

---

## Paternalismo industrial e innovación ferroviaria en Pullman, Chicago. Las claves de su éxito, 1870-1890

**Ricardo Méndez Barozzi**

Universidad Nacional de Luján, Argentina  
mendezbarozzi@yahoo.com.ar

Recibido: 13/04/2020

Aceptado: 05/10/2021

### Resumen

---

La aparición del paternalismo industrial durante el siglo XIX fue una causa distintiva en muchas empresas norteamericanas y europeas como consecuencia de la Segunda Revolución Industrial. El presente artículo tiene por objeto aclarar cuáles fueron las principales características de las prácticas paternalistas de George Mortimer Pullman, luego de haber intensificado la difusión de los coches-cama en la industria ferroviaria de pasajeros y la posterior creación de una ciudad para sus empleados.

Los anhelos de ascenso social mostrados tanto por los trabajadores de origen afroamericano como por los sectores de la naciente clase media posibilitaron que Pullman tuviese éxito en su empresa ferroviaria apelando a las mejoras en la calidad de vida y haciendo una propaganda altamente efectiva que le garantizó el apoyo de notables empresarios locales, en un tiempo en el que la Segunda Revolución Industrial se hallaba en su apogeo.

**Palabras clave:** Pullman, paternalismo, ferrocarriles, siglo XIX, Chicago.

### Industrial Paternalism and Railroad Innovation in Pullman, Chicago. The key to its success, 1870-1890

### Abstract

---

The emergence of industrial paternalism during the nineteenth century was a distinctive cause in many North American and European companies because of the Second Industrial Revolution. The purpose of this article is to clarify the main characteristics of the paternalistic practices of George Mortimer Pullman, after having intensified the expansion of sleeper wagons in the passenger railroad industry and the subsequent creation of a city for his employees.

The desires of social climbing shown by the workers of African-American origin and by the sectors of the rising middle class made it possible for Pullman to succeed in his railroad company

to improve the quality of life and making propaganda. It enabled the support of notable local businessmen, at a time when the Second Industrial Revolution was at its height.

**Keywords:** Pullman, paternalism, railroads, 19<sup>th</sup>Century, Chicago.

## **Paternalismo industrial e innovación ferroviaria en Pullman, Chicago. Las claves de su éxito, 1870-1890**

### **Introducción**

Como consecuencia de la Revolución Industrial, apareció un inconveniente espacial relacionado con las viviendas de los trabajadores, dado que la mayoría de los empresarios dejó que aquellos se organizaran a su suerte, lo que llevó a graves problemas de hacinamiento e insalubridad. Esta problemática se intentó resolver con algunas propuestas de tipo socialista como la de Jean Godin (Blasco, 2012), en Francia que será explicitada más abajo. Sin embargo, luego surgirían otras alternativas propuestas por el sector empresarial, como el caso de George M. Pullman en Chicago,<sup>1</sup> que intenta explicar este trabajo.

El primer eje en el cual se centrará este trabajo será determinar el rol que ocupó el paternalismo industrial en la empresa ferroviaria creada por George M. Pullman. Allí se reflejarán distintos ejemplos del concepto de paternalismo decimonónico en los Estados Unidos y otras partes del mundo. El segundo fundamento estará basado en las innovaciones tecnológicas destinadas a aumentar el confort en el transporte ferroviario de pasajeros de aquel país. Dichas innovaciones fueron dirigidas estratégicamente, por Pullman hacia los sectores medios.

La hipótesis sostiene que las principales causas del éxito inicial de la empresa se debieron a una adecuada percepción de la nueva realidad social que vivían los mencionados sectores en el escenario posbélico de los Estados Unidos de finales de S. XIX. Ambos tópicos tienen en común la tendencia ascendente en los estratos sociales bajos y medios, ya que el paternalismo que aplicó George Pullman posibilitó una mejora socioeconómica de sus empleados ferroviarios, quienes en su gran mayoría eran libertos. Al mismo tiempo, el empresario supo vislumbrar las ansias consumistas de la clase media.

El trabajo tomará como corte temporal el año 1890, tiempo del apogeo de la empresa ferroviaria, que tuvo un gran éxito en la producción de vagones de lujo, bajo la conducción del empresario George M. Pullman, ya que los objetivos del trabajo son

---

<sup>1</sup> Ely, Richard (1885). Pullman, a social study. *Harper's Magazine*, N° 70, pp. 452-466.

reflejar las conductas de tipo paternalista que tuvieron lugar en la compañía y en la ciudad de Pullman, simultáneamente con un contexto social de crecimiento en el consumo de servicios.<sup>2</sup>

Este trabajo busca reflejar la evolución de la industria ferroviaria destinada al confort de los pasajeros hasta llegar a la empresa de Pullman. Por otra parte, es necesario destacar las principales habilidades empresariales de George Pullman, quien en sus comienzos se dedicó a otras industrias como la hotelería, la construcción de edificios y la mudanza de inmuebles, resaltando los avances tecnológicos desde la visión de la atención al cliente.

Los diferentes estudios sobre el paternalismo industrial<sup>3</sup> han enfocado su análisis en las dificultades de los sectores empresarios para captar, retener y consolidar a una cantidad de trabajadores necesaria para poder continuar con el funcionamiento de las actividades productivas. Desde este punto de vista, al paternalismo se lo puede considerar como una estrategia para consolidar el mercado laboral en periodos de escasez por falta de capacitación en los trabajadores, algo que se constituyó en el principal problema a resolver durante el siglo XIX y la primera parte del XX tanto en América como en Europa. (Venegas Valdebenito y Morales Barrientos, 2015: 117).

Macario Alemany (2005) señala las diversas acepciones que tuvo el paternalismo industrial decimonónico afirmando que aspiraba más a evitar inconvenientes, que a beneficiar a los trabajadores. Según la postura del autor, el paternalismo no sería una característica normativa sino una peculiaridad adicional, evitando de este modo darle una respuesta de tipo moral sobre el particular y definiendo al paternalismo como una tendencia de tipo neutral. Alemany señala que la responsabilidad de los actos le corresponde a quien ejerce influencia sobre otras personas en una relación de dependencia.

El programa de tipo paternalista generalmente contenía variadas prebendas sociales, tales como alojamiento, abastecimiento, educación, sanidad, cultura y ocio dirigidas a atraer y fijar mano de obra, dando lugar a un nuevo tipo de hombre: el

---

<sup>2</sup> Como consecuencia, no serán tratados en este trabajo los eventos posteriores, como la gran huelga producida en 1894, el fallecimiento de Pullman, la incorporación de la ciudad a Chicago y el ulterior manejo de la compañía a cargo de Robert T. Lincoln, hijo del ex presidente estadounidense.

<sup>3</sup> Hay otros autores que describen este sistema laboral como *Company Welfare*. Para este tipo de política empresarial, la administración está a cargo de un gerente asalariado, al tiempo que se diferencian los conceptos de gestión y propiedad. Asimismo, se consideraban los programas asistenciales y de vivienda para los trabajadores. En esta tendencia, se destacan varios casos, en Gran Bretaña descrito por Joseph Melling y Margaret Edmonds y, en Alemania y Japón por Wolfgang Streeck y Kozo Yamamura, respectivamente, entre otros.

trabajador ideal, dócil, adoctrinado, satisfecho de su situación, leal y arraigado, el que reemplazaba a la solidaridad entre sus iguales por lazos verticales de adhesión a la empresa (Alemany, 2005).

Gazir Sued (2016) habla de paternalismo temprano, a comienzos del siglo XIX, al tiempo que analiza las diferentes medidas tomadas por el Estado liberal durante aquel tiempo; este autor rescata las obras de varios de sus colegas, destacándose los aportes de James Weinstein donde este sostiene que la intervención llevada a cabo a través de la administración pública, relacionada con el liberalismo, aparece vinculada a los sectores capitalistas que ostentan la hegemonía ideológica y política.

Por otra parte, Sued también retoma la idea de Nicos Poulantzas quien afirma que las políticas estatales van dirigidas hacia la dominación política, al tiempo que redefine la postura de Ralph Miliband quien interpreta que los resultados finales de la intervención del aparato estatal en la vida económica favorecerían solamente a los intereses capitalistas, convirtiendo al Estado liberal en un diseñador de consenso, a fin de consolidar la ideología dominante.

Thomas Dublin (1975), sostenía en su obra la influencia del paternalismo decimonónico estadounidense haciendo un análisis crítico del trabajo femenino en las fábricas textiles de Lowell, en un caso que guarda similitudes con el de Pullman. El autor describía la ruptura en el ritmo de vida que tuvieron aquellas mujeres que debieron trabajar fuera de sus hogares en Lowell, Massachusetts, entre 1830 y 1860, lo cual implicaba no solo dejar sus viviendas, sino también a sus familias y vivir en un medio ambiente completamente distinto, convirtiéndose en parte de la clase trabajadora urbana por obligación.

María Inés Barbero y Mariela Ceva (1997) estudian un caso de paternalismo industrial en Villa Flandria, en la provincia de Buenos Aires, a lo largo del siglo XX. En su obra, las autoras analizan el caso del empresario belga Jules Steverlynck quien asentó en aquel lugar una empresa algodonera. La particularidad de este caso se encuentra en que la fuerte impronta paternalista que tenía la empresa se basaba no solo en las facilidades de acceder a una vivienda por parte de los obreros ya que se deseaba tener una población estable, sino que también seguía los principios del catolicismo social. Esta doctrina se proponía como una alternativa al socialismo respecto a la justicia social y la problemática de la vivienda.

Laura Badolani (2007) describe cómo funcionaba la empresa Ferrocarril Central Argentino, en la ciudad de Rosario, en un caso que guarda similitudes con el de la ciudad

de Pullman; la autora señala la jerarquización del personal mediante la creación de distintos departamentos y la aparición de un “barrio obrero” en las cercanías de la sede central. Para Badolani, las prácticas paternalistas en este caso, eran selectivas y disciplinadoras, a fin de reemplazar los vínculos horizontales entre los obreros, destacándose un control desde arriba que también contenía diferentes normas moralizadoras. En el mismo sentido, Paul Van Heesvelde analiza el caso del poblado ferroviario de Malines, Bélgica, donde se confundían los límites de la ciudad y la empresa, debido a la notable expansión de esta.

Natalia Tielve García (2018) destaca las principales características de la arquitectura residencial destinada a los obreros industriales como una práctica constante desde mediados del siglo XIX; la autora coincide con José Blasco<sup>4</sup> respecto al paternalismo en términos generales, pero también se refiere a la arquitectura y los suministros utilizados por las empresas industriales en la construcción de viviendas sociales. Tielve García señala que, bajo la aparente buena intención de una idea filantrópica, el paternalismo industrial escondía la más férrea disciplina de empresa y la dependencia de los trabajadores y sus familias.

El periodista de la revista neoyorquina *Harper's*, Richard Ely (1885) realizó un viaje a Chicago, para analizar el experimento social de la entonces naciente ciudad de Pullman. En su relato, el autor destacaba los principales rasgos progresistas de la nueva urbe y que el empresario deseaba elevar el aspecto social de sus trabajadores; sin embargo, Ely también resaltaba el poder que ostentaba Pullman sobre sus empleados quienes, según su visión, parecían más súbditos de una monarquía europea que ciudadanos que ansiaban alcanzar el anhelado “sueño americano”.

En su obra, el viajero francés Pablo De Rousiers<sup>5</sup> relató su experiencia vivida en Chicago, en el contexto de su viaje por los Estados Unidos, a fines del siglo XIX. El autor reflejaba todos los detalles de la creación y el desarrollo de la empresa de George M. Pullman, así como también hizo referencias a su pasado como hombre de negocios. Asimismo, De Rousiers, tuvo la oportunidad de entrevistar a Pullman, siendo testigo directo de los hechos, conociendo su compañía y viajando en el material ferroviario rodante.

Si bien De Rousiers tenía una postura claramente favorable a la política de los EE.UU. en general y al emprendimiento de Pullman en particular, resulta muy valioso -

---

<sup>4</sup> Se explicita su postura más abajo.

<sup>5</sup> De Rousiers, Pablo (1899a). *La vida en la América del Norte, Tomo I*. Barcelona: Montaner y Simón.

al igual que en el caso de Ely- el análisis contemporáneo de los hechos, al reflejar el contexto histórico, económico y social de la ciudad de Chicago. Estas son las dos obras de viajeros que se analizan en este trabajo. De Rousiers hizo un pormenorizado relato tanto de las relaciones sociales que observaba en la naciente ciudad de Pullman, como de las diferentes oportunidades laborales que ofrecía la empresa ferroviaria.

El empresario hotelero Stanley Turkel (2006) narró en sus escritos el desarrollo de la industria ferroviaria destinada al confort en los vagones de tren hasta llegar a la empresa de Pullman. El autor destacaba las estrategias laborales que utilizó Pullman para contratar a empleados negros y, de este modo, optimizar el servicio ferroviario que la empresa prestaba. A su vez, el autor reflejaba la publicidad que la empresa hacía sobre los viajes ferroviarios como un factor decisivo que incentivó el consumo de los sectores medios.

El periodista Mikel Iturralde (2009; 2014) narra la trayectoria laboral de Pullman, resaltando los principales rasgos de su personalidad, en la cual se destacaban sus dotes de publicista, que supo aprovechar para promocionar la aparición de los vagones de lujo al tiempo que sabía mantener excelentes relaciones con los estamentos del poder, algo que se refleja en el traslado del cadáver del presidente Lincoln.

El investigador José Blasco (2012) hizo un análisis crítico sobre la construcción de Pullman City en Chicago; el autor destaca que en principio se trató de un proyecto de urbanidad bien organizado tanto en cuanto a su trazado como a la construcción de diversos edificios, zonas comerciales y de paseo. Sin embargo, coincidiendo con la postura de Ely, Blasco señala las diversas limitaciones a las que eran sometidos los habitantes de la ciudad, considerando que se trató de un paternalismo interesado solamente en realizar pingües negocios, que fue bruscamente interrumpido por los sucesos posteriores a la huelga de 1894.

La periodista estadounidense Erin Blakemore (2016) resalta el papel de los trabajadores negros en la empresa de Pullman, destacando que los integrantes de esta comunidad eran considerados como un estrato social ascendente al haber obtenido un puesto laboral como camareros o porteros, al tiempo que estos se transformaban en verdaderos portavoces de aquella colectividad, al viajar entre los diferentes estados y realizar el reparto de periódicos. Sin embargo, la autora afirma que los empleados ferroviarios también debían realizar variadas tareas sin paga alguna.

En una publicación de reciente aparición, los autores Timothy Scarlett y Steven Walton (2017), enfocan su trabajo tanto en la producción de los llamados coches-cama como en el diseño arqueológico de la ciudad creada por Pullman. Los autores se

concentran en las características de la planta de fabricación y producción de los coches ferroviarios de lujo, la cual estaba situada en el centro de la ciudad creada por el empresario. Este tema no había sido analizado lo suficiente por otros historiadores quienes en su gran mayoría aportan datos sobre la vida personal de George Pullman, la ciudad y los coches.

El corpus documental que utiliza el presente trabajo, se basa en fuentes primarias, como los autores contemporáneos a la temática que permiten conocer lo que pensaba el protagonista en primera persona. Asimismo, fueron considerados otros aportes no provenientes de la Historia, como los de varios periodistas que tratan cuestiones referidas al desarrollo ferroviario, la ciudad de Pullman y, a los primeros empleos de los trabajadores afroamericanos. Esta selección se basa en la especificidad que estos autores realizaron sobre los temas mencionados. Finalmente, aparece un aporte realizado en los últimos años por dos historiadores estadounidenses quienes se concentran en aspectos dejados de lado por obras anteriores.

### **El contexto económico decimonónico de los Estados Unidos**

Con el desarrollo del ferrocarril desde la década de 1830, se comenzaron a abaratar los costos de transporte, pero el impacto no fue solo en las comunicaciones. La industria ferroviaria se convirtió en la gran impulsora del desarrollo manufacturero siendo una promotora de los llamados “eslabonamientos hacia atrás”, los que conducían a nuevas inversiones en las actividades proveedoras de insumos favoreciendo el desarrollo de la demanda de diversos materiales como hierro, acero, carbón, maquinarias y vagones, ya que se dio la contemporaneidad entre la etapa de industrialización y la de desarrollo ferroviario (Barbero, 2001: 154).

A mediados del siglo XIX, el ferrocarril se constituyó en un poderoso elemento de comunicación entre las ciudades de los diferentes estados expandiéndose hacia el oeste. Por otra parte, el tren se convirtió en el símbolo de la igualdad de oportunidades de la nueva nación al ir reemplazando lentamente el papel del barco de vapor, ya que, según los relatos de aquel tiempo, las vías ferroviarias eran “el camino del pobre” que podía unir a todos los pueblos (Grant, 2014: 238).

Al acortar las distancias entre sus habitantes, el ferrocarril había aportado notorias posibilidades de progreso a los estadounidenses. Estas mejoras se notaban fundamentalmente en los cultivos, el acceso al agua y la explotación minera. Para Ralph



Waldo Emerson, el tren era fundamental para llegar a la tierra. La población en aumento en el Este buscaba expandirse hacia las nuevas tierras del Oeste (Grant, 2014: 238).

Por otra parte, el desarrollo del ferrocarril estadounidense contribuyó a la constitución de las sociedades anónimas y la creación de empresas basadas en un tipo de orden vertical, con características gerenciales y burocráticas. Aunque en la primera etapa de desarrollo ferroviario se importaba el hierro, desde 1860 se consolidó la producción nacional de este insumo (Barbero, 2001: 155 y 182).

Desde aquel año, la nueva nación era predominantemente rural; por ello, muchos contemporáneos habían interpretado a la Guerra de Secesión como una disputa entre el industrialismo en auge y la agricultura. Sin embargo, para fines del siglo XIX, los Estados Unidos se habían inclinado decididamente por el modelo industrial siendo el país que había construido más fábricas en el mundo. (Nevins y Steele, 1994: 257).

El desempleo se había incrementado desde comienzos de la década de 1860 siendo sus periodos más duros a fines de 1861 y entre finales de 1865 y comienzos de 1868. Incluso en el periodo 1869-1873, en el cual muchas industrias crecieron de manera importante, hubo otras tantas que lo hicieron a un ritmo muy lento. La depresión económica afectaba a todos los Estados de la Unión, si bien mayormente a los del Sur, varios estados norteros como Nueva York, Pensilvania, Massachusetts, Connecticut y Ohio también fueron altamente damnificados (Montgomery, 1981: 5).

Para la década de 1870, varios estados, entre los que se destacaba el mencionado Ohio, promovieron la industrialización de diversos productos como ser la minería de carbón, hierro, cobre, zinc y estaño, en tanto que se impulsaba la extensión ferroviaria. A lo largo de este decenio, la política del gobierno promocionaba el crecimiento a través de la explotación de los recursos naturales a fin de lograr un desarrollo económico sostenido. El objetivo era lograr una industria nacional moderna y efectiva al tiempo que se reducía la exportación de materias primas a Europa (Montgomery, 1981: 6).

Esta transformación veloz de la economía norteamericana tuvo el apoyo del gobierno central. Los Estados Unidos contaban con la mayor cantidad de materias primas a nivel global (a excepción de Rusia), notoria presencia de invenciones y técnicas, un sistema de transportes adecuado a la nueva economía, un mercado interno que se expandía al mismo ritmo que la población, constante mano de obra inmigrante, inexistencia de barreras arancelarias entre los estados, proteccionismo sobre los productos extranjeros y un plan de subsidios directos e indirectos del gobierno (Nevins y Steele, 1994: 258).

La mejora en las comunicaciones terrestres fue esencial para que los transportes se transformaran en el motor de la expansión nacional. En este contexto, apareció el uso masivo del telégrafo,<sup>6</sup> el teléfono, la electricidad y para 1890, el automóvil. Si bien no todas fueron invenciones estadounidenses, en el país norteamericano alcanzaron un gran desarrollo. Como un símbolo de progreso constante, se buscaba que las comunicaciones fuesen más cómodas y fluidas, fue entonces cuando surgieron los vagones de lujo creados por Pullman que le daban al pasajero una comodidad superior para sus viajes (Nevins y Steele, 1994: 261).

Si bien la economía en general y la industria en particular tuvieron un crecimiento sostenido a lo largo del siglo XIX, fue después de la Guerra de Secesión cuando el país prosperó a un ritmo sostenido. El progreso se vio favorecido por la abundancia de recursos naturales, un gran crecimiento demográfico y un proceso de innovación tecnológica y organizativa. Estas razones fueron fundamentales para que los Estados Unidos aventajasen a los países europeos. (Barbero, 2001: 180).<sup>7</sup>

### **El paternalismo industrial urbano del siglo XIX**

La arquitectura residencial y los distintos suministros de tipo social destinados a los obreros fabriles desde el proceso industrializador fueron uno de los asuntos más debatidos desde los puntos de vista político y empresarial (Tielve García, 2018: 123). Algunas empresas industriales realizaron la construcción de viviendas para sus trabajadores, casi siempre en sitios cercanos al lugar de trabajo. Estos poblados industriales se construyeron con el objeto de estimular la producción y atraer a la población para que esta se asentara allí, debido a que la rotación de la fuerza laboral era muy alta en aquel tiempo en el que los inmigrantes debían asentarse en los Estados Unidos de América.

Por otra parte, se establecía un nuevo tipo de relación entre la vivienda y el hábitat, este era el sistema paternalista desplegado por las empresas, que implicaba la creación de un centro urbano asociado a la explotación, con el objeto de situar y observar a los obreros en asentamientos que eran propiedad exclusiva de la compañía, la que incluso aportaba,

---

<sup>6</sup> En los Estados Unidos, el telégrafo solo enlazaba estaciones ferroviarias.

<sup>7</sup> Durante los últimos decenios del siglo XIX, los Estados Unidos y Alemania fueron los principales protagonistas de la Segunda Revolución Industrial, aunque los americanos los superarían en población. Ambos países contaban con 40 millones de habitantes para 1870, en 1910 Estados Unidos contaba con 92 millones de habitantes y Alemania con 65 millones.

en un principio, los servicios públicos esenciales, haciéndose presente *a posteriori* el Estado (Garcés, 2003: 88).

Siguiendo lo señalado más arriba, existieron casos en donde el paternalismo industrial abarcaba otros aspectos de la vida cotidiana de los obreros, como ser los ejercidos por el empresario belga Jules Steverlynck, en el caso de Villa Flandria, Argentina, durante la primera mitad del siglo XX, en donde además de las facilidades que se otorgaban para el acceso a la vivienda, había una relación directa con el catolicismo social, el cual seguía los postulados de la encíclica papal *Rerum Novarum*<sup>8</sup> (Barbero y Ceva, 1997).

La acción paternalista, es básicamente una acción de poder que tiene una actitud claramente intencional por parte del empresario, con el objeto de que sus empleados sigan las normas que él propulsa, al mismo tiempo que se persigue evitar el perjuicio que estarían recibiendo sus trabajadores por parte de un medio ambiente que tiende a la relajación de las costumbres y los vicios, afectando el comportamiento de estos (Tielve García, 2018: 269-270). Nótese que el paternalismo aspira más a evitar daños que a beneficiar, dichos daños serían de tipo físico, psíquico y/o económico, pero no daños morales (Alemany, 2005: 270).

En aquel tiempo, era notoria la influencia del liberalismo en el Estado respecto a las acciones económicas y el bienestar general de la población. Por ello, en la práctica se puede apreciar una alianza entre los sectores empresarios y el Estado, ya que las prioridades de este estaban vinculadas a un programa de tipo liberal que eran respaldadas por los sectores que detentaban las hegemonías política y económica. Siguiendo a Weinstein (1972), esto no se basaba en una teoría de conspiración, sino que proponía un esfuerzo exitoso y consciente para guiar y controlar las políticas socioeconómicas del gobierno mediante variados grupos de poder (Sued, 2016: 249-250).

Resulta interesante mencionar algunos casos ocurridos para la misma época, por ejemplo, el de las trabajadoras de las fábricas textiles de Lowell, Massachusetts, entre 1830 y 1860. En este caso, las obreras habían formado una comunidad basada en lazos de dependencia mutua, estando totalmente interconectadas. Las mujeres experimentadas le enseñaban las tareas a las recién llegadas, al mismo tiempo que compartían su hogar en casas adyacentes a la fábrica, provistas por la empresa. Si bien, al principio las operarias

---

<sup>8</sup> La encíclica *Rerum Novarum* de 1891 fue redactada por el Papa León XIII, en donde la Iglesia respaldaba a los obreros respecto a la afiliación sindical, pero al mismo tiempo, reafirmaba los derechos de la propiedad privada, oponiéndose a los postulados de las principales vertientes gremiales de la izquierda política.

percibían buenos salarios, cuando la economía se contrajo, aquellos fueron reducidos,<sup>9</sup> llevando a las protestas y las consecuentes huelgas. (Dublin, 1975).

### **El exitoso negocio ferroviario de Pullman y el consumo de la clase media**

Antes de dedicarse al negocio del ferrocarril, Pullman se dedicaba al transporte de casas; en una oportunidad recibió a un cliente quien vivía en Chicago y quería trasladar enteramente su morada desde un barrio hacia otro, por lo que, al llevar sus pertenencias, tomó la idea de crear un coche ferroviario que tuviera cama, baño y otros elementos, tomando el modelo de Webster Wagner en Buffalo. La sociedad contó con un capital inicial de \$ 1.000.000 llegando a comienzos de la década de 1890 a \$ 16.000.000.<sup>10</sup>

Pullman fue el famoso constructor que le dio su apellido a los primeros vagones de lujo fabricados en la segunda parte del siglo XIX, aunque fue un innovador en materia ferroviaria también construía los coches para tranvías, los vagones estándar para pasajeros y los destinados a llevar diferentes cargas, siendo estos últimos los que más se fabricaron, debido a su necesidad para transportar distintas mercancías a lo largo del territorio norteamericano.<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> Algo similar ocurriría con la empresa de Pullman en 1893.

<sup>10</sup> De Rousiers, Pablo (1899a). *La vida en la América del Norte, Tomo I*. Barcelona: Montaner y Simón, p. 289.

<sup>11</sup> De Rousiers, Pablo (1899a). *La vida en la América del Norte, Tomo I*. Barcelona: Montaner y Simón, pp. 271-272.

**Imagen 1: George M. Pullman**

Fuente: *Chicago Tribute* (s/d). Recuperado de <https://www.chicagotribute.org/Markers/Pullman.htm>. Consultado: 10/01/2021.

Aunque George Pullman no era el dueño de la totalidad de la empresa -lo acompañaban dos millonarios de Chicago: Philip Armour y Marshall Field-, era él quien tenía la mayor parte de las acciones y conducía la compañía.<sup>12</sup> Para 1858, Pullman decidió junto a su socio, el senador Benjamin Field, la creación de una compañía de vagones para pasajeros. En principio, su idea era atraer a los hombres de negocios y pasajeros adinerados, pero años más tarde redefiniría su estrategia comercial (Iturralde, 2014).

En 1863, Pullman diseñó el sistema ferroviario de lujo, con coches cama, innovando el transporte, con literas superiores plegables y asientos convertibles en literas inferiores. Si bien los vagones no se distinguían mucho de los de sus competidores, Pullman se decidió a marcar la diferencia en el servicio implantando variantes que serían la característica distintiva de su negocio. Intuyendo acertadamente el desarrollo masivo de la industria ferroviaria, creó el lema de su empresa: “coches de lujo para la clase media”, lo cual realzaba la idea de ascenso social para dicho sector (Iturralde, 2014).

En 1864, se creó el vagón *Pioneer*, que tuvo un costo de \$20.000, considerado el más lujoso de la empresa. El primer *Pioneer* transportó en 1865 al asesinado presidente Abraham Lincoln desde Washington DC hasta Springfield, Illinois. Pullman aprovechó los antecedentes que había en los Estados Unidos sobre coches ferroviarios de lujo, al registrar la patente del vagón-cama. Su principal meta era lograr la excelencia ferroviaria, lo que consiguió en 1867, con el lanzamiento de la *Pullman Palace Car Company*,

---

<sup>12</sup> De Rousiers, Pablo (1899a). *La vida en la América del Norte, Tomo I*. Barcelona: Montaner y Simón, pp. 271-272.

dedicada a la construcción de vagones ferroviarios, especialmente los coches-palacio-cama. (Moreno, Ramírez, De la Oliva y Moreno, 2019).

Al mismo tiempo, Pullman revolucionaba la imagen de los coches-restaurante no solo con lujosa decoración y fina tapicería, sino que también implantó el servicio personalizado para cada uno de sus clientes, lo que a estos les sugería una sensación de prestigio (Iturralde, 2014). En 1868, le dio un toque sofisticado a su coche comedor abriendo el vagón modelo llamado *Delmonico*, cuyos menús eran preparados por *chefs* del restaurante homónimo que se encontraba en Nueva York. Esta innovación le permitió resaltar aún más la imagen de la compañía (Turkel, 2006: 2).

A fin de destacar sus innovaciones en confort ferroviario, Pullman devino en un experto en relaciones públicas realizando verdaderos “golpes maestros”, ejemplos de ello fueron usar la palabra *Palace*<sup>13</sup> para describir sus coches cama y comedor, e invitar a algunos miembros de las monarquías europeas a usar sus nuevos vagones para resaltar el prestigio de su empresa<sup>14</sup> (Scarlett y Walton, 2017: 13). También decidió instalar una imprenta en el interior del compartimiento de equipaje, desde donde se realizaban publicaciones elogiosas sobre su compañía. Estas acciones llevaron a que el magnate Andrew Carnegie se convirtiera en su principal accionista (Turkel, 2006: 3).

Para fines de la década de 1860, Pullman se dio cuenta de que necesitaba abastecerse de más coches y, por otra parte, tener sus propias instalaciones para la producción de los mismos. Por ello, en 1870 compró una fábrica constructora de coches en Detroit, pero a lo largo de una década, el empresario consideró que debía expandirse aún más, ya que los 600 hombres empleados en sus talleres solo producían 114 coches anualmente (Scarlett y Walton, 2017: 14).

En 1870, se realizó el primer viaje en tren cruzando del Atlántico al Pacífico en los Estados Unidos. Los coches de Pullman proveían un nivel de confort inédito para ese viaje; por ello, las publicaciones de la época resaltaban aquel trayecto que tenía seis días de duración dentro de vagones comparables a un hotel de lujo, desde el cual el pasajero podía contemplar la inmensidad del paisaje de un modo placentero (Turkel, 2006: 5).

Las revistas publicaban variadas ilustraciones que contaban la historia de un viaje hacia California en el cual aparecían numerosas fotografías tanto del interior de los coches como del Valle Yosemite. El impacto de esta publicación fue inmediato, ya que la gran

---

<sup>13</sup> Palacio, en castellano.

<sup>14</sup> Según Scarlett y Walton, Pullman invitaba a gerentes de empresas ferroviarias, banqueros, comerciantes y editores de periódicos.

Línea de Pensilvania abandonó su servicio y decidió contratar el que proveía Pullman, poco tiempo después, otras compañías siguieron este camino (Turkel, 2006: 5).

Luego de la creación de la mencionada *Pullman Palace Car Company*, Pullman alcanzó una gran fortuna, ya que su empresa no solo prosperaba en los Estados Unidos, sino que también creaba sucursales en países europeos (Briggs y Peters, 1995: 5). Un tiempo más tarde, patentaba el vagón *Ulysses*, que consistía en un pasadizo entre los coches, lo que hoy conocemos como fuelle y se observa tanto en trenes, como autobuses y subterráneos.

Para las últimas décadas del siglo XIX, la gran mayoría de los coches de lujo<sup>15</sup> que circulaban en los rieles de los Estados Unidos pertenecían a Pullman, quien aventajaba a su competencia debido a la perfección en la fabricación y una notable capacitación de su personal, llegando a cubrir 100.000 km de vías férreas. Los “Coches Pullman” no solo se destacaban por su servicio de transporte sino también por transformarse en un hotel rodante, ya que tenían cama, comedor, baños, servicio de peluquería y un auxiliar que asistía al pasajero.

Asimismo, entre 1867 y 1884, la compañía mostró un alto grado de rentabilidad, ya que pagó 71 dividendos a sus accionistas, que van desde poco menos de \$ 30.000 a más de \$ 1.260.000 por año, totalizando durante 18 años un dividendo total acumulado de poco más de \$10.000.000. Al mismo tiempo, se producían miles de coches por año, con una proporción aproximada de un coche cama, por cada 20 coches de pasajeros y, entre 300 y 800 vagones de carga (Scarlett y Walton, 2017: 16-17).

En la década de 1880, Pullman encontró un nuevo nicho para su negocio, proveyó de sus coches cama a los delegados políticos y a los asistentes a las convenciones, por lo que su empresa tomó el servicio que venían realizando los hoteles. Los casos más notorios fueron cuando Pullman equipó con 125 coches a la reunión del *Grand Army of the Republic* en San Francisco, 55 coches para la *Grand Sovereign Lodge of Odd Fellows* de Boston y otros 200 coches para *The Knights Templars* en St. Louis (Turkel, 2006: 7).

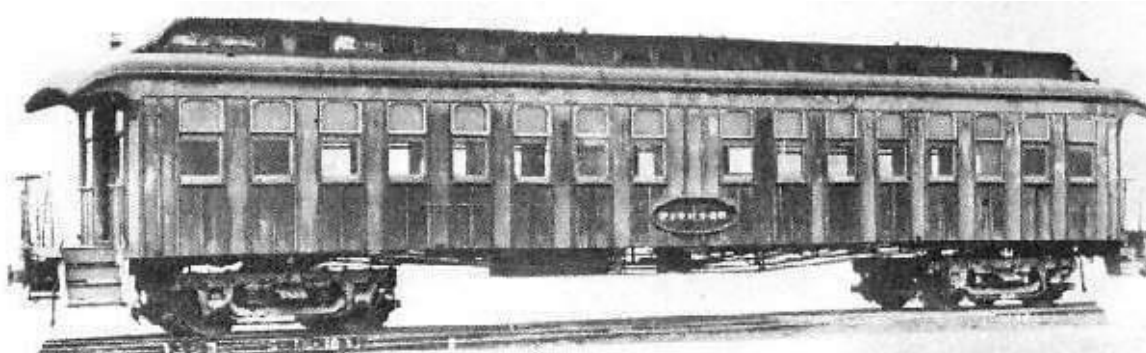
Se puede definir a la industria construida por Pullman como característica del Medio Oeste Americano ya que en varias ciudades del valle del Mississippi se encontraban otros talleres de construcción de vagones, coches y tranvías. Por otra parte,

---

<sup>15</sup> Según De Rousiers, (1899a), la otra empresa que se dedicaba a construir estos coches era la de la familia Vanderbilt.

Pullman se destacó por ser el único empresario de esta zona que utilizó técnicas paternalistas.<sup>16</sup>

### Imagen II: Vagón *Pioneer* circa 1891



Fuente: Imagen recuperada de <https://www.midcontinent.org/rollingstock/builders/pullman1.htm>. Consultado: 06/03/2019.

Para realizar un viaje por ferrocarril entre Nueva York y Chicago (1.479 km), se debía abonar \$ 20 en promedio, si a este precio se le agregaban dos dólares más por día y otros tantos por noche, se podía viajar en un *Pullman car*, en donde se obtenían numerosas ventajas respecto al confort, como un espacio amplio, un salón para fumadores y un gabinete tocador, además del acceso al coche comedor. Por la noche el asiento se transformaba en una cama cómoda y también contaba con la asistencia de un camarero.<sup>17</sup>

Por otra parte, quienes deseaban viajar en un ambiente de privacidad podían hacerlo abonando un adicional, así se accedía a los camarotes llamados *state rooms*. En estos sitios, se tenía suficiente lugar para escribir cartas, tomar una ducha y afeitarse. En total, los coches Pullman contaban con un mirador, acceso a informes financieros, taquígrafos, mecanógrafos, peluqueros, biblioteca, calefacción a vapor y alumbrado eléctrico con lámparas.<sup>18</sup>

Pullman se destacaba por su manera peculiar de hacer negocios, ya que no vendía sus coches, sino que los alquilaba a las compañías ferroviarias y estas le entregaban el recargo que cobraban a los pasajeros de los vagones de lujo. Durante su apogeo, la

---

<sup>16</sup> De Rousiers, Pablo (1899a). *La vida en la América del Norte, Tomo I*. Barcelona: Montaner y Simón, p. 290.

<sup>17</sup> De Rousiers, Pablo (1899b). *La vida en la América del Norte, Tomo II*. Barcelona: Montaner y Simón, pp.132-134.

<sup>18</sup> De Rousiers, Pablo (1899b). *La vida en la América del Norte, Tomo II*. Barcelona: Montaner y Simón, pp. 134-135.



empresa llegó a tener cerca de 2.000 coches de lujo en alquiler. La compañía estaba valuada en \$ 62.000.000 (Moreno, Ramírez, De la Oliva y Moreno, 2019).

**Imagen III: Imagen del interior de un Pullman Palace Car Co**



Fuente: Imagen recuperada de <https://www.midcontinent.org/rollingstock/builders/pullman1.htm> Consultado: 06/03/2019.

Para 1890, Pullman alcanzó su cenit al tener 2.135 coches operativos en 120.686 millas ferroviarias a lo largo del país. En ese tiempo, 100.000 personas dormían cada noche en sus coches-cama, lo que superaba a todos los hoteles de lujo sumados entre sí; 10.680 personas vivían en Pullman City y 12.367 trabajadores activos tenían ganancias anuales de más de \$ 6.200.000 (Tukel, 2006: 7).

Según el autor Alfred Chandler (1977), los ferrocarriles norteamericanos fueron la primera gran empresa moderna, por lo que debido a lo complejo que resultaba tanto su financiación como su administración, sus gerentes fueron pioneros en la admisión de formas de gestión modernas (Barbero, 2001: 188). Para este autor, el ferrocarril junto al telégrafo fueron claves en la integración de un mercado de masas. En esta “revolución gerencial”, afirma, la mano visible del *management* reemplazaba a la mano invisible del mercado que mencionaba Adam Smith. Por todo ello, se puede considerar a Pullman un precursor de la empresa moderna.

Para aquel tiempo, la emigración a los principales centros urbanos y la aparición de comercios en los pueblos inició tímidamente el consumo de masas (Bosch, 2005: 221), fomentándose la expansión de la clase media. Los núcleos urbanos se multiplicaban con

la extensión ferroviaria; asimismo los *drummers*<sup>19</sup> crearon una red paralela a dicha extensión que promovía el consumo (Bosch, 2005: 222). Por otra parte, en relación directa con la extensión ferroviaria se disponía de más tierras para la cría de ganado. En la década de 1880 la industria ganadera llegó a su apogeo llevando a un notable crecimiento de las sociedades anónimas de dicho sector (Bosch, 2005: 242).

Desde mediados del siglo, va a ser notorio el crecimiento urbano; en las ciudades aparecían los suburbios residenciales donde se asentaban los sectores medios, mientras que la población obrera lo hacía en el superpoblado centro citadino, que cada vez se degradaba más. Chicago era la ciudad que más se había desarrollado después de la Guerra Civil, ya que se había convertido en un nudo ferroviario que atraía a todo tipo de actividad económica. Asimismo, la ciudad se destacaba por su creciente industrialización y la fundación de la Universidad del Noroeste en 1851 (Bosch, 2005: 246-249).

En 1871, se produjo un gran incendio en Chicago que, sin embargo, no afectó a las instalaciones ferroviarias ni a las productivas. Luego se rediseñaron las estrategias de construcción de viviendas, alcanzando un gran *boom* inmobiliario que llevó a los arquitectos a diseñar un nuevo tipo de edificio: los rascacielos, localizados en el centro de la ciudad. Las clases acomodadas -y *a posteriori* las clases medias- se mudaron al mencionado centro de la ciudad; eran casas confortables que incluían árboles, senderos y césped en las que se apreciaba tanto el espacio urbano como el rural. En esta época, la ciudad contaba con 250.000 habitantes, pero crecería de forma sideral hasta llegar a 1.700.000 para 1900 (Grant, 2014: 283).

Con su prosperidad económica, Pullman tuvo un gesto filantrópico, ayudando a reconstruir la ciudad de Chicago, luego que esta sufriera el incendio de 1871. Desde esta acción, Pullman comenzó a madurar su ambición de crear un tipo de “comunidad ideal”, en la que tanto el patrón como el obrero se beneficiaran mutuamente. Si bien, el empresario buscó desde un principio alejar a los trabajadores de los vicios de los bares, promovía que sería él mismo quien proporcionaría toda clase de consumo a la población (Blasco, 2012).

### **Las experiencias similares de Malines en Bélgica y el Ferrocarril Central Argentino en la Argentina**

---

<sup>19</sup> Vendedores ambulantes, en castellano.

En el caso de la ciudad belga de Malines, la empresa ferroviaria realizó una gran inversión para obtener una posición central en la red ferroviaria. El Taller Central de Ferrocarriles del Estado se ubicaba en la ciudad y generaba una dinámica particular para el desarrollo local, el entorno laboral, la economía y, a largo plazo, la política. La ciudad y el taller mantenían relaciones de colaboración institucional mutua (Van Heesvelde, 2003).

Al llegar el siglo XX, esta estrecha colaboración entre el Ayuntamiento y la administración ferroviaria se extendió a la educación técnica. La ciudad lo organizó y la empresa designó profesores para cursos específicos. Este caso es similar al que estudia Georges Ribeill para los talleres en Francia, donde se combinaba una regulación severa con algunas ventajas para vincular a los trabajadores a la empresa (Van Heesvelde, 2003).

Se trata incluso de solidaridades impuestas donde los agentes se debían ayuda y asistencia siempre que fuera necesario. En una ciudad donde la industria centralizada apenas existía, la creación de una empresa de tales dimensiones tuvo un impacto fundamental en las experiencias y vidas de otros trabajadores. Era una ciudad dentro de la ciudad, tanto por el tamaño de los edificios y los barrios obreros como por las regulaciones y ventajas sociales, además de la prohibición del sindicalismo, la tienda cooperativa, las estructuras que controlaban la vida de los trabajadores, organizando el tiempo libre (Van Heesvelde, 2003).

También existe un suceso que guarda ciertas analogías con el de Pullman, en la ciudad argentina de Rosario, con el Ferrocarril Central Argentino (FCCA). Esta empresa contrataba a numerosos inmigrantes, mayormente europeos -los británicos ocupaban los cargos jerárquicos y los italianos, junto a un grupo de argentinos, las tareas industriales, en la mayoría de los casos-, a quienes se disciplinaba mediante los reglamentos internos. La empresa organizaba torneos de fútbol, concursos literarios y un premio anual a la estación ferroviaria que fuera más cuidada a lo largo del año (Badolani, 2007).

Al mismo tiempo se abría una escuela para los hijos de los trabajadores y un servicio médico denominado Sociedad de Socorros Mutuos, además de comedores y transporte subvencionados. En 1888, FCCA construyó un grupo de viviendas destinadas al personal jerárquico y en 1917 para otros cargos directivos, pero a diferencia de Pullman, no lo hizo para los obreros, que vivían en casas humildes en barrios periféricos (Badolani, 2007). Se aprecia una diferencia importante en cuanto a los aspectos culturales, ya que Pullman

estableció en su ciudad, una biblioteca mientras que al FCCA, los obreros le demandaban que abriese espacios educativos para los trabajadores adolescentes.<sup>20</sup>

En ambos casos, por tratarse de empresas ferroviarias, aparece la similitud de cierto fracaso de la empresa paternalista, ya que la dispersión del personal en varios lugares, hacía muy difícil el control por parte de las compañías, debido a que estas no tenían concentrado en un solo sitio a todos los empleados, siendo que muchos de ellos residían en las grandes ciudades.<sup>21</sup> Esta situación, fue fundamental para el desarrollo de las huelgas en ambos casos, en donde los trabajadores sumaron el apoyo de otros sectores obreros influenciados por las tendencias sindicales de la época (Badolani, 2007: 523).

La comparación sobre el caso argentino puede aportar una línea a futuro para nuevas investigaciones, en la que se podrían considerar varios aspectos. En principio, cómo se ponderaba en la Argentina a las estrategias empresariales como las de George Pullman, considerando los puntos de vista sobre el particular, del derecho, la ingeniería, los reformistas y los funcionarios públicos. Además, se podría determinar en cuanto influyó la experiencia estadounidense en la organización laboral del sector ferroviario, sin dejar de lado que el caso de FCCA se trataba de una empresa británica.

### **La creación de la ciudad de Pullman y las críticas que recibió**

Pullman City fue construida en 1880 exclusivamente para establecer los talleres de la empresa y el alojamiento de una parte importante del personal, llegando a 12.000 habitantes para 1893 (Blasco, 2012). El proyecto de Pullman no solo estaba destinado a sus empleados sino también a sus familias, al tiempo que propiciaba que se adoptasen costumbres que mejoraran el nivel moral, intelectual y social de sus habitantes.<sup>22</sup> Pullman no solo quería aumentar su producción, sino acercar la distancia entre los trabajadores y los talleres; por ello, decidió comprar una considerable cantidad de tierras al sur de Chicago, a fin de asentar la nueva fábrica allí (Scarlett y Walton, 2017: 14).

Pullman formaba parte de un grupo de hombres reformistas, quienes anhelaban que los inmigrantes que habían ingresado al país en gran número desde mediados del siglo XIX, se integrasen al estilo de vida americano. Por otra parte, buscaba promover las

---

<sup>20</sup> En Pullman no se han encontrado registro de trabajadores menores de edad.

<sup>21</sup> Chicago y Rosario, en estos casos.

<sup>22</sup> De Rousiers, Pablo (1899a). *La vida en la América del Norte, Tomo I*. Barcelona: Montaner y Simón, pp. 274-275.

virtudes de sobriedad en sus trabajadores, para mejorar su nivel de vida. Al mismo tiempo, como consecuencia del avance sindical en las empresas en el último cuarto de siglo, trataba de alejar a los obreros de las influencias sindicalistas y de las ideas políticas en auge en aquella época como el socialismo y el anarquismo.

Pullman comenzó esta obra el 25 de mayo de 1880, en los terrenos mencionados. El proyecto estaba basado en la construcción de una ciudad nueva siguiendo los principales estándares higienistas, en cuanto a la construcción de tuberías de agua, manipulación de desperdicios y plantación de árboles, a la vez que se construían casas elegantes y cómodas para los trabajadores.<sup>23</sup> La nueva urbe estaba situada en una pradera a orillas del lago Calumet,<sup>24</sup> el llano era atravesado por el ferrocarril *Illinois Central Railroad*. La primera obra realizada fue la construcción de la red cloacal y luego comenzaron las tareas de distribución de los sistemas de agua y gas en los diferentes barrios (Scarlett; Walton, 2017: 15).

#### Imagen IV: Vista de la ciudad de Pullman



Fuente: Imagen recuperada de De Rousiers, Pablo (1899a). *La vida en la América del Norte, Tomo I*. Barcelona: Montaner y Simón, p. 281.

En una segunda etapa, se pasó a la construcción de talleres y casas, pero además se edificaron una fonda, una iglesia, una biblioteca<sup>25</sup> y un teatro con capacidad para

<sup>23</sup> De Rousiers, Pablo (1899a). *La vida en la América del Norte, Tomo I*. Barcelona: Montaner y Simón, p. 275.

<sup>24</sup> Véase más abajo el mapa en donde aparece la ciudad de Pullman encuadrada en rojo y también las imágenes de las casas, en donde se puede apreciar la dimensión espacial de la empresa.

<sup>25</sup> La biblioteca pública era gratuita y se consideraba resultado de la liberalidad personal de G. Pullman.

ochocientas personas.<sup>26</sup> A la vez, se dejaban anchos espacios para la construcción de calles, plazas y paseos.<sup>27</sup> Pullman había puesto todos los medios de bienestar y progreso, con el fin de elevar moral e intelectualmente a sus trabajadores sacándolos de lo que él consideraba como el peligro de las grandes ciudades y las tabernas. Pullman sostenía la teoría anglosajona del *respectability* exterior, la cual está basada en el respeto de sí mismo, promoviendo el aseo personal, la educación y la formalidad.<sup>28</sup>

Pullman afirmaba que la construcción de la ciudad les otorgaría una gran independencia a sus empleados respecto de otras propiedades de la zona. Allí, los trabajadores tenían la posibilidad de acceder a una variedad de grandes alojamientos sin que el pago fuese costoso. En la ciudad se prohibían las tabernas y se impedía la venta de alcohol. Se promovía mediante las diferentes instituciones mencionadas más arriba una variedad de medios de recreación, que no eran gratuitos, pero tampoco obligatorios.<sup>29</sup>

Las casas eran construcciones de piedra o ladrillo, a pesar de tener un alquiler elevado, las viviendas pronto se ocuparon y Pullman City pasó a tener rápidamente 8.500 habitantes. Una casa de dos ambientes pagaba un alquiler de entre \$ 3.86 y \$ 8.65 mensual según su tamaño y situación, siendo las pequeñas casas las más caras, ya que el inquilino se aseguraba una mayor independencia.<sup>30</sup> Las casas de 5 ambientes costaban entre \$16 y \$ 18 mensuales y las de 6 a 9 ambientes entre \$ 38 y \$ 95 mensuales, pero estas no eran ocupadas por los obreros sino por los directivos.<sup>31</sup>

---

<sup>26</sup> Ely, Richard (1885). Pullman, a social study. *Harper's Magazine*, N° 70, pp. 456-459.

<sup>27</sup> De Rousiers, Pablo (1899a). *La vida en la América del Norte, Tomo I*. Barcelona: Montaner y Simón, pp. 275-276.

<sup>28</sup> De Rousiers, Pablo (1899a). *La vida en la América del Norte, Tomo I*. Barcelona: Montaner y Simón, pp. 280-282.

<sup>29</sup> De Rousiers, Pablo (1899a). *La vida en la América del Norte, Tomo I*. Barcelona: Montaner y Simón, pp. 275-280.

<sup>30</sup> De Rousiers, Pablo (1899a). *La vida en la América del Norte, Tomo I*. Barcelona: Montaner y Simón, p. 276.

<sup>31</sup> De Rousiers, Pablo (1899a). *La vida en la América del Norte, Tomo I*. Barcelona: Montaner y Simón, p. 276.

**Imagen V: Casas obreras en Pullman**

Fuente: Imagen recuperada de De Rousiers, Pablo (1899a). *La vida en la América del Norte, Tomo I*. Barcelona: Montaner y Simón, p. 279.

Si bien la ciudad creada por Pullman era una clara empresa paternalista, no era una fundación caritativa, ya que como fue mencionado, se posibilitaba el acceso a numerosas instituciones recreativas pero su uso debía ser pagado. *Pullman City* había sido la primera etapa del proyecto. En una segunda etapa, la compañía les vendería los terrenos a los inquilinos que luego de diez años de residencia mostrarán signos de haberse elevado socialmente según sus parámetros de urbanidad; en aquella nueva ciudad, cada uno podría construir la casa a su gusto.<sup>32</sup>

Pullman se consideraba a sí mismo como la persona indicada para llevar a cabo este patronato, ya que él mismo había comenzado su vida modestamente realizando distintos negocios, con variada suerte. Resaltaba que una de las claves de su proyecto era respetar siempre la vida privada de sus trabajadores y alternar muy poco con ellos, ya que, según su visión, él solo había “puesto los andadores” para ayudar a conducirse en la nueva escala social y progresivamente los iría quitando.<sup>33</sup>

Pullman declaraba en la entrevista que le concedió a Pablo De Rousiers: “Yo no contribuyo por gran cosa, no he tenido intención de dar limosna a mis obreros, y cada alojamiento

<sup>32</sup> De Rousiers, Pablo (1899a). *La vida en la América del Norte, Tomo I*. Barcelona: Montaner y Simón, pp. 278-285.

<sup>33</sup> De Rousiers, Pablo (1899a). *La vida en la América del Norte, Tomo I*. Barcelona: Montaner y Simón, pp. 286-289.

paga lo que debe pagarse normalmente para que la Sociedad obtenga el interés del dinero empleado en la edificación de Pullman City”.<sup>34</sup> Asimismo, destacaba las enormes ventajas de la obra: se habían simplificado las tareas en cuanto a la manipulación de distintos desperdicios, ya que estos se arrojaban directamente a los albañales subterráneos y el agua llegaba por un servicio directo a los distintos ambientes de la casa en forma abundante. Por otra parte, las calles estaban pavimentadas con macadán, dándole otra característica distintiva a la ciudad recién creada.<sup>35</sup>

Pullman City tenía, respecto a la ciudad de Chicago, unas considerables ventajas, ya que, si bien en esta ciudad se podían conseguir alojamientos más económicos, estos se encontraban en un ambiente con poca ventilación, insalubre y de aspecto desagradable. Esta situación llevó a que la mayoría de los empleados de Pullman vivieran en la ciudad que este había fundado.<sup>36</sup>

De Rousiers afirma que los salarios<sup>37</sup> que los obreros americanos cobraban en aquella época eran superiores al de sus iguales europeos y que por ello podrían elevarse socialmente lo cual parece improbable debido a los gastos que debían desembolsarse en cada hogar. Al mismo tiempo, este autor describe que, en sus ratos de ocio, los habitantes de la nueva ciudad habían desarrollado nuevos hábitos ciudadanos, ya que mostraban un alto grado de pulcritud en público.<sup>38</sup>

Una de las principales ideas de Pullman era el “valor comercial de la belleza”, que insistió en mostrar a la población tanto en la nueva ciudad como en sus coches cama. Ely sostiene en clara oposición a De Rousiers, que el proyecto de Pullman no era un ideal americano, sino que este mantenía notables similitudes con los ideales conservadores de la Alemania de Bismarck y la Rusia del zar Alejandro III, debido al estricto control que estos gobernantes ejercían sobre los habitantes.<sup>39</sup>

En cuanto a las restricciones, existía un importante número: los alquileres se podían concluir con solo diez días de aviso, ningún residente podía comprar su casa, no se permitía ningún periódico no oficial ni la mencionada venta de alcohol, la iglesia estaba

---

<sup>34</sup> De Rousiers, Pablo (1899a). *La vida en la América del Norte, Tomo I*. Barcelona: Montaner y Simón, p. 279.

<sup>35</sup> De Rousiers, Pablo (1899a). *La vida en la América del Norte, Tomo I*. Barcelona: Montaner y Simón, pp. 276-277.

<sup>36</sup> De Rousiers, Pablo (1899a). *La vida en la América del Norte, Tomo I*. Barcelona: Montaner y Simón, p. 277.

<sup>37</sup> Sobre este punto, Pablo De Rousiers señala que el salario mínimo era de \$1.12 diario.

<sup>38</sup> De Rousiers, Pablo (1899a). *La vida en la América del Norte, Tomo I*. Barcelona: Montaner y Simón, p. 282.

<sup>39</sup> Ely, Richard (1885). Pullman, a social study. *Harper's Magazine*, N° 70, pp. 461-465.



desocupada porque ningún credo podía pagar el alquiler y no se admitía a ninguna otra congregación.<sup>40</sup> Además, no se permitían encuentros para debatir temas locales, las huelgas eran consideradas como un pecado capital al tiempo que se prohibía a las asociaciones de caridad ya que Pullman temía que su nueva ciudad se poblase de gente careciente (Turler, 2006: 6).

Las críticas a George Pullman aparecieron muy pronto, se lo acusaba de haber creado un “familisterio” similar al del francés Godin en Guisa.<sup>41</sup> A pesar de que había varias similitudes entre ambos proyectos, Pullman resaltaba que no quería confundir a todos sus obreros en una misma comunidad como lo había hecho el francés -quien además tenía un ideario socialista, del que Pullman se diferenciaba-, sino que los trabajadores apreciaran el aseo, la pulcritud y la decencia, a fin de alcanzar la elevación social y personal.<sup>42</sup>

Se pueden destacar algunos testimonios orales,<sup>43</sup> como el de una residente que se quejaba de las arbitrariedades de la empresa sobre los obreros, respecto a las viviendas en 1886:

“De la noche a la mañana, un grupo de hombres golpeará tu puerta y te dirá que tienes que blanquear tu casa: No te molestarán con preguntas... pero entrarán y te dirán que todos los gastos por reparaciones serán deducidos de tu salario, el próximo día de pago. Te hubiera gustado esperar otra semana... porque quieres comprar un par de zapatos para tu hijo. A la empresa eso no le importa”.<sup>44</sup>

Otro inquilino, en la misma época resaltaba el monopolio que tenía Pullman sobre todos los edificios y empresas en la ciudad:

---

<sup>40</sup> Aquí se observa un matiz con el caso de Villa Flandria que impulsaba la fe católica.

<sup>41</sup> El familisterio también llamado falansterio o falanges del trabajo, fue el resultado del ideario socialista moderno surgido en Francia en 1880 como una oposición a las ciudades obreras en donde, según Godin, se proporcionaba un buen lugar para vivir a cambio de un duro reglamento impuesto por los patronos, destacándose que en el familisterio no existían tales regulaciones. Sin embargo, a diferencia de la ciudad de Pullman, en Guisa era obligatoria la residencia de los obreros (Garrido, 1864).

<sup>42</sup> De Rousiers, Pablo (1899a). *La vida en la América del Norte, Tomo I*. Barcelona: Montaner y Simón, p. 282.

<sup>43</sup> Las fuentes seleccionadas pertenecen al archivo digital <http://xroads.virginia.edu/~Hyper/INCORP/pullman/letters.html>, el mismo corresponde al Departamento de Estudios Históricos sobre Estados Unidos de la Universidad de Virginia, sección de proyectos de hipertexto sobre George Pullman.

<sup>44</sup> University of Virginia (2009). *Letters from Pullman (1886)*. Recuperado de <http://xroads.virginia.edu/~hyper/incorp/pullman/letters.html> Consultado: 05/03/2019 (Traducido del inglés al español por Ricardo Méndez Barozzi).

“Pullman era muy bueno como empleador, pero vivir y respirar y hacer todas las cosas en Pullman era demasiado. Los residentes pagaban el alquiler a la empresa de Pullman, consumían el gas de la empresa Pullman, caminaban en las calles que eran plena propiedad de la empresa Pullman, pagaban el impuesto sobre el agua a la empresa Pullman... enviaban a sus hijos a la escuela de Pullman, asistían a la iglesia de Pullman, miraban, pero no se atrevían a entrar al hotel de Pullman donde había un bar privado, dado que este era el límite. Pullman no vendía bebidas alcohólicas... La vida de los trabajadores estaba delimitada en todos los sentidos por la empresa de Pullman. Pullman era el horizonte desde todas las direcciones”.<sup>45</sup>

**Mapa I: La ciudad de Pullman, en rojo el mapa de Chicago**



Fuente: Mapa recuperado de <http://urban-networks.blogspot.com/2012/12/la-ciudad-industrial-de-pullman-en.html>. Consultado: 24/03/2019.

<sup>45</sup> University of Virginia (2009). *Letters from Pullman (1886)*. Recuperado de <http://xroads.virginia.edu/~hyper/incorp/pullman/letters.html>. Consultado: 05/03/2019 (Traducido del inglés al español por Ricardo Méndez Barozzi).

Por otra parte, Pullman fue acusado de autócrata, pero él repetía que jamás había obligado a sus obreros a residir en la ciudad, como en el mencionado caso de Guisa y, al mismo tiempo señalaba que tenía el citado proyecto, de construir otra ciudad donde cada trabajador que así lo deseara construyese su casa y alcanzara el sueño de convertirse en propietario, para ello ya había comprado los terrenos correspondientes, considerando a Pullman City como un primer estadio.<sup>46</sup> En esta última etapa, Pullman construiría una nueva ciudad donde los trabajadores podrían comprar sus casas; sin embargo, el proyecto no pudo concretarse debido a los problemas socioeconómicos suscitados desde 1893.<sup>47</sup>

En cuanto a los reclamos laborales, se sucedieron diversos eventos: la huelga ferroviaria de 1877,<sup>48</sup> en distintas ciudades estadounidenses, parecía haber afectado la relación ideal que proponía Pullman entre trabajo, capital e industria. (Scarlett y Walton, 2017: 15). A lo largo de la década de 1880, solo hubo una huelga que duró diez días en 1885, pero los obreros retornaron a las fábricas al ver que la empresa no hacía ninguna propuesta. Se puede afirmar que este era el modo que Pullman utilizaba para negociar en las relaciones laborales, evitando confrontar, pero tampoco cediendo a las demandas. Para 1890, estalló en Chicago una serie de paros que suspendieron el trabajo en muchos talleres, pero en Pullman City la situación laboral transcurría en absoluta normalidad.<sup>49</sup> Los jornales se pagaban a destajo y variaban según la habilidad del trabajador.<sup>50</sup>

Según una estadística de aquella época, los salarios que abonaba Pullman eran levemente superiores a los demás talleres.<sup>51</sup> Ningún obrero ganaba menos de cuatro dólares diarios, lo que da una idea de cierta facilidad para pagar los alquileres. Solamente la mitad de los trabajadores eran americanos, la otra mitad procedía, en orden de importancia de Suecia, Noruega, Alemania, Irlanda, Canadá, Inglaterra, Holanda, Escocia, Dinamarca, Suiza, Francia e Italia. Según De Rousiers, se consideraba a la experiencia de Pullman como novedosa, eficiente y prestigiosa comparada con otras empresas similares en Europa.

---

<sup>46</sup> De Rousiers, Pablo (1899a). *La vida en la América del Norte, Tomo I*. Barcelona: Montaner y Simón, pp. 284-285.

<sup>47</sup> Desde 1893, la empresa de Pullman comenzó a sentir los efectos de la “Gran Depresión” que culminaría con violentas huelgas en la empresa durante 1894.

<sup>48</sup> Este conflicto no afectó a la empresa de Pullman.

<sup>49</sup> Al tiempo que De Rousiers realizó su viaje (1889/90), aún no habían estallado en la empresa una serie de conflictos laborales que llevarían a una violenta represión por parte del Estado.

<sup>50</sup> De Rousiers, Pablo (1899a). *La vida en la América del Norte, Tomo I*. Barcelona: Montaner y Simón, p. 286.

<sup>51</sup> Sobre este punto, David Card y Craig Olson, afirman que el sueldo promedio diario en Illinois era de entre \$ 1.99 y \$ 2.43 (1881-1886).

## El ascenso social de los trabajadores negros en Pullman

Pullman no fue exactamente un inventor sino un individuo con grandes habilidades como publicista y con gran talento para los negocios. Pullman revolucionaba la imagen de los coches-restaurante, al implantar el servicio personalizado para cada uno de sus clientes. La empresa se distinguía por brindar un servicio distintivo de calidad en la industria ferroviaria, con la aparición de los camareros quienes se ocupaban de asistir a los pasajeros a bordo durante los viajes en tren.

Los criados, en general eran negros<sup>52</sup> o mulatos, siendo que George Pullman fue el primer empresario en contratar libertos, pues consideraba que estos eran los empleados más amables para asistir al hombre adinerado. El sistema parecía funcionar perfectamente sin una supervisión directa de los empleadores, lo que demuestra el nivel de organización que detentaba la empresa. (Turkel, 2006: 3).

Pullman consideraba que la comodidad de sus nuevos coches debía estar acompañada de asistentes de servicio de alto nivel, por ello decidió contratar a los antiguos esclavos, quienes mostraban una gran vocación de servicio al tiempo que encontraban en este empleo una posibilidad de ascenso social (Iturralde, 2009). Aquí se advierte una audaz estrategia por parte del empresario adaptada a la nueva realidad social de la posguerra civil.

De todos modos, los libertos eran llamados “George”, respondiendo al nombre de pila de Pullman, una costumbre que provenía de la época esclavista (Blakemore, 2016). En un principio, había contratado empleados blancos, pero estos no habían resultado eficaces para este empleo. El trabajo de *porter*<sup>53</sup> o camarero demandaba trabajar 400 horas al mes y jornadas de veinte horas de trabajo con solo cuatro horas de descanso. Debían pagar por su comida, realizar los preparativos antes de las tareas que también eran impagos y proveer sus propios uniformes laborales (Blakemore, 2016).

Los ubicuos trabajadores afroamericanos se contaban por miles en una gran cantidad de formaciones ferroviarias. Los *porters* de Pullman, eran inmensamente

---

<sup>52</sup> Según Turkel, esto es controversial, ya que si bien Pullman fue el empleador que contrató la mayor cantidad de trabajadores afroamericanos, en 1911 el periódico *New York Press* lo calificó de racista, ya que según la publicación convertía a los libertos en mendigos. Sin embargo, a fines del siglo XIX, se consideraba que el mejor trabajo que podía conseguir un antiguo esclavo era como portero o camarero posibilitando así su ingreso a los sectores sociales medios dentro de la comunidad.

<sup>53</sup> Entre otras labores, los *porters* se encargaban de limpiar las botas, cepillar la ropa, hacer la cama y llevar las maletas de los pasajeros. También, en algunas ocasiones llegaron a cantar y bailar mostrando signos de extrema condescendencia.

respetados dentro de la comunidad, ya que habían devenido en la clase media dentro de la colectividad afroamericana. Al realizar largos viajes por todo el país, eran considerados los portadores de la información dentro de la sociedad, puesto que estaban encargados de repartir algunos periódicos como el *Chicago Defender* o el *Pittsburgh Courier* (Blakemore, 2016).

En el caso estudiado, se encuentran analogías con numerosos episodios similares en los llamados *Company Towns* tanto en América como en Europa en la misma época,<sup>54</sup> donde las prácticas paternalistas industriales parecían dirigirse a incidir directamente en las condiciones de la vida cotidiana de los obreros mediante un método mixto de coerción y consenso.

La estrategia de Pullman respecto a la identificación de crear una empresa como una “gran familia” tuvo un éxito relativo. Las jerarquías raciales estructuraron las trayectorias laborales, las diferentes especializaciones y las resistencias a los aspectos coercitivos del paternalismo. (Schneirov, Stromquist y Salvatore, 1999). En el trabajo se estableció una supremacía de los conductores quienes eran blancos y ganaban \$70 mensuales contra los \$27.50 de los camareros negros. Así se advierten las dimensiones conflictivas de esta experiencia y los efectos no deseados de su estrategia. (Bates, 2001).

### **Consideraciones finales**

El desarrollo de la Segunda Revolución Industrial durante la segunda mitad del siglo XIX llevó a la reestructuración de las relaciones laborales. La creciente demanda de personal ocasionó numerosos problemas habitacionales en las ciudades en donde la mayoría de los empresarios dejó a los obreros organizarse a su suerte. En algunas ocasiones, tanto en Europa como en América, las empresas adoptaron un rol paternalista de intervención directa en estos asuntos, este fue el caso de la ciudad de Pullman.

Las prácticas paternalistas que llevó a cabo George M. Pullman tenían la intención de darle a sus trabajadores la posibilidad de habitar una vivienda digna, aunque esto estuviera afectado por una cantidad de reglas morales para vivir en aquella urbe y la obligación de consumir todo tipo de bienes y servicios que pertenecían a la empresa, lo que convertía a esta en un monopolio. El éxito de la empresa paternalista fue relativo ya

---

<sup>54</sup> Según Natalia Tielve García, se observan casos similares en la industria de New Lanark, en Escocia, las salinas de Chaux, en Francia, las colonias de trabajadores de Krupp, en Alemania, la minería en Lota Alto, en Chile, la Cristalería Española, en España y los ferrocarriles de Pullman, en los Estados Unidos.

que, si bien durante los primeros años se observaron buenos resultados, las jerarquizaciones raciales y, luego, las huelgas hicieron que se tratase de una experiencia fallida.

Como fue mencionado, Pullman había planificado dos etapas, en la primera de las cuales, los trabajadores alquilaban sus casas y aprenderían las reglas del *respectability* exterior y en la segunda, luego de al menos haber transcurrido una década, quienes, según su perspectiva, se habían elevado lo suficiente de acuerdo a las reglas de urbanidad propuestas, podrían tener la posibilidad de acceder a comprar su casa.

En ese contexto, Pullman supo utilizar brillantemente todas las acciones de propaganda, lo que lo llevó a conseguir el apoyo de poderosos hombres de negocios. El último cuarto del siglo XIX en los Estados Unidos se destacó por el crecimiento de las urbes. Esta situación derivó en el ascenso social de muchos trabajadores blancos, los cuales pasaron a formar parte de los nacientes sectores medios. Pullman se distinguió por saber comprender el momento sociocultural que atravesaba el país al ofrecerle el coche-cama, un atrayente bien de consumo a dichos sectores.

Asimismo, la contratación de los libertos que trabajaron en su empresa como camareros fue sin dudas una medida perspicaz, aunque fuese tanto pragmática como controversial, ya que consideraba a los trabajadores negros como los mejores hombres para brindar un servicio de asistencia a los pasajeros. Por otra parte, los asalariados pudieron elevarse socialmente, ya que no solamente obtuvieron un trabajo rentado que les daba cierta seguridad económica y posibilidades de crecimiento, sino que también se destacaron como los voceros de la colectividad negra al hacer llegar los periódicos comunitarios por todo el país.

Finalmente, el modelo que tomó la empresa de Pullman de gerentes asalariados y divisiones jerárquicas del trabajo fue el que luego se aplicaría en diversas empresas capitalistas modernas desde fines del siglo XIX en los Estados Unidos y posteriormente en otras partes del mundo. Estas prácticas de gestión que este empresario había realizado eran consideradas en aquel tiempo como las que mejor resultaban para las nacientes compañías industriales. Este trabajo se sustenta sobre una investigación en curso, por lo cual, pretende contribuir a otros estudios que se realicen sobre temáticas similares en el futuro, a fin de que se pueda indagar con más profundidad en el alcance y las limitaciones de las relaciones paternalistas en las empresas ferroviarias durante el siglo XIX. Al mismo tiempo, también puede constituirse en una base para los estudios sobre la mayor capacidad de consumo de las clases medias decimonónicas.

## Bibliografía

- Alemany, Macario (2005). El concepto y la justificación del paternalismo. *Doxa, Cuadernos de Filosofía del Derecho*, N° 28, pp. 267-270.
- Badolani, Laura (2007). Prácticas Paternalistas. Sus alcances y límites en el disciplinamiento y control de la mano de obra: El caso del Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo XX en Rosario y alrededores. *Anuario IEHS*, N° 22, pp. 507-524.
- Barbero, María (2001). *Historia Económica Social y General*. Buenos Aires: Macchi.
- Barbero, María y Ceva, Mariela (1997). El catolicismo social como estrategia empresarial. El caso de la Algodonera Flandria (1924-1955). *Anuario IEHS*, N° 12, pp. 269-289.
- Bates, Beth (2001). *Pullman porters and the rise of protest politics in Black America, 1925-1945*. Chapel Hill: University of North Carolina Press.
- Blakemore, Erin (2016). Five Things to Know about Pullman Porters. *Smithsonian.com*. Recuperado de <https://www.smithsonianmag.com/smart-news/five-things-know-about-pullman-porters-180959663/>. Consultado: 06/03/2019.
- Blasco, José (2012). *La ciudad industrial de Pullman en Chicago: Historia de un sueño roto*. Recuperado de <http://urban-networks.blogspot.com/2012/12/la-ciudad-industrial-de-pullman-en.html>. Consultado: 24/03/2019.
- Bosch, Aurora (2005). *Historia de Estados Unidos 1776-1945*. Barcelona: Crítica.
- Briggs, Martha y Peters, Cynthia (1995). *Pullman Company Archives Catalog*. Chicago: The Newberry Library.
- Card, David y Olson, Craig (1995). Bargaining Power, Strike Durations, and Wage Outcomes: An Analysis of Strikes in the 1880s. *Journal of Labor Economics*, Vol. 13, N° 1, pp. 32-61.
- Chandler, Alfred (1977). *The Visible Hand: The Managerial Revolution in American Business*. Cambridge: The Belknap Press of Harvard.
- Dublin, Thomas (1975). Women, Work, and the Family: Female Operatives in the Lowell Mills, 1830-1860. *Feminist Studies*, N° 3, pp. 30-39.
- Garcés, Eugenio (2003). Las ciudades del cobre. Del campamento de montaña al hotel minero como variaciones de la *Company Town*. *Eure*, Vol. 29, N° 88, pp. 131-148.
- Garrido, Fernando (1864). *Historia de las Asociaciones Obreras en Europa o las clases trabajadoras regeneradas por la asociación*. Tomo II, Barcelona: Salvador Manero.
- Grant, Susan (2014). *Historia de los Estados Unidos de América*. Madrid: Akal.
- Iturralde, Mikel (2009). Pullman y el coche cama. En *Treneando, todo sobre el mundo del tren*. Recuperado de <https://treneando.com/2009/12/31/pullman-y-el-coche-cama/>. Consultado: 04/03/2019.
- Iturralde, Mikel (2014). El rey de los coches cama. Recuperado de <https://www.elcorreo.com/bizkaia/sociedad/201406/25/coches-cama-20140623181447.html>. Consultado: 20/06/2019.
- Montgomery, David (1981). *Beyond Equality, Labor and the Radical Republicans 1862-1872*. Chicago: University of Illinois Press.

Moreno, Víctor; Ramírez, María; De la Oliva, Cristian; Moreno, Sara y Martín, Estrella (2019). George Pullman. Recuperado de <https://www.buscabiografias.com/biografia/verDetalle/6709/George>. Consultado: 24/02/2019.

Nevins, Allan y Steele, Henry (1994). *Breve historia de los Estados Unidos*. México: FCE.

Scarlett, Timothy y Walton, Steven (2017). *Archaeological Overview & Assessment PULLMAN NATIONAL HISTORICAL MONUMENT, Town of Pullman, Chicago, Illinois*. Technical Report N° 142, Department of Social Sciences: Michigan Technological University, pp. 13-17.

Shneirov, Richard; Stromquist, Shelton y Salvatore, Nick (Eds.) (1999). *The Pullman Strike and the Crisis of 1890s*. Chicago: University of Illinois Press.

Sued, Gazir (2016). *Utopía Democrática, Reflexiones sobre el imaginario posmoderno y el discurso democrático*. San Juan de Puerto Rico: La Grieta.

Tielve García, Natalia. (2018). Company Towns: arquitectura y paternalismo. De la Compagnie Royale Asturienne des Mines a Cristalería Española. *Estoa*, Vol. 7, N° 12, Oviedo: Universidad de Oviedo, pp. 123-135.

Turkel, Stanley (2006). George Mortimer Pullman: Builder of Hotel Rooms on Wheels. En *Great Hoteliers Pioneers of the Hotel Industry* (pp. 2-7). Nueva York: Mc Farland & Company.

Van Heesvelde, Paul (2003). Living apart together? La ville de Malines et l'Arsenal – Atelier central des Chemins de fer de l'État (1836-1914). *Revue d'Histoire des Chemins de Fer*, N° 28-29, pp. 420-437. Recuperado de <https://journals.openedition.org/rhcf/1802>. Consultado: 17/01/2021.

Venegas Valdebenito, Hernán y Morales Barrientos, Diego (2015). El despliegue del paternalismo industrial en la Compañía Minera e Industrial de Chile. *Historia Crítica*, N° 58, pp. 117-136.



**Ricardo Méndez Barozzi** es Profesor de Historia en la Universidad Nacional de Luján (2011-2016) y, actualmente se encuentra cursando la carrera de Licenciado en Historia en la misma universidad desde el año 2017. Asimismo, es Ayudante de Primera Simple de la asignatura Historia de las Ideas Políticas, de la carrera de Profesor de Historia de la Universidad Nacional de Luján y de la asignatura Historia Argentina de la carrera de Licenciatura en Educación, de la misma universidad. Su área de investigación está centrada en la Historia Contemporánea, fundamentalmente en temáticas vinculadas al Reino Unido de Gran Bretaña y los Estados Unidos de América.