

Historia de la clase obrera argentina

Tracción a sangre: Proceso de trabajo y clase obrera en la industria del carruaje

Ianina Harari (CEICS)

Resumen:

El proceso de trabajo manufacturero, que se observa en la industria del carruaje, al menos desde 1890, permite dar cuenta de las formas de acción y organización que la clase adopta bajo esta etapa. En especial, la fortaleza que el saber de oficio otorga al obrero en el lugar de trabajo, aunque en este caso la peculiar heterogeneidad inicial dificultará la acción colectiva. En esta rama, la homogeneización se realizará mediante la igualación de obreros provenientes de distintos oficios. Con este caso, pretendemos reforzar la tesis del Grupo de Investigación de los Procesos de Trabajo donde se afirma la extensión del trabajo a domicilio en el período manufacturero.

Palabras claves:

carruaje - proceso de trabajo - clase obrera

Abstract:

The manufacturing work process that is observed in the carriage industry, at least since 1890, allows to explain the class actions and ways of organization in this period. In special, the strength that the occupational knowledge confers to the workers in the work place, even though in this case the peculiar beginning heterogeneity obstructs the collective action. In this industry, the homogenization will be achieved through the level of workers from different occupations. With this case, we pretend to reinforce the thesis of the Work Process Investigation Group that in the manufacturing period the domiciliary work is widespread.

Key Words:

Carriage - Work process - Worker class

Introducción

En este artículo nos proponemos analizar el proceso de trabajo en la industria del carruaje entre 1890 y 1920 como antecedente manufacturero de la rama automotriz. Como la fabricación de automóviles nace ya como manufactura moderna, nos remontamos a su ancestro para entender el proceso de armado manual y observar, hacia el final del período, la transición. Nuestra intención es demostrar que la rama de la que nos ocupamos se encuentra en un estadio manufacturero y que es posible observar una fuerte presencia del trabajo a domicilio. Asimismo, sostenemos que todavía no se había desarrollado la subsunción real del trabajo. Es decir, que el capitalista aún no se había adueñado por completo del control del proceso de trabajo. Esta situación habilita a que los obreros que logren juntar un monto pequeño de capital puedan independizarse de la relación asalariada y convertirse, ellos mismos, en capitalistas o trabajadores autónomos. Incluso, para el caso de los pintores, suponemos que aún no había comenzado el proceso de proletarización.

A su vez, nos interesa indagar en las luchas obreras suscitadas en esta industria como forma de entender la composición de la clase y sus formas de acción bajo la etapa manufacturera. En especial, se analizará la formación y estructura de la fracción ocupada en esta rama. Tentativamente, sostendremos que en el período que estudiamos prima la heterogeneidad en la clase, por tratarse de la etapa manufacturera, y que sólo con la gran industria el proletariado irá ganando homogeneidad.

Breve descripción censal de la rama

El censo del año 1895 muestra que existen un total de 341 fábricas de carros y carruajes en todo el territorio nacional. La mayor parte de éstas se encuentran en Capital Federal (146). De aquí en más tomaremos los datos de ésta ciudad, ya que es allí donde se concentra el mayor número de casas de la rama. En 1909, se contabilizan 876 fábricas y talleres de

carruajes y rodados. En el censo de 1914, este rubro aparece desagregado y se contabilizan 127 fábricas de carros y rodados de carga y 105 de carruajes y carrocerías. En el censo de 1935, vuelve a aparecer “carros y carruajes” en un mismo rubro. Allí, se incluyen también herrerías y carpinterías rurales, donde se reparaban los vehículos. Las carrocerías, destinadas a la fabricación de automóviles, están ya claramente diferenciadas en otra categoría. El número de fábricas de carros y carruajes en ese año es de 101. En el Censo de 1939, los establecimientos de fabricación de carros y carruajes descienden a 99.

Número de fábricas de carros y carruajes¹

Año	Cantidad
1895	146
1909	876
1914	232
1935	101
1939	99

En 1895, se emplean un total de 260 trabajadores. La cifra asciende a 5.229 en 1909 y alcanza los 1.985 en 1914. Éstos se desagregan en 1.279 trabajadores de carros y rodados de carga y 706 en carruajes y carrocerías. En el censo de 1935, el número de trabajadores muestra un fuerte descenso hasta más de la mitad, 542. En el año 1939, la cifra vuelve a descender hasta los 108.

Cantidad de trabajadores²

Año	Total
1895	260
1909	5.229
1914	1.985
1935	542
1939	108

En cuanto a la maquinaria utilizada, en el año 1895 las máquinas empleadas en esta rama suman un total de 466, desagregadas en 14 a vapor, 64 caballos de fuerza y 388 en otras. En 1909, la maquinaria se registró

según la fuerza motriz. De esta forma se contabilizó un total de 1.427 HP utilizados, desagregados en 27 HP a sangre, 238 HP a nafta, 87 HP a gas, 627 HP a vapor y 448 HP a electricidad. En 1914, se observa que la fuerza motriz empleada descendió a 846 HP, siendo 254 HP de carruajes y carrocería de automóviles y 592 HP de carros y rodados de carga. El número de máquinas utilizado fue de 54 para la primera categoría y 68 para la segunda, sumando un total de 122. En 1935, la fuerza motriz es de 768 HP y en 1939 desciende ligeramente hasta los 699 HP. La maquinaria existente se utilizaba para aquellas tareas que requerían trabajar el metal³.

Para 1890, la industria del carruaje logra ya abastecer el mercado interno desterrando la importación de carruajes⁴. Consideramos que entre los años analizados (1890-1940), lo que se produce es, sobre todo, un incremento de los pequeños talleres de reparación, pero que el trabajo al interior de las fábricas no se ha modificado sustantivamente. La causa de este estancamiento sería la introducción del automóvil y su progresiva utilización en reemplazo de los antiguos rodados. De esta forma, caería la demanda de carros y carruajes, desincentivando los avances productivos. Como hipótesis tentativa, creemos que entre 1920 y 1940 aumentará la cantidad de pequeños establecimientos que se dedicarán, sobre todo, a la reparación, pero desaparecerá la producción masiva.

El proceso de trabajo

La mayor parte de los carruajes se realizaba a domicilio, lo cual explica la poca cantidad de obreros empleados en los talleres. Si se calcula la relación entre la cantidad de establecimientos y de obreros empleados, se observa que en 1895 hay un promedio de 2 obreros por taller, mientras en 1909 uno de 6 y en 1914 uno de 8. Para 1935, esta cifra desciende a 5 y cae hasta 1 en 1939.

El proceso comenzaba con el armado de la caja del vehículo, el cual se encargaba, en general, a un cajista que lo hacía en su domicilio. Luego la caja era enviada a un herrero, quien se ocupaba del trabajo de colocado del herraje y del galvanizado. Recién entonces llegaba el carruaje, a medio hacer, al taller. Allí se empleaba, en general, a un fragua, un limador y un charrón. Los charroneros, si los había, eran los encargados de armar las ruedas o repararlas, aunque ésta solían producirse fuera del taller. Los fraguas se encargaban de calentar el metal para moldearlo y estaban acompañados de los limadores en el trabajo de terminado de la pieza. También se emplea-

ban trabajadores para tareas auxiliares, como la colocación de las llantas en la rueda, para lo cual no se requería calificación de oficio.

Los pintores podían trabajar en el taller, aunque muchas veces gozaban de un status especial. Por ejemplo, los especialistas en filatería, dado su especial virtuosismo, contaban con una alta demanda de su trabajo. Por esta razón, podían trabajar en más de un establecimiento. En general, podía encontrárselos también en los talleres de talabartería, donde se tapizaban los carruajes. Al ser el tapizado y la pintura los toques finales del armado del vehículo, se realizaban en un mismo lugar, muchas veces fuera del taller de carruajes. Esta sección es la única en la que es posible la aparición de talleres independientes, ya que el mercado del tapizado trasciende la rama de los carruajes, a diferencia de otros trabajos, como el armado de las cajas que, al ser exclusivo de esta rama, no ameritaba tal desarrollo.

El peso del trabajo a domicilio en esta rama puede observarse en un análisis sobre la descentralización realizado por la Federación de Constructores de Rodados. Según este estudio, para fabricar por completo un carruaje dentro de la fábrica, sería necesario emplear alrededor de 35 obreros. Sin embargo, era muy raro encontrar un establecimiento que ocupara más de cinco trabajadores⁵. El gremio se ocupó de este problema desde su creación en 1906. Como se ve en el primer número de su periódico, donde se dedica una extensa nota al respecto, los obreros describen:

“El sistema que va desarrollándose en nuestro gremio [...] es el trabajo a domicilio. Nos los ha demostrado y justifica el actual movimiento que tenemos contra los explotadores que aún no han abonado los 13 días de lock-out. Estos fabricantes no tienen charrones y les sobran ruedas, y no tienen fraguadores y reciben sus coches armados. [...] Todos estos obreros empiezan por querer ser patrones trabajando por fuera de los talleres. [...] Los charrones y cajistas son una competencia desastrosa para los compañeros que trabajan a jornal. [...] Los que trabajan en sus casas cobran menos y trabajan más horas.”⁶

Incluso, se preocupan de demostrar lo ineficiente del trabajo a domicilio:

“Los que trabajan en la casa dedican menos tiempo en ajustar las mortetas y tratan de hacerlo lo más rápido posible [...] un cajista, cuando hace una caja en la fábrica, su mayor empeño es de que su trabajo salga bien,

especialmente al ajustar las mortesas [...] lo que necesita su debido tiempo para hacerlo, cosa que cuando esa caja empiece a caminar no empiece a moverse por todas partes como sucede con las que se hacen afuera en su mayoría.”⁷

Esto demuestra lo extendido que en este período se encontraba el trabajo a domicilio que comúnmente es asociado a actividades de menor envergadura, como confección⁸ o el aparado de calzado⁹, pero que aparece también en trabajos complejos. A pesar de originarse en el trabajo artesanal, esta forma de organización del trabajo encuentra su lugar bajo el capitalismo. En especial, en el período manufacturero, donde la división del trabajo permite la realización de piezas del producto fuera del taller. Como señala Marcela Nari:

“El trabajo a domicilio no es una ‘forma’ o tipo de producción arcaica, tendiente a desaparecer, sino que constituye una parte fundamental de determinadas ramas y/o etapas del proceso de industrialización capitalista que presentan las siguientes características: posibilidad de fragmentación del proceso de producción, baja densidad tecnológica y alta intensidad de trabajo”¹⁰.

Otra de las formas de trabajo, que encontramos en la rama, es la subcontratación de trabajo que también puede encontrarse en confección y calzado.

“ya no tratamos aquí de la explotación que se efectúa por parte del verdadero patrón. Si no de la explotación que los contratistas efectúan contra sus ayudados que se presten a trabajar con ellos teniendo de ese modo dos patrones, uno directamente y otro indirectamente...”¹¹

Estas dos formas de trabajo -a domicilio y subcontratado- son, en general, pagadas a destajo y constituyen uno de los métodos en que los capitalistas, sobre todo en los talleres más chicos, busca aumentar la productividad del trabajo y la plusvalía¹².

Luchas obreras y organización

Según los datos con los que contamos hasta ahora, en el año 1907 se contabilizan 12 huelgas, 14 en 1908. En 1909, el número desciende a 8.

Estos datos acompañarían la tendencia general, observada para el conjunto del movimiento obrero, donde hay un ascenso de luchas hasta el centenario. Tras la feroz represión acaecida ese año, el movimiento comienza a decaer, hacia 1916, y es derrotado en la huelga general de 1921¹³. En estos enfrentamientos, puede observarse la fortaleza que el trabajo de tipo manufacturero otorga a las organizaciones de la clase, ya que existen profesiones especializadas que, en un período de baja desocupación, cuesta reemplazar. Los obreros lograban imponer ciertas condiciones de trabajo, como la jornada de ocho horas, el horario de verano, aumentos salariales y el pago de los días no trabajados por lock out o huelgas. Eran frecuentes, también, huelgas en contra de despidos o de la contratación de trabajadores no agremiados que, en su mayoría, resultaban triunfantes.

Por otro lado, la dispersión de oficios dificulta la organización del conjunto de los obreros de una fábrica. Lo que observamos, a lo largo del período, es una lucha por conformar un sindicato por rama, rodados e incluso de lo que serían las subramas como carruajes y carros. Tanto en la Federación de Obreros Constructores de Rodados, como en la Sociedad de Obreros Constructores de Carruajes, se lleva adelante una lucha constante por unificar la lucha de los obreros de los distintos oficios. La tentativa de conformar la Federación dura sólo 5 años -entre 1906 y 1911- luego de lo cual la misma se disuelve. Esto no sólo se debe a los problemas para unificar las distintas sociedades, lo cual se manifiesta en la falta de apoyo a la Federación (por ejemplo en la no cotización de las cuotas), sino también en los conflictos internos entre anarquistas, socialistas y sindicalistas.

Muchas veces existían reivindicaciones particulares de un grupo que podían chocar con las del resto de los obreros. Esto sucede en las industrias manufactureras debido a la persistencia de la conciencia corporativa de los sindicatos de oficio. En el caso de los carruajes, además, este hecho se agrava dada la forma en que se origina la manufactura. Esta rama se nutre de obreros provenientes de distintos oficios artesanales: tapiceros, pintores, carpinteros, herreros, etc. Cada uno de ellos se desempeñaba en una amplia variedad de labores, no sólo en la fabricación de carros. Pero la continuidad de una misma tarea irá unilateralizando el trabajo del obrero artesanal en forma cada vez más exclusiva para esta tarea¹⁴. Por ejemplo, el tapicero se especializa en tapizar carruajes y el carpintero se transforma en charrón o cajista (es decir, un obrero que sólo sabe hacer rudas o cajas). De esta forma, termina constituyéndose en un obrero especializado en una sola tarea. El resultado final es idéntico que el de cualquier oficio -como zapatero o

sastre- que se subdivide: un obrero manufacturero parcial y, por ello, descalificado. Pero si bien la consecuencia es la misma, a medida que este proceso se desarrolla va dando lugar a diversos conflictos. Se agravan, por un lado, las diferencias entre oficios dada la distinta procedencia de cada uno, lo cual implica también la proveniencia de diversas tradiciones político gremiales. Incluso, este proceso de especialización -así como la proletarianización- puede tener distintos ritmos para los obreros de los diversos oficios. Por ejemplo, el Gremio de Constructores de Carruajes de Mar del Plata manifiesta, en una carta dirigida a la Federación de Obreros Constructores de Rodados, la imposibilidad de unificar en una misma organización a los trabajadores de las distintas secciones¹⁵.

Un caso ejemplificador, en este sentido, es el de los pintores, con quienes continuamente el Gremio de Constructores de Carruajes mantiene conflictos. Uno de los problemas que existía con los trabajadores de este oficio era su renuencia a solidarizarse con el resto para conseguir que el patrón les otorgue las herramientas de trabajo:

“Los pintores se compran esponjas y gamuzas y hasta pinceles [...] mientras todos los gremios, que por su trabajo el obrero está obligado a comprarse sus herramientas, están luchando por imponer la obligación de que las dé el patrón, esos pintores que es el único gremio en la construcción de carruajes que no lleva herramientas exceptuando una triste cuchilla, en contraposición de los que luchan por la abolición de la herramienta comprada por el obrero, quieren introducir una nueva costumbre en perjuicio del gremio.”¹⁶

Otro de los problemas que presentaban es que aceptaban rebajas salariales, jornadas por encima de las 8 horas y se negaban, en general, a prestar apoyo a las luchas del gremio. Suele notarse en ellos una sensación de superioridad de oficio frente al resto. Reclaman para sí la libertad para trabajar las horas que les convenga así como establecer por su cuenta el precio de su trabajo, y se oponen a cualquier tipo de restricción sobre estos aspectos. El periódico sindical da cuenta de la resistencia de los pintores a colaborar con cualquier medida que tomen sus compañeros y a adherirse a las huelgas: “Los tales indicadores [por los pintores] dicen que ganan veinte pesos por día y no necesitan de la sociedad [por la Sociedad Constructora de Carruajes] ni que un peón los mande”¹⁷. Como hipótesis tentativa, creemos que los pintores mantenían un oficio artesanal y aún no se encontraban

proletarizados. Por esta razón, no se solidarizaban con el resto de los obreros, ya que su suerte no estaba atada a la del gremio. Esto se apoya en que muchos trabajaban por cuenta propia en varias fábricas..

La abolición del trabajo a domicilio ha sido otra de las principales luchas llevadas adelante por el gremio. La gravedad de esta situación suscitaba un reclamo constante por la centralización del trabajo que daba lugar a planes de lucha como una sucesión de huelgas en 1910¹⁸ y un documento donde se prohíbe la entrada a los talleres de trabajos realizados a domicilio¹⁹. Asimismo, existen también conflictos por la subcontratación de trabajadores por parte de los maestros. No sólo se observa, aquí, el problema del trabajo a destajo, sino también el de las jerarquías al interior de la clase. Como reclaman los obreros en su periódico: “Necesario es que desaparezca esa diferencia que siempre se ha tratado de hacer prevalecer en los talleres entre el maestro y el inferior como algo respetuoso cuando en su lugar debería interesarse por la dignidad del que en el taller de él depende.”²⁰

Secundariamente, aparecen en la rama conflictos con trabajadores extranjeros, los cuales, recién llegados de su país de origen aceptan condiciones de trabajo desfavorables, en contra de las conquistas alcanzadas por el gremio. Tal es el caso de trabajadores rusos, que trabajan por encima de las ocho horas y por salarios debajo del mínimo:

“Los patrones abusan de ellos cuanto quieren y cuando enyantán, los explotan hasta las ocho de la noche. (...) Se ha leído una nota de una nueva organización titulada Centro de Obreros Israelitas, cuya organización se propone difundir la propaganda en los idiomas necesarios. Como esta sociedad se compone de rusos, fácil nos será llamarlos al orden a tantos rusos que hoy nos perjudican y que no podemos entendernos con ellos porque su mala fe les dice: lo que no conviene no se debe entender.”²¹

Si bien esto aparece como un conflicto étnico, no es más que un conflicto de clase, donde los obreros se oponen a las condiciones de trabajo que aceptan los trabajadores rusos que actúan como competencia en detrimento de los logros alcanzados por el gremio. Lo que demuestran estos conflictos es que la clase, bajo la manufactura, presenta un alto grado de heterogeneidad por tres razones principales: la diversidad de oficios que conviven en el mismo taller, las distintas jerarquías existentes y la extensión del trabajo a domicilio. Esta particularidad del período, sumado a la fortaleza que tienen los trabajadores dada la necesidad del capital de sus conocimientos,

crea una tensión entre dos tendencias. Por un lado, los gremios constituidos gozan de poder en los lugares de trabajo. Pero, por el otro, se dificulta la creación de sindicatos amplios y fuertes, lo cual determina poco peso a un nivel político general. Asimismo, existían obreros que accedían a formar su propio taller, lo cual indica que aún nos encontramos en presencia de una subsunción formal. Era frecuente encontrar en el periódico sindical notas que expresaban el repudio de obreros que se convertían en patronos²². Este elemento también obstaculiza el desarrollo de una conciencia corporativa, es decir, meramente sindical, así como la acción conjunta de los trabajadores.

Conclusiones

Estamos, entonces, en presencia de una rama manufacturera, donde el trabajo a domicilio se encuentra ampliamente difundido, así como la subcontratación. A su vez, encontramos extendida la forma de pago a destajo, tanto dentro del taller, como por fuera del mismo. La subsunción del trabajo al capital es aún formal. Esta fracción de la clase obrera estaba aún en formación. Estos factores, sumados a los diversos oficios y jerarquías de los trabajadores empleados en los talleres, refuerzan su heterogeneidad y dificultan su unidad y acción común. Sin embargo, el mismo carácter manufacturero y atrasado de la rama otorga a los obreros organizados un poder excepcional en el lugar de trabajo, frente al patrón.

Notas:

¹Según datos de los siguientes censos: *Segundo Censo de la República Argentina*, t. 3, Buenos Aires, Talleres Tipográficos de la Penitenciaría Nacional, 1898; *Censo General de Población, Edificación, Comercio e Industrias de la Ciudad de Buenos Aires, Capital Federal de la República Argentina. Levantado los días del 16 al 24 de noviembre de 1909*, Buenos Aires, Compañía Sudamericana de Billetes de Banco, 1910; *Tercer Censo Nacional levantado el 1ero de junio de 1914*, Buenos Aires, Talleres Gráficos de L. J. Rosso, 1916-1917; *Censo industrial de 1935*, Dirección General de Estadísticas de la Nación, Buenos Aires, 1938; *Estadística industrial de 1939, resultados del relevamiento practicado el 31 de diciembre de 1939*, Dirección General de Estadísticas de la Nación, Buenos Aires, 1942.

²Idem.

³Werckenthien, Cristian: *Entre sendas, postas y carruajes. Los comienzos del transporte en la Argentina*, Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y de Lugares Históricos, Buenos Aires, 1999.

⁴Helguera, Dimas: *La producción argentina en 1892: descripción de la industria na-*

cional, su desarrollo y progreso en toda la República, Goyoga y Cía., Buenos Aires, 1893; *Censo General de Población, Edificación, Comercio e Industrias de la Ciudad de Buenos Aires, Capital Federal de la República Argentina. Levantado los días del 16 al 24 de noviembre de 1909*, Compañía Sudamericana de Billetes de Banco Buenos Aires, 1910; *Special Agents Series*, Government Printing Office, Washington, 1916.

⁵*El obrero constructor de rodados (EOCR)*, Año II, n.º 27, diciembre de 1908.

⁶*EOCR*, año I, n.º 1, Octubre de 1906.

⁶Idem.

⁸Nari, Marcela: “El trabajo a domicilio y las obreras (1890-1918)”, en *Razón y Revolución*, n.º 10, Buenos Aires, primavera de 2002.

⁹Kabat, Marina: “Fatto in casa. El trabajo a domicilio en la industria argentina del calzado y sus vínculos con el desarrollo fabril, 1870-1940”, en *Razón y Revolución*, n.º 9, Buenos Aires, otoño de 2002.

¹⁰Nari, Marcela: “El trabajo a domicilio, *op. cit.*”

¹¹*EOCR*, año I, n.º 2, noviembre de 1906.

¹² Esta forma de trabajo, que encubre las relaciones asalariadas, invierte la forma de medir el trabajo. En vez de medirse por el tiempo de trabajo gastado por el obrero, se mide por la cantidad de piezas producidas en un determinado tiempo. El control de la calidad e intensidad del trabajo a través del pago a destajo vuelve innecesaria gran parte de la vigilancia del trabajo. Esto, a largo plazo, tiende a desvalorizar la fuerza de trabajo, ya que los obreros que cobran por pieza buscarán producir mayores cantidades en menos tiempo. Por esta razón, es la base de la industria doméstica y de un sistema de explotación articulado jerárquicamente. Pero es también una fuente de división dentro del proletariado y un obstáculo para su organización. Vide Marx, Karl: *El Capital*, Fondo de Cultura Económica, Mexico, 1986, t. I, p. 462.

¹³Sartelli, Eduardo: “Celeste, Blanco y Rojo. Democracia, nacionalismo y clase obrera en la crisis hegemónica (1912-22)”, en *Razón y Revolución*, n.º 2, Buenos Aires, primavera de 1996.

¹⁴En su explicación de una de las formas en las que surge la manufactura, como es el caso del carruaje, Marx describe que originariamente aparece una combinación de oficios artesanales independientes que se va convirtiendo en una división del trabajo en las diversas operaciones particulares que lo componen y que van cristalizándose en función exclusiva de un obrero. Vide Marx, Karl: *El Capital*, Siglo XXI, México, 1998, t. I, vol. 2, cap. XII, p. 409.

¹⁵*EOCR*, año I, n.º 2, noviembre de 1906.

¹⁶*EOCR*, año I, n.º 3, diciembre de 1906.

¹⁷*EOCR*, año III, n.º 19, mayo de 1908.

¹⁸*La Acción Socialista*, 29/01/1910 y *La vanguardia*, 4/02/1910.

¹⁹*EOCR*, año IV, n.º 40, febrero de 1910.

²⁰*EOCR*, año I, n.º 2, noviembre de 1906.

²¹*EOCR*, año II, n.º 18, noviembre de 1908.

²²*EOCR*, año II, n° 15, enero de 1908. Como ejemplo, puede leerse: “Estos dos ciudadanos que salieron recientemente de nuestras filas para convertirse en explotadores”.