y de ciertos conocimientos técnicos. El ejercicio de su oficio los exponía, en verdad, a un conocimiento del mundo vasto y complejo en el sentido lato y figurado del término. Un maquinista (y su compañero foguista) era un hombre siempre en viaje, expuesto a una movilidad que ampliaba sus horizontes, al familiarizarlo con diferentes localidades y geografías. El paso de los años de trabajo en grandes compañías les permitía conocer la intimidad del funcionamiento de estas empresas, su dependencia de transferencias tecnológicas, el movimiento internacional de capitales y los vaivenes de la economía mundial. La fotografía que ilustra la nota de Rimac, seudónimo del periodista Félix Lima, y su acápite así lo advierten.⁷ En lo que aparenta ser una pose preparada para la foto, ambos —maquinista y foguista— comparten la lectura del periódico y, lo que no es un dato menor, el periodista los asume interesados en el análisis de temas complejos, como las fusiones empresarias, que sintetiza de modo jocoso.

⁷ *FM*, Rimac, “Con un maquinista del rápido a Rosario. Ferroviarias”, 3/10/1913, n.º 75, p. 54.



Imagen 2: Rimac, "Ferroviarias: Con un maquinista del rápido a Rosario. San Martín, IX de 1913", *FM*, 3 de octubre de 1913, n. 75, p. 54.

Esta fotografía advierte, asimismo, que, la tarea de conducir un tren exponía a estos hombres al nomadismo, aunque no necesariamente a la soledad. Por entonces, conducir una máquina a vapor era una tarea en equipo, fruto de la labor conjunta de maquinista y foguista. Ambos compartían esfuerzos, rutinas y tiempos de ocio. Textos e imágenes traducían prácticas cotidianas en el mundo del trabajo, que transparentaban vínculos, seguramente solidarios y a la vez de poder, no exentos de afectos, competencias y tensiones, entre hombres de diferentes edades: el experimentado maquinista y el joven foguista. De aquél, este último debía completar su formación en el oficio y de ese aprendizaje dependía su suerte en el ascenso ocupacional. Ambos eran fácilmente distinguibles por su edad y por su ropa de trabajo. Al parecer usualmente en traje, con una

gorra de uniforme (más que con la boina típica del trabajador de blusa, con que lo esboza Cutanda), el atuendo del maquinista se diferenciaba del sencillo ambo del foguista.

Sus uniformes de trabajo indicaban que manejar una locomotora era una labor que imponía ciertas exigencias físicas. En última instancia, los maquinistas y por supuesto los foguistas pertenecían al universo de trabajadores manuales, expuestos a la intensidad de las maquinarias, los rigores de la disciplina industrial y la tensión de una actividad que exigía de la alerta constante. Debían contar con capacidad de resistencia para hacer frente a una labor desgastante. En un poema que honraba a los trabajadores del país al retornar de su labor con la caída del día, su autora exhortaba: “no miremos con desprecio las burdas telas que cubren sus cuerpos ni las manchas de sus blusas que desde lejos delatan el oficio. En sugestivo contraste aparece el hollinado maquinista y el albo albañil”. La vestimenta de aquel parecía, tal como enfatizaba “hablarnos de austeras máquinas, de embrollados engranajes y del tormento ensordecedor producido por ruedas y poleas en constante movimiento”.⁸

En efecto, con su combinación de textos e imágenes, estos semanarios componían una imagen del trabajo del personal de conducción de locomotoras como una labor altamente calificada y en extremo demandante, en términos intelectuales y aún físicos. Claro que, la construcción de la virilidad de estos trabajadores no privilegiaba colocar en primer plano la fuerza de su cuerpo, un rasgo arquetípico en las imágenes de los trabajadores en las minas, las fraguas, el puerto, tradicionales protagonistas de las representaciones del mundo industrial de fines del siglo XIX. En tal sentido, estas composiciones se distanciaban de aquellas que caracterizaron la iconografía socialista, centradas en la fuerza y la resistencia corporal, que predominaron tras la primera guerra mundial y, especialmente luego de la revolución rusa, a medida que se estabilizó la imagen del proletario viril en las representaciones propias del comunismo (Pillon 2016).

En breve, a los ojos de estos magazines, el personal de conducción se distinguía por los saberes y calificaciones que exigía el responsabilizarse del transporte de recursos valiosos y vidas humanas. Un trabajo gratificante para quien lo ejercía y, en buena medida, prestigioso, fruto de la modernidad técnica de la que gozaba por entonces el ferrocarril, su indudable utilidad pública y su significación social, muy particularmente en un país como Argentina que confiaba en ellos para garantizar su desarrollo productivo y su integración espacial. Este oficio ofrecía la posibilidad de capacitarse, ampliar los horizontes culturales y transitar una carrera laboral con recompensas y ascensos. En teoría, le correspondían remuneraciones estables y comparativamente altas, que permitían a estos trabajadores convertirse en sólidos garantes del bienestar de su familia. Sin embargo, como estas mismas revistas exponían, aún para los maquinistas (y es de suponer mucho más para los foguistas) el ejercicio de las múltiples responsabilidades que demandaba el hogar estaba expuesto a incertidumbres y no siempre estas se afrontaban con holgura. Al resituar al trabajador en el hogar, al hacer visible sus vínculos familiares,

⁸ Elina Flores de Blixen, “Al declinar el día”, *Página Blanca*, n.º 22, 15/06/1916, p. 627. Esta es una revista publicada en Uruguay.

erosionando las distinciones entre lo público y lo privado, estas revistas testimoniaban las fragilidades de estos trabajadores, en tanto tales y más aún en tanto padres de familia.

2. PADRES AUSENTES, PADRES PRESENTES: RIESGOS, RESPONSABILIDADES Y AFECTOS

A fines del siglo XIX y principios del siglo XX conducir un tren era una tarea tan demandante como absorbente, pues condicionaba los lugares de residencia y la vida doméstica de los trabajadores. Era, además, una tarea riesgosa, que exponía muy especialmente al personal de conducción a accidentes, con consecuencias eventualmente fatales. Como explican las páginas que siguen, las revistas ilustradas tematizaron estos condicionamientos e hicieron público el modo en que un trabajo tan singular incidía en la intimidad familiar y el ejercicio de la paternidad de estos varones.

Los riesgos de trabajadores calificados, la paternidad y el desamparo familiar

Al reconstruir la cotidianeidad laboral del personal de tracción, los semanarios cubrieron con regularidad el problema de los accidentes de trabajo. Estas peripecias se informaban al detalle y eran acompañadas de crudas fotografías, pese a que estas revistas no podrían calificarse de prensa amarilla o sensacionalista. Todos los accidentes laborales ocurridos en los ferrocarriles merecieron la atención de periodistas y reporteros, como por ejemplo aquellos incendios y explosiones producidos en los grandes talleres de reparación, que costaban la vida de trabajadores de distintos oficios.⁹ Sin duda, sin embargo, en esta amplia cobertura sobresalieron los casos de choques o descarrilamientos de formaciones, que involucraban directamente a maquinistas y foguistas.

Tantos y al parecer recurrentes accidentes obedecían a múltiples causas. Al explicarlas, los artículos enfatizaban la responsabilidad de las autoridades empresarias.¹⁰ Se argüía falta de mantenimiento y renovación sistemática de vías, carencias de material rodante, insuficientes inversiones en materia de señalización, antes que ineptitud o errores del personal.¹¹ Muy raramente presuponían descuido, yerros o impericia por parte de los responsables del material de tracción, quienes, eventualmente, podían contarse entre las víctimas. En tal sentido, sus narrativas se asemejaban a las denuncias que plagan las páginas de los periódicos gremiales ferroviarios respecto a los accidentes (D'Uva 2017). Las revistas ilustradas sumaban su voz, a las enfáticas críticas de la

⁹ *FM*, "Cómo se reparan las máquinas del ferrocarril" 29/7/1915, n.º 379; *FM*, "Incendio en los talleres del Ferrocarril Oeste" y *CyC*, "Gran explosión en los talleres del F.C.C. A", 7/12/1912, n.º 740, p. 103.

¹⁰ *CyC*, "Choque de trenes en la línea del Oeste, fallece el fogonero al poco tiempo por una coalición en la estación Vélez Sarsfield del FFCC Oeste", 18/8/1905, n.º 359, p. 48.

¹¹ *CyC*, "De provincias" a propósito de las catástrofes acaecidas en Campo Santo (Salta). Buscar y San Pedro (Jujuy), 18/8/1905, n.º 359, p. 57.

prensa gremial, en torno al debate sobre la responsabilidad de los accidentes de trabajo, un tema por demás candente en la Argentina de principios del siglo xx. Cabe recordar que, por entonces, se habían puesto en discusión proyectos parlamentarios sobre los accidentes de trabajo, los cuales condujeron a la sanción de la ley que reconoció el riesgo profesional en 1915. Como se sabe, previo a la aprobación de esta ley, la responsabilidad de demostrar la culpa o negligencia del empleador en caso de un accidente laboral recaía en el propio trabajador, con los consecuentes costos e incertidumbres que implicaba aventurarse en estas disputas judiciales (Rammaciotti 2011).

La cobertura de estos accidentes no dejaba dudas sobre los riesgos a los exponía el personal de conducción de locomotoras. En este marco, precisamente, se indexaba el valor de la calificación de estos trabajadores, el oficio bien aprendido y ejercido con destreza. Se advertía, inclusive, que su ejercicio exigía cierto heroísmo. Esta cualidad se ponía de manifiesto tanto en las noticias sobre accidentes trágicos como a partir de la publicación de piezas literarias de reconocidos escritores, tales como Joaquín Dicenta, cuyos cuentos publicaban con regularidad algunas revistas, *FM* por ejemplo, y que aparecían también en los periódicos de los gremios ferroviarios (D’Uva 2019)¹². Algunas notas sobre accidentes graves exaltaban la pericia del personal de tracción gracias a la cual –argumentaban– se evitaban tragedias mayores. Así lo evidencia la noticia sobre el descarrilamiento del tren del FCCA, en Santa Fe (Arequito y km. 97). Tras desengancharse un vagón de carga en una curva se produjo una explosión, que dejó por saldo varios pasajeros con quemaduras graves. El siniestro podría haber llegado a mayores, pero “dícese que el maquinista, al notar el peligro –según informaba *CyC*– logró evitar más tristes consecuencias, por medio de una hábil maniobra”.¹³

La formación y años de experiencia adquirida en el trabajo se puso en valor, muy especialmente, en el contexto de la huelga de maquinistas y foguistas de enero de 1912. En la cobertura de este largo conflicto, los *magazines* hicieron hincapié en las nefastas consecuencias acarreadas por la contratación de personal adventicio. Vale recordar que, con el propósito de mantener regularidad en el servicio, el gobierno autorizó a las empresas a contratar personal para reemplazar a los huelguistas, aun cuando no contaran con las credenciales y calificaciones exigidas en los reglamentos y regulaciones estatales. Hasta cierto punto, se cumplió el objetivo de mantener el servicio, aunque a costa de condiciones limitadas e inseguras. No por casualidad se reiteraron noticias sobre accidentes nacidos de la impericia de esos nuevos conductores. Con un estilo ligero y no exento de jocosidad se aludía a las “hazañas de una locomotora sin gobierno” o al choque del tren urbano del FCCA al arribar a la estación Retiro con una máquina que se encontraba realizando maniobras. Tampoco se eximió de la responsabilidad a las empresas y algunos reporteros no dudaron en testimoniar las acciones de un “irascible jefe de la estación Retiro, ordenándole a un vigilante prohíba a los periodistas que saquen fotografías de los desperfectos”.¹⁴

¹² Joaquín Dicenta, “El maquinista”, *FM*, 25/04/1918, n.º 313, s/d.

¹³ *CyC*, “Descarrilamiento”, 20/6/1908, n. 507, p. 58.

¹⁴ *CyC*, “El choque del sábado en la estación Retiro”, 17/2/1912, n.º 698, p. 66.

La apreciación respecto a la capacidad de maquinistas y foguistas e inclusive su arrojo en situaciones límites no impedía que las revistas ilustradas reconocieran casos en que el personal podía ser responsable de los accidentes. Los relatos de la prensa ilustrada no eran maniqueos ni simplificadores. En ciertas circunstancias, las causas de las catástrofes no podían esclarecerse o arrojaban sospechas sobre otros trabajadores, los guardabarreras, por ejemplo, o bien los conductores de otros vehículos.¹⁵ Tal fue el caso del trágico accidente ocurrido entre un tren del Ferrocarril Central Argentino y un tranvía eléctrico de Lacroze, en las cercanías de la estación Chacarita, en el que perecieron el *motorman* del tranvía y cuatro pasajeros, mientras muchos otros resultaron heridos. Se sostuvo que el siniestro obedeció a “la imprudencia del motorman”, quien dejaba a su esposa, “en una situación asaz precaria, con cuatro hijos menores, en cinta y en el estado de ánimo presumible a causa del inesperado fallecimiento de su esposo”.¹⁶

De todas maneras, independientemente del grado de responsabilidad que se les atribuyera a los trabajadores, se insistía en visibilizar su impacto a nivel cotidiano e íntimo, esto es la adversidad que estos accidentes traía a los hogares obreros. Aunque más no fuera escuetamente, las noticias aludían al sombrío porvenir que se aventuraba para aquellas familias que habían perdido a quien se suponía era el principal garante del bienestar familiar. La noticia del accidente ocurrido en Mendoza traduce esta preocupación con contundencia. Por cierto, este incidente adquirió visos trágicos, en tanto la inmediata muerte de la esposa dejó a seis hijos huérfanos de quienes, según se informa, se ocupará la empresa.

Mendoza.—Accidente fatal á un maquinista y muerte repentina de su esposa



El maquinista Evans Roberts, muerto por la locomotora que él dirigía



Los huérfanos adoptados por la empresa del Gran Oeste Argentino



La señora de Roberts que murió repentinamente al recibir la noticia del accidente

Imagen 3: “Mendoza, Accidente fatal a un maquinista y muerte repentina de su esposa”, *CyC* 14/4/1906, n.º 393, p. 52

¹⁵ *CyC*, “El accidente ferroviario”, 4/4/1908, n.º 496, p. 56.

¹⁶ *CyC*, “El accidente ferroviario”, 6/6/1908, n.º 505, p. 54.

El drama de la familia retratada por *CyC*, si bien extremo, no era excepcional. En una situación similar se encontraron los hogares a los que pertenecían los integrantes del equipo encargado de la conducción de la locomotora n. 612 del FCCA, que estalló en la madrugada de un martes fatídico, en un paraje cercano al vecindario de Villa Constitución, Santa Fe. Conociendo sus desperfectos (se trataba de la locomotora más antigua de la empresa), el maquinista asignado originalmente se negó a salir con ella, pero David Brown no pudo o supo mantener tales escrúpulos y cumplió con el servicio. Todos los fallecidos, Brown, el fogonero Bernardino Gorría, el guarda de primera José Altamira eran casados, con excepción del palanquero, Bernardino Russo.¹⁷ Para dimensionar la gravedad de este suceso, se informó que “Gorría, súbdito español, había llamado a su esposa, residente en España, para que se reuniese con él, y suponen que la pobre mujer viene en viaje. Altamira, cuya esposa se encontraba enferma, deja, además, cinco huerfanitos”.¹⁸

Ya fuera que las consecuencias de los accidentes eran irremediables o bien que dejaran como secuelas daños físicos irreversibles, lo cierto es que estos desafortunados episodios exponían no sólo al trabajador sino a toda su familia a la vulnerabilidad. Si fallecía, no se imaginaba para su hogar más que infortunios. De sufrir un accidente con consecuencias importantes, el trabajador se veía impedido de ejercer el oficio para el cual se había preparado e inclusive podía caer en la indigencia.¹⁹ Con esto se exponía a perder la posibilidad del ejercicio responsable de su paternidad, que exigía, al menos en la teoría, la capacidad de garantizar el bienestar material del hogar.

El desafío de mantener el hogar

Claro que un trabajador sano, capaz de ejercer la labor con profesionalismo no tenía garantías de poder cumplir con el deber de asegurar los ingresos básicos para afrontar las necesidades familiares, un deber, supuestamente, propio de su sexo. Sobre esta cuestión discurrió una historia ilustrada de doce cuadros, titulada “Germán, el maquinista”. Esta se publicó en la revista *Atlántida*, en abril de 1918, a pocos meses de acaecida la primera huelga general ferroviaria de la Argentina. Narra las desventuras de un hombre ante la ímproba tarea de asegurar el bienestar de su hogar. Originalmente muy bien conceptualizado en la compañía ferroviaria donde se empleaba, casado y padre de un único pequeño, Germán se debate ante la urgencia de procurar un tratamiento médico costoso para su niño, aquejado por una grave enfermedad. Para alcanzar un remedio definitivo, madre e hijo viajan a la ciudad y dejan a Germán, abrumado por el peso de la responsabilidad.

La historia adscribe a los cánones del melodrama del folletín y los poemas populares de comienzos de siglo xx, excepto que aquí es un varón trabajador quien da “el mal paso”, no una joven mujer seducida por un hombre que no habrá de corresponderla

¹⁷ *CyC*, “Mendoza. Accidente fatal a un maquinista y muerte repentina de su esposa”, 14/4/1906, n.º 393, p. 52 y *CyC*, “Explosión de la locomotora 612 del FCCA”, 23/1/1909, n.º 538, pp. 73-74.

¹⁸ *CyC*, “Explosión de la locomotora 612 del FCCA”, 23/1/1909, n.º 538, pp. 73-74.

¹⁹ *CyC*, “Atorrantes Club”, 14/11/1908, n.º 528, pp. 76-77.

(Queirolo 2010). El traspíe de Germán se inicia al tomar el camino de la taberna, sumirse en la bebida y el juego. Previsiblemente, este sendero lo conduce a perder su trabajo. Para conseguir el dinero para afrontar los gastos de salud de su hijo, opta por involucrarse en el robo de un tren que transportaba un cargamento de oro, planeado por un amigo. Conocedor de su oficio, Germán debe ocuparse de aflojar la estructura del puente para provocar un descarrilamiento.

El desenlace exhibe el retorno de Germán a la buena senda. Consciente de la responsabilidad de todo buen maquinista, Germán recapacita y se retracta. A tiempo le avisa al conductor del tren sobre el desperfecto y evita la tragedia, aún a riesgo de su



Imagen 4: "Germán el maquinista", Atlántida, 11 de abril de 1918, año I, n.º 6 p. 40.

vida. En mérito a su valerosa acción, la empresa lo reincorpora. Su esposa lo persuade de guardar el secreto de su mal paso, tras haber logrado luchar con éxito por la salud del niño. Esa familia que lo comprometía en pos de asegurar su bienestar, finalmente lo acompaña, ampara y le permite encaminarse. El final es feliz: Germán se redime y la moraleja es contundente: “no volverá más a tocar una baraja ni a beber un vaso de vino, siendo respetado por todos y haciendo la felicidad de los suyos”. El mensaje no deja dudas respecto a la dignidad en la conducta que debe emular todo hombre trabajador, para asegurarse armonía en la vida privada y estabilidad en el mundo laboral. La viñeta inicial lo grafica al presentar la placidez del hogar, donde la esposa ofrece una comida caliente; el recuadro final lo ubica de vuelta al trabajo bajo la aprobación de su superior.

Vale notar que esta viñeta sitúa las desdichas de este trabajador en Francia, pues afirma que el niño logró ser operado por un especialista en París. En efecto, estas revistas se nutrían de un repertorio de imágenes y recursos textuales producidos en otros contextos y espacios nacionales, aunque igualmente marcados por los problemas de la cuestión social. Las ilustraciones de V. Cutanda, los cuentos de Joaquín Dicenta y esta historieta de “Germán, el maquinista” evidencian esa circulación de productos culturales —ilustraciones, piezas literarias, o tiras cómicas europeas o norteamericanas— en el mundo atlántico. Claramente se trataba de productos demandados por un mercado en franca expansión. Los semanarios locales los importaban, para traducir literalmente o en forma modificada sus textos y sumarlos a ese diverso menú de recursos visuales que caracterizaba estas publicaciones.²⁰

Ahora bien, si el contexto de producción de los mensajes sobre la conducta apropiada de un buen trabajador y padre de familia que estos semanarios pusieron en circulación remite a una escala transnacional, delinear algunas pistas sobre el significado atribuido en el contexto de recepción requiere poner de relieve las especificidades de la situación social y política local. Insistimos en recordar que esta historieta se publicó precisamente seis meses después de finalizada la primera huelga nacional ferroviaria en Argentina. Cuando aún resonaban los conflictos entre capital y trabajo en ese sector, la historieta evoca varios tópicos con los que el público lector local se encontraba íntimamente familiarizado. En esos turbulentos meses del año 1917, la sociedad había aprendido mucho sobre las formas de protesta y los reclamos del personal ferroviario. En primer lugar, la recurrencia noticiosa sobre descarrilamientos, voladura de alcantarillas y puentes, cortadura de hilos telegráficos y desperfectos provocados por los huelguistas para hacer efectivo el paro de servicios advertía que aquellos trabajadores, que bien ejercían su *metier*, podían poner sus conocimientos al servicio del ejercicio sistemático

²⁰ Respecto a este repertorio transnacional de imágenes y productos en la cultura de masas, Cecilia Tossounian (2020) ha demostrado, por ejemplo, la relevancia del ideal de “joven moderna” en la Argentina de entreguerras, sus reapropiaciones y significados. Sobre la incorporación de tiras cómicas, en particular de la vida familiar, importadas de la empresa King Features Syndicates, véase M. Gené (2011).

del sabotaje. Los trabajadores ferroviarios tenían conocimientos muy específicos, que podían utilizar al servicio de la empresa o no, ya fuera para hacer efectiva lo huelga o bien con miras a un provecho personal, como lo era el plan tramado por el amigo de Germán para el robo del tren.

En segundo lugar, más importante aún que dicha familiaridad con las técnicas del sabotaje, era el conocimiento adquirido por esos potenciales lectores y lectoras respecto a las penurias de los hogares obreros. En el curso de la década de 1910, se hizo evidente que, pese a sus calificaciones, méritos y esfuerzos, los trabajadores ferroviarios carecían de ingresos suficientes para asegurarles a sus familias un mínimo bienestar, inclusive aquellos mejor posicionados como los maquinistas de mayor antigüedad. No sorprende que se reiteraran reclamos de incrementos salariales, derecho al empleo y que, entre las demandas de beneficios extra salariales, la asistencia sanitaria figurara en primer lugar. Debido a la carestía desatada por la recesión acaecida durante la Primera Guerra Mundial, la consulta médica y la compra de medicamentos se había tornado prácticamente inaccesible para una familia trabajadora. Y, lógicamente, en este marco se agudizaron las críticas a la calidad y solvencia de los servicios ofrecidos por las sociedades de socorros mutuos organizadas por las propias empresas ferroviarias. Recuérdese que, sobre la base de cuotas mensuales descontadas compulsivamente por las compañías, estas organizaban sociedades de socorros mutuos que proveían a sus afiliados –los trabajadores y sus familias– de servicios médicos y de farmacia. Las reiteradas denuncias sobre su mal funcionamiento, la malversación de fondos, la insuficiencia de los servicios que plagaron las páginas de los periódicos de los gremios ferroviarios en el quinquenio enmarcado por las dos huelgas ferroviarias de 1912 y 1917, pusieron en evidencia la extendida preocupación ante las carencias en el servicio de salud y la indudable vulnerabilidad de las familias trabajadoras ante cualquier accidente o enfermedad (Palermo 2016).

En tercer lugar, la tira publicada en Atlántida presenta a dos personajes, más allá del principal, esto es el atribulado trabajador y padre de familia, que suman verosimilitud a esta historia. El médico solidario, quien además de operar al niño le presta dinero a la madre para retornar a su pueblo, evoca una experiencia reconocible para muchos ferroviarios radicados en la Argentina. Numerosas notas y cartas aparecidas en los periódicos de los gremios del riel exaltaban este tipo de gestos por parte de estos especialistas quienes, muy a menudo, asistían de múltiples modos a los trabajadores ante trágicos accidentes de trabajo, repentinas o complejas enfermedades propias o de sus allegados, de manera gratuita o cobrando honorarios muy módicos, conscientes de la fragilidad que acuciaba a las familias obreras. Otro de los personajes, por cierto, nada menor, era la madre de familia. Las esposas de los ferroviarios debían enfrentar los rigores de la ausencia de sus compañeros y asumir el cuidado de enfermos o accidentados, la atención diaria de los hijos, que se agravaba, por supuesto, en el caso extremo de la viudez. Las mujeres eran el sostén cotidiano y anímico de la prole, las responsables indiscutidas e irremplazables de las tareas de crianza y cuidado. La solidaridad, dedicación de todos estos personajes cercanos o centrales al hogar desempeñaban un papel clave en la

construcción de una red a partir de la cual amortiguar las desdichas y fragilidades de la vida obrera. Al exponer la existencia de esta red, los semanarios ilustrados contribuían a explicar cómo, ante esas adversidades, el trabajador y sus familias podían mantenerse a flote y mantener su dignidad.

Puede argumentarse que, en esta representación de las fragilidades de la experiencia familiar de los trabajadores, la prensa comercial coincidió con el imaginario articulado en la prensa obrera. En esa confluencia se fortaleció la legitimidad pública de las demandas de los trabajadores. Ambas mostraban sin tapujos los reveses de estos hombres en sus esfuerzos por asegurar el bienestar de sus familias. Ambas insistían en que esas dificultades podían conducirlos a la desesperación y el desacierto de sumirse en la bebida o involucrarse en un plan malhadado, como ilustraba la historia de Germán. No obstante, ese “mal paso”, nacido de la imposibilidad de proveer al hogar, no condenaba fatalmente al trabajador al fracaso moral. La redención era viable. Precisamente en este punto, los mensajes de la prensa popular y la prensa obrera divergían. Como se sabe, para la prensa obrera –fuera sindical o de las izquierdas– la emancipación genuina exigía de un esfuerzo de organización y acción colectiva. En cambio, en la historieta “Germán, el maquinista”, la regeneración era un acto individual. Resultaba de la “inteligencia del obrero”, su voluntad para dejar atrás malos hábitos, su aprecio por el amor familiar, el reconocimiento del altruismo comunitario, y la capacidad por parte de la empresa de justipreciar los méritos del trabajador. Germán reflexionó a tiempo y logró rechazar las amenazas del mundo exterior –el alcohol, el juego, la taberna, el delito– del que se alejaba todo trabajador digno y consciente que deseaba cumplir su papel de proveedor y disfrutar del hogar, concebido este como un espacio idílico, en el cual reponerse de los cansancios y desvelos del mundo público.

Las viñetas de esta historia seguían, en tal sentido, las prescripciones de un modelo de paternidad que, como señalan algunos especialistas sobre historia de la familia, se articulaba con nitidez en la prensa periódica de algunos de los países europeos hacia el fin del siglo XIX y primeras décadas del siglo XX (Crespo Sánchez y Hernández Franco 2017). En consonancia con los hallazgos de J. M. Strange (2015), aquí también se observa que estas narrativas dotaban a la obligación del varón trabajador de asegurar el bienestar material de un sentido ético, connotan sus esfuerzos como un acto de devoción y cuidado, constitutivo del vínculo afectivo del padre con sus hijos y su familia. Va de suyo que esa connotación no necesariamente se traducía en la presencia del padre en el hogar. Por el contrario, la condición de asalariados mantenía a esos varones fuera del mundo doméstico, más a quien ejerciera un oficio como el de maquinista ferroviario.

Trabajo, domesticidad y presencia paterna

Las páginas de estos *magazines* hicieron evidente el impacto que el trabajo de maquinistas y foguistas ejerció en la vida de sus familiares y allegados. Este condicionaba sus lugares de residencia y sus modos de estar en familia. Los recursos para exhibir

las marcas del trabajo masculino en la cotidianeidad familiar fueron múltiples. La apelación a bocetos como el de Cutanda, publicado en la sección de páginas artísticas representa una de las alternativas posibles. El “Adiós del maquinista” resalta el gesto paterno afectuoso ante la separación familiar, la conciencia de la ausencia y los riesgos que conllevaba. Esa despedida al pie de la locomotora parece traducir una suerte de ritual, en la que el ciclo de trabajo paterno marca el tiempo de la vida familiar. Un acto repetido que, aunque acotado, fortalecía la identidad grupal a la par que demarcaba roles y responsabilidades individuales en el seno del hogar. Lo que interesa resaltar aquí es el escenario elegido para la despedida. El boceto exhibe la centralidad del espacio laboral en la intimidad de la familia, o dicho más precisamente la porosidad de los límites físicos entre mundo del trabajo y domesticidad.

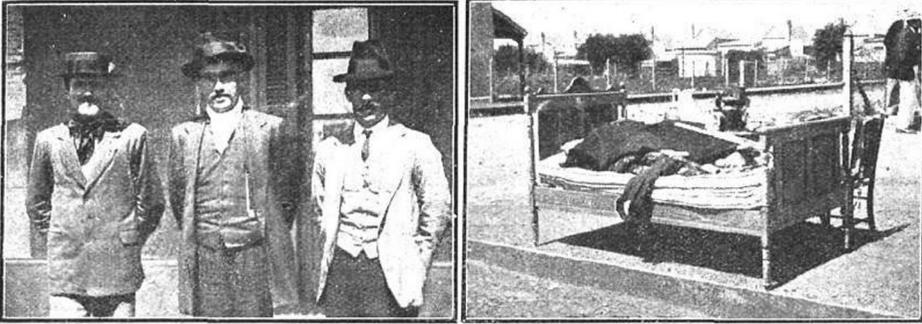
Las notas y, especialmente fotografías dedicadas a los conflictos ferroviarios, representaron otro de los recursos a partir de los cuales estos semanarios tradujeron la incidencia del trabajo de los hombres en el ámbito privado, la forma en que la demarcación entre trabajo y hogar se desdibujaba en coyunturas de protesta y movilización social.²¹ A comienzos del siglo xx, varias de las grandes empresas ferroviarias de la Argentina habían construido complejos de viviendas obreras en puntos de tráfico de relevancia o en las sedes de sus principales talleres de reparación de material rodante. En 1908, la empresa del Ferrocarril del Sur había inaugurado la “Colonia del Ferrocarril Sud”, un complejo habitacional de magnitud, que incluía casas para el personal jerárquico de tracción, tráfico y talleres. Integrado por un total de 52 casas para obreros distribuidas entre 10 viviendas de primera clase (con cuatro habitaciones); 10 casas de segunda clase (con tres habitaciones) y 32 casas (con dos piezas y cocina). La Colonia contaba también con espacios de recreación –un club y una plaza de recreo– y varias casas para hombre solos.²² Un artículo informó que, en represalia por su participación en el movimiento huelguístico de enero de 1912, tres obreros, que carecían de abogado defensor, habían sido desalojados de sus casas en dicha Colonia. Junto al retrato de los tres afectados, la noticia incluyó una foto de sus magras pertenencias y otra de varios niños reunidos en torno a un cartel que denunciaba el desalojo. Era evidente que esas familias, que habían participado de la movilización y asistido a los huelguistas, pasaban a experimentar la desventura paterna, su imposibilidad a la hora de asegurar un hogar estable. Pese al mal trance, padres e hijos compartían el momento, denunciaban ante el fotógrafo la situación, y construían un testimonio que devenía parte de una memoria pública como expresión de un recuerdo familiar. El trabajo paterno no podía menos que compartirse, pues el mundo laboral parecía en ocasiones omnipresente y, pese a las ausencias recurrentes, la figura paterna se hacía sentir.

²¹ Para un análisis detallado de la representación de las huelgas ferroviarias en este tipo de semanarios, véase Di Mare (2018).

²² Rögin, *Historia del Ferrocarril Sud*, pp. 230-233 y 380.

La huelga ferroviaria

Desalojo en la colonia de Talleres (F. C. S.)



El miércoles fueron desalojados de la colonia de Talleres, del Ferrocarril del Sud, varios obreros que no habían dado poder al abogado defensor

Tres de los desalojados: los obreros Roca, Ugarte y De Mina

Muebles pertenecientes a uno de los desalojados



Grupo de huelguistas que presenciaron el desalojo, con un letrero que dice: «Eviction. — F. C. S. — 21-2-12.»

Imagen 5: “La huelga ferroviaria. Desalojo en la Colonia de talleres F.C.S.”, *CyC*, 24 de febrero de 1912, n.º 698, p. 66.

Por último, muchas de las notas sociales, o las fotografías que se publicaban con ese fin sólo con un breve epígrafe, alcanzaban a transparentar esa estrecha interrelación entre el trabajo y la paternidad. La distendida celebración del día del ferroviario brindaba la ocasión para enorgullecerse del oficio, exhibir la capacidad de organización colectiva de maquinistas y foguistas y también su disposición para compartir un momento festivo con sus hijos e hijas. Revelaba también el vínculo concreto de esos trabajadores con estos semanarios a los cuales envían estas fotografías desde las distintas seccionales gremiales del país.

De naturaleza menos festiva y más reflexiva eran aquellos eventos como las conferencias o celebraciones en las sedes gremiales, que también se difundían en las páginas de estas revis-



VILLA CONSTITUCION. — Celebración del 27.º aniversario de «La Fraternidad», por el personal ferroviario.

Imagen 6: “Villa Constitución: Celebración del 27 aniversario de ‘La Fraternidad’, por el personal ferroviario” *CyC*, 18/7/1914, n.º 824, p. 110.

tas. Algunos de estos actos adquirían ribetes políticos, pues referentes de distintas corrientes sindicales o bien legisladores de izquierdas eran invitados para disertar en las seccionales de los gremios de las distintas partes del país. Se trataba de encuentros relativamente formales, en espacios cerrados, que también eran compartidos, al menos con los hijos varones, quienes se iniciaban en el mundo de la política o la vida sindical de la mano de sus padres. A la vez que facilitaban la construcción del vínculo paterno filial, estos eventos ponían de relieve un uso productivo y respetable del tiempo libre, que se destinaba al aprendizaje y la reflexión sobre cuestiones sociales y temas referidos a la defensa de los trabajadores.

En el contexto de creciente agudización del conflicto social trascurrido entre 1912 y 1917, en el que los trabajadores ferroviarios en su conjunto, y en particular los maquinistas y foguistas, hicieron escuchar sus demandas mediante la huelga general, esta identificación entre su labor y su condición de padres responsables, rectos e inclusive afectuosos minaba el estereotipo de agitador extranjero apegado a la gimnasia revolucionaria con el cual, quienes insistían en tratar la conflictividad social como una cuestión de policía y con leyes represivas, descalificaban las acciones y reclamos colectivos de los trabajadores. De esta manera, los semanarios ilustrados invitaban a reflexionar sobre la cuestión social, a contrapelo de esas simplificaciones, aun cuando sus mensajes e iconografía no se inscribía necesariamente en el ideario contestatario de las izquierdas, al poner en primer plano las necesidades de aquellos hogares, encabezados por trabajadores calificados y, a la vez, padres responsables.

Apelando a una variedad de recursos textuales y visuales, las revistas visibilizaban la cercanía entre padres e hijos e hijas e iluminaban la dimensión afectuosa de quien debía, en teoría, responsabilizarse del bienestar material del hogar. Y si bien la presencia paterna –en términos de tiempo– fuera escasa, por la propia naturaleza de las actividades del personal de conducción, lo relevante de estas representaciones radicó, a nuestro juicio, en su capacidad de transparentar los vínculos de estos trabajadores con sus familias y en exhibir esas fronteras lábiles entre espacio laboral y domesticidad. Los semanarios ilustrados presentaban al personal de conducción no sólo como trabajadores calificados, dotados de saberes complejos y amplitud de horizontes culturales, sino también como padres relativamente presentes, capaces de ejercer sus deberes paternos, demostrar cercanía, dedicación e incluso afectuosidad.

CONSIDERACIONES FINALES

En las dos primeras décadas del siglo xx, los numerosos semanarios ilustrados publicados en Buenos Aires aproximaron a sus lectores y lectoras a la diversidad de un mundo laboral, local e internacional, en vertiginosa transformación. En esta cobertura, el trabajo en los ferrocarriles ocupó un sitio de privilegio. Como era característico de este género editorial, sus páginas apelaron a diversos recursos textuales y visuales que lograban, como reconocen los especialistas, afianzar el nexo entre la maestría para el manejo de maquinarias tecnológicamente innovadoras, la resistencia física, un entrenamiento comprometido que resultaba en una alta calificación con la masculinidad. Las representaciones propuestas por los semanarios ilustrados evidenciaban así el modo en que el género estructuraba jerarquías ocupacionales en el mundo del trabajo ferroviario. Daban cuenta, a la vez, de la singularidad de una actividad que facilitaba la camaradería al requerir de un trabajo en equipo, permitía cierta autonomía y abría la posibilidad de conocer un mundo más amplio y diverso. Evidenciaban, por último, que más allá de sus sofisticadas cualidades, maquinistas y foguistas pertenecían al universo de trabajadores manuales, fácilmente reconocibles por su indumentaria marcada por el tizne y la rusticidad de una actividad intensa y extenuante.

Las revistas conjugaron la exposición de aquellas características más ventajosas con sus aristas más problemáticas. Precisamente, si bien su mensaje no era uniforme y respondía a una polifonía de voces y recursos estilísticos, lo cierto es que, en conjunto, confluyeron en poner de relieve las vulnerabilidades que experimentaba el personal de tracción: riesgos de accidentes, dificultades para afrontar la manutención del hogar y una domesticidad marcada por los ritmos y ámbitos propios de la actividad laboral paterna. Al recorrer sus páginas era recurrente encontrar que la labor de maquinista se viera asociada, de un modo u otro, a la paternidad. Imágenes como el boceto de Cutanda resultan reveladoras de esa creciente y estrecha asociación que buena parte de esas crónicas, noticias, ilustraciones exhibieron, a punto tal de convertirla en un rasgo constitutivo de ese oficio. Esta, a su turno, indexaba la respetabilidad de quienes

ejercían esta labor y resultaba clave en la legitimación de sus derechos en tanto trabajadores. Al repasar diversos aspectos de su trabajo cotidiano, estos semanarios dejaban claro que el desempeño de este oficio requería de una experiencia, adquirida con los años, que coincidía con un momento del ciclo vital en que estos trabajadores se encontraban asentados y se enfrentaban a las responsabilidades de garantizar el bienestar de su familia. En sus páginas, la paternidad se asoció a la calificación y, en buena medida, ambas se prestigiaron mutuamente.

Por cierto, en la puesta en circulación de textos e imágenes sobre el trabajo ferroviario las revistas publicadas en Buenos Aires confiaron tanto en ilustraciones, ensayos, e historietas importadas como en la creciente labor de sus reporteros atentos a testimoniar el avance del ferrocarril, las singularidades de esa comunidad socio-ocupacional y el creciente malestar laboral que se manifestó en este sector en las dos primeras décadas del siglo xx. Inclusive podían confiar en las propias contribuciones de ferroviarios de distintas localidades interesados en dar a conocer sus celebraciones y actos públicos en las notas sociales de dichos semanarios. Así las revistas ilustradas componían imágenes sobre el trabajo ferroviario, en base a productos diversos, algunos más estandarizados y extranjeros y otros con una evidente marca local. De igual manera, vale notar que estas imágenes y representaciones no pueden asumirse como productos exclusivos de la prensa comercial, sino que circulaban, eran aludidos y referenciados en la prensa gremial, documentando la porosidad de las fronteras entre ambas.²³

Ese proceso de agudización del conflicto social, en el que los ferroviarios destacaron por su protagonismo, resulta clave a la hora de componer algunas coordenadas sobre el contexto de recepción de estas noticias. Si bien ahondar en esta cuestión desborda los límites de este trabajo, cabe subrayar el significado que, en este marco, adquirió la asociación entre el personal de locomotoras y la paternidad. Si por su preparación, capacidades y experiencias laborales se los distinguía de otros trabajos estimados menos calificados, lo cierto es que su condición de padres de familia hacía su situación más generalizable y empática para muchos otros trabajadores (también padres, aunque no necesariamente calificados) y de igual modo la aproximaba al público en general. En especial, no sólo como contracara de una representación que asociaba el huelguista al joven agitador extranjero, sino además como respuesta a la imagen del maquinista como un trabajador privilegiado –representado, en general, por caricaturas– cuyas demandas eran desmesuradas y corporativas. Mientras sobre el primero se destacaba su virulencia, sobre el segundo se enfatizaba su desatención ante la difícil situación que experimentaban el resto de los trabajadores, menos afortunados. Los huelguistas devenían –en esta composición– en los principales responsables de todas las carencias y complicaciones que la suspensión de un servicio público como el ferrocarril imponía al público en general.

En suma, las revistas ilustradas –dentro del marco de su hibridez– contribuyeron a poner en primer plano la cuestión social en Argentina. Llamaron la atención sobre

²³ Sobre la circulación de las imágenes impresas entre la prensa socialista y la comercial, véase Buonomo (2018).

la necesidad de contemplar y buscar modos de satisfacer las demandas de estos trabajadores ferroviarios al presentarlos como varones respetables, conscientes y esforzados padres de familia, pese a que su vocabulario e iconografía no se inscribiera necesariamente en el lenguaje contestatario de las izquierdas o los sindicatos, ni advocaran por soluciones que implicaran acciones colectivas, mucho menos de carácter virulento. En este modo de estimular el debate sobre la cuestión social, mucho expresaban también sobre el ideal de paternidad prescripto para los trabajadores, al visibilizar y enaltecer su cercanía con sus hijos e hijas y desplegar una suerte de pedagogía visual sobre el comportamiento deseable de un padre para con su familia. El mensaje parecía claro. Los esfuerzos, los riesgos y las ausencias que suponía cumplir con la manutención del hogar debían y, en ciertos casos, lograban combinarse con un tiempo dedicado a los hijos e inclusive hijas. Un tiempo compartido la más de las veces en el lugar de trabajo, tal como traduce el gesto afectuoso de la despedida, que imponía la labor de maquinista a todo padre de familia, esbozado con maestría en el boceto de Cutanda.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Andújar, Andrea, Laura Caruso, Florencia Gutiérrez, Silvana Palermo, Valeria Silvina Pita y Cristiana Schettini. 2016. *Vivir con lo justo: estudios de historia social del trabajo en perspectiva de género. Argentina, siglos XIX y XX*. Rosario: Prohistoria.
- Alvizo Carranza, Cristina. 2017. “Transformaciones de la masculinidad de los tranviarios de Guadalajara durante el Porfiriato”. *Historelo. Revista de Historia Regional y Local* 9, n.º 18: 165-196.
- Aresti, Nerea. 2020. “La historia de las masculinidades, la otra cara de la historia de género”. *Ayer. Revista de Historia Contemporánea* 117, n.º 1: 333-347.
- Ayuso, María Luz y Nicolás Arata. 2009. “De artesanos a trabajadores: dos estudios sobre la regulación de los saberes del trabajo”. *Educação Unisinos, Universidade do Vale do Rio do Sinos São Leopoldo* 13, n.º 3: 211-219.
- Baron, Ava. 2006. “Masculinity, the Embodied Male Worker, and the Historian’s Gaze”. *International Labor and Working-Class History* 69, n.º 1: 143-160.
- Buonome, Juan. 2018. “El obrero ilustrado. Construcción visual de una cultura del trabajo en la prensa socialista”. En *A vuelta de página. Usos del impreso ilustrado en Buenos Aires, siglos XIX y XX*, compilado por Marcela Gené y Sandra Szir, 183-213. Buenos Aires: Edhasa.
- Cataya, Verónica Alarcía. 2017-2018. *Realismo como denuncia social en España: el pintor Vicente Cutanda*. Trabajo de fin de Grado en Historia del Arte, Facultad de Letras, Dpto. de Historia del Arte y Música, Universidad del País Vasco.
- Crespo Sánchez, Francisco Javier y Juan Hernández Franco. 2017. “La construcción del modelo de paternidad en España (1870-1920)”. *Relaciones Estudios de Historia y Sociedad* 38, n.º 150: 215-246.
- Cutanda, María Luisa. 2004. “Vicente Cutanda (1850-1925): un pintor realista y social”. *On-dare* 23: 501-512.
- Di Mare, María Fabiola. 2018. “La construcción periodística de *Caras y Caretas* frente a la Gran Huelga Ferroviaria de 1917”. *Actas de Periodismo y Comunicación Social* 4, n.º 3. <https://perio.unlp.edu.ar/ojs/index.php/actas/article/view/5589/4843>. (09.08.2020).

- D'Uva, Florencia. 2017. "Los accidentes de trabajo en los ferrocarriles argentinos: denuncias, reclamos y nociones sobre el riesgo profesional. Un análisis a partir de las fotografías publicadas en *La Fraternidad* entre 1907 y 1915". *A Contracorriente* 14, n.º 2: 62-94
- 2019. "Masculinidades obreras en los ferrocarriles: fuerza física, riesgos y responsabilidad profesional en la Argentina de principios del siglo xx". *Estudios del ISHIR* 9, n.º 25. <https://web3.rosario-conicet.gov.ar/ojs/index.php/revistaISHIR/article/view/1009/1119> (09.08.2020).
- Eujenian, Alejandro. 1999. *Historia de revistas argentinas, 1900-1950: la conquista del público. Argentina*, Buenos Aires: Asociación Argentina de Editores de Revistas.
- French, William. 2000. "Masculinidades y la clase obrera en el distrito de Hidalgo, Chihuahua". *Nueva Antropología* 17, n.º 57: 33-41.
- Gamarnik, Cora. 2018. "La fotografía en la revista Caras y Caretas en Argentina (1898-1939): innovaciones técnicas, profesionalización e imágenes de actualidad". *Estudios Ibero-Americanos* 44, n.º 1: 120-137.
- Gené Marcela. 2011. "Varones domados. Family strips de los años veinte". En *Travesías de la imagen. Historia de las artes visuales en la Argentina*, editado por María Isabel Baldasarre y Silvia Dolinko, 95-118. Buenos Aires: Eduntref.
- Gutiérrez, Florencia. 2013. "Desigualdad social, masculinidad y cualificación en el sindicalismo azucarero. Tucumán, 1944-1949". *Anuario IEHS* 28: 59-75.
- Horowitz, Joel. 1985. "Los trabajadores ferroviarios en la Argentina, 1920-1943. La formación de una elite obrera". *Desarrollo Económico* 25, n.º 99: 421-446.
- Klubbock, Thomas. M. 1998. *Contested Communities. Class, Gender and Politics in Chile's El Teniente Copper Mine*. Durham: Duke University Press.
- Licht, Walter. 1983. *Working for the Railroad. The Organization of Work in the Nineteenth Century*. Princeton: Princeton University Press.
- Lindsay, Lisa A. 1998. "No Need... to Think of Home? Masculinity and Domestic Life on the Nigerian Railway, c. 1940-61". *The Journal of African History* 39, n.º 3: 439-466.
- Lobato, Mirta Zaida. 2017. "Escena de lo social en publicaciones de circulación masiva: *Caras y Caretas* (1898-1930)". En *La cuestión social y sus itinerarios de difusión a través de las publicaciones periódicas argentinas, 1870-1930*, editado por Ricardo González Leandri y Juan Suriano, 53-88. Rockville: Global South Press.
- Malosetti Costa, Laura y Marcela Gené, comp. 2009. *Impresiones porteñas. Imagen y palabra en la historia cultural de Buenos Aires*. Buenos Aires: Edhasa.
- 2013. *Atrapados por la imagen. Arte y política en la cultura impresa argentina*. Buenos Aires: Edhasa.
- Palermo, Silvana A. 2009. "Masculinidade, conflitos e solidariedades no mundo do trabalho ferroviário na Argentina (1912-1917)". *Mundos do Trabalho* 1, n.º. 2: 94-123.
- 2013. "En nombre del hogar proletario. Engendering the 1917 Great Railroad Strike in Argentina". *Hispanic American Historical Review* 93, n.º. 4: 585-620.
- 2016. "El derecho a mantener el hogar: las demandas obreras en la gran huelga ferroviaria desde una perspectiva de género. Argentina, 1917". En *Vivir con lo justo: estudios de historia social del trabajo en perspectiva de género. Argentina, siglos XIX y XX*, editado por Andrea Andújar et al., 81-101. Rosario: Prohistoria.
- Pavez Lizarraga, Amaya y Sergio González Rodríguez. 2020. "Construcción de masculinidad y cultura ferroviaria: las empresas de ferrocarriles del Estado chileno, 1857-1980". *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos* 72: 99-129.
- Pillon, Therry. 2016. "Working-class virility". En *A History of Virility* editado por Alain Corbin, Jean-Jacques Courtine y Georges Vigarello, 515-536. New York: Columbia University Press.

- Queirolo, Graciela. 2010. “‘Malos pasos’ y ‘promociones’. Aproximaciones al trabajo femenino asalariado desde la historia y la literatura (Buenos Aires, 1919-1939)”. *Anuario de la Escuela de Historia* 22: 53-80.
- Ramacciotti, Karina. 2011. “De la culpa al seguro. La Ley de Accidentes de Trabajo, Argentina (1915-1955)”. *Revista Mundos do Trabalho* 3, n.º 5: 266-284.
- Rogers, Geraldine. 2008. *Cultura, política y espectáculo en los inicios del siglo xx argentino*. La Plata: Ediciones de la Universidad de La Plata.
- Sáitta, Sylvia. 2000. “El periodismo popular en los años veinte”. En *Democracia, conflicto social y renovación de ideas (1916-1930)*, dir. por Ricardo Falcón, 435-471. Buenos Aires: Sudamericana.
- Scheinkman, Ludmila. 2015. “‘¿Dónde están los machos?’ Experiencias de sindicalización anarquista masculinas y femeninas en la industria del dulce de Buenos Aires (1920-1929)”. *Archivos de Historia del Movimiento Obrero y la Izquierda* 7: 15-35.
- 2019. “De la historia política a los estudios de género: la historiografía sobre el mundo del trabajo de la primera mitad del siglo xx en Buenos Aires”. *Trabajo y Sociedad Sociología del Trabajo-Estudios Culturales-Narrativas Sociológicas y Literarias* 32: 281-305.
- Strange, Julie Marie. 2015. *Fatherhood and the British Working Class, 1865-1914*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Strasser, Ulrike y Tinsman, Heidi. 2010. “It’s a man’s world? World History Meets the History of Masculinity, in Latin American Studies, for Instance”. *Journal of World History* 21, n.º 1: 75-96.
- Szir, Sandra. 2009. “Entre el arte y la cultura masiva. Las ilustraciones de la ficción literaria en Caras y Caretas (1898-1908)”. En Malosetti Costa, Laura y Marcela Gene (comp.) *Impresiones porteñas. Imagen y palabra en la historia cultural de Buenos Aires*. Buenos Aires: Edhasa.
- Taillon, Paul M. 2002. “‘What We Want Is Good, Sober Men’: Masculinity, Respectability, and Temperance in the Railroad Brotherhoods, C. 1870-1910”. *Journal of Social History* 36, n.º 2: 319-338.
- 2011. “Casey Jones, Better Watch Your Speed! Workplace Culture, Manhood and Protective Labor Legislation on the Railroads, 1880-1910”. *Australasian Journal of American Studies* 30, n.º 1.
- Taksa, Lucy. 2005. “‘About as Popular as a Dose of Clap’ Steam, Diesel and Masculinity at the New South Wales Eveleigh Railway Workshops”. *The Journal of Transport History* 26, n.º 2: 79-97.
- Teixeira da Silva, Fernando. 2004. “Valentia e cultura do trabalho na estiva de Santos”. En *Culturas de Classe*, editado por Claudio H. Batalha, F. Teixeira da Silva y Alexandre Fortes, 205-248. Campinas: Editora da Unicamp.
- Tinsman, Heidi. 2008. “A Paradigm of Our Own: Joan Scott in Latin American History”. *The American Historical Review* 113, n.º 5: 1357-1374.
- Tossounian, Cecilia. 2020. *La Joven Moderna in Interwar Argentina: Gender, Nation, and Popular Culture*. Gainesville: University of Florida Press.
- Walsh, Margaret. 2002. “Gendering Transport History: Retrospect and Prospect”. *The Journal of Transport History* 23, n.º 1: 1-8.

Fecha de recepción: 25.08.2020

Versión reelaborada: 12.07.2022

Fecha de aceptación: 15.09.2022