

Red de escuelas técnicas de autogestión obrera.

“La Fraternidad” entre la política y la pedagogía.
[1887-1927]

Autor:

Lic. María Luz Ayuso

Tutor:

Dra. Silvia Finocchio

2016

Tesis presentada con el fin de cumplimentar con los requisitos finales para la obtención del título de Doctor de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires en Historia.

Posgrado



Universidad de Buenos Aires
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

POSGRADO- Programa de Doctorado

Tesis Doctoral:

*Red de escuelas técnicas de autogestión obrera.
“La Fraternidad” entre la política y la pedagogía.
(1887-1927)*

Doctoranda: Lic. María Luz Ayuso (UBA)

Directora de Tesis:

Dra. Silvia Finocchio (UNLP)

Co- Director y Consejero de estudios:

Dr. Pablo Pineau (UBA)

Abril de 2016

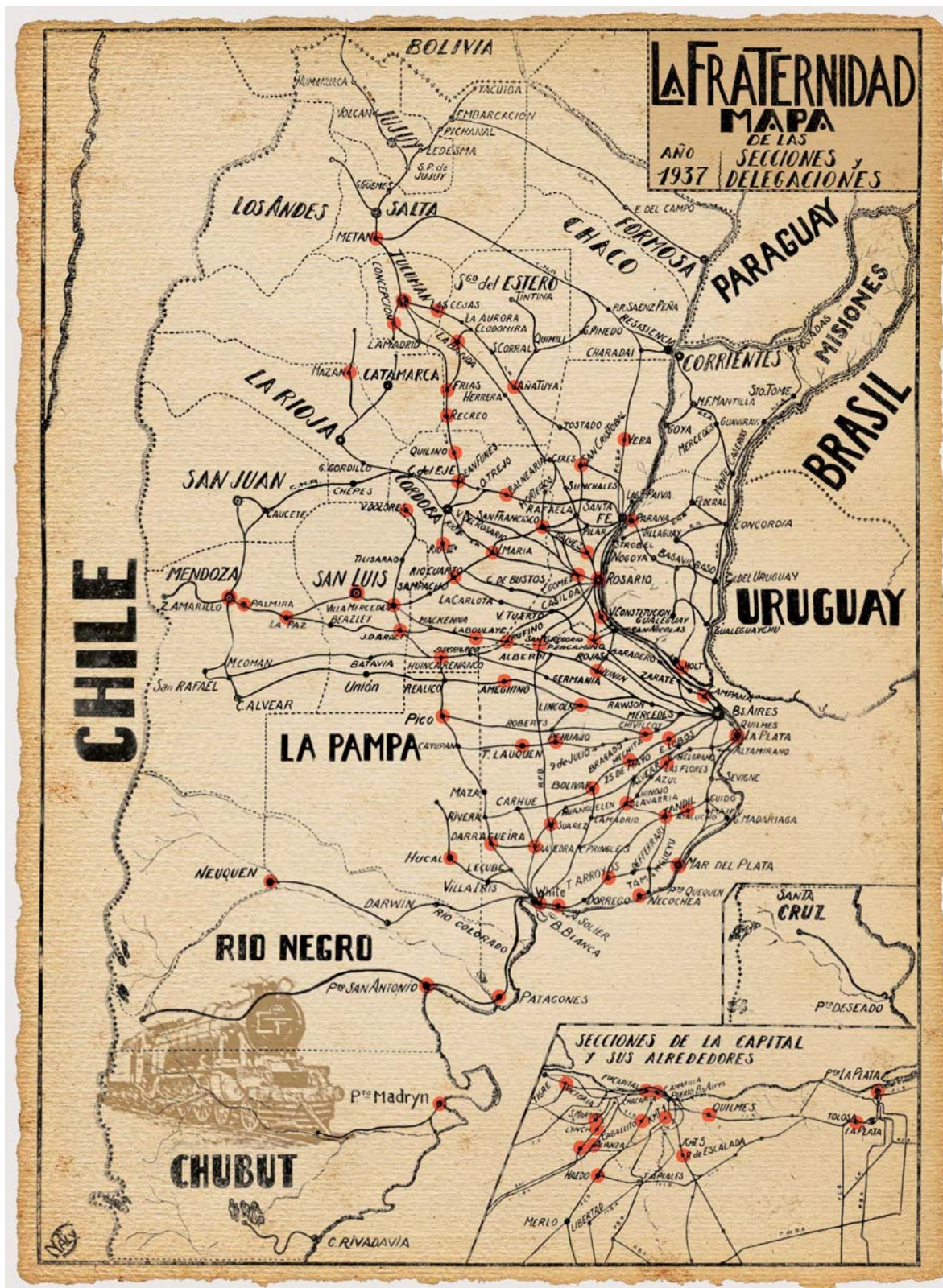


Imagen 1: “Red de Escuelas Técnicas seccionales pertenecientes a “La Fraternidad”.
 Ref.: Los puntos señalan las escuelas seccionales relevadas y consignadas en el Cuadro del Anexo 3 para el período 1887- 1927. Elaboración propia sobre la base del Mapa de las secciones y delegaciones- La Fraternidad- 1937, En: Chiti y Agnelli (1937: 400).

Resumen

La investigación que presenta esta tesis se inscribe en el estudio de los vínculos entre educación y trabajo en la Argentina desde una perspectiva histórica. Con el supuesto de ausencia o casi nula vinculación de saberes del trabajo en el sistema de educación formal en el período analizado, buscamos explorar otras formas de transmisión coetáneas a la organización del Sistema de Instrucción Pública y del Estado Nacional. En particular nos focalizamos en los trabajadores maquinistas ferroviarios nucleados a través de la Sociedad "La Fraternidad" por la importancia que tuvieron en la organización del movimiento obrero argentino. En la tríada Estado- empresas ferroviarias- trabajadores centramos nuestro trabajo, indagando las luchas que dieron estos trabajadores por las regulaciones en la producción, transmisión y certificación de los saberes para su oficio.

De acuerdo con los datos relevados, "La Fraternidad" organizó una red de escuelas técnicas de autogestión obrera en las seccionales sociales que se encontraban a lo largo de la red ferroviaria. Las escuelas fueron financiadas por las cuotas mensuales de los socios y gestionadas a través de Comisiones Administrativas elegidas en Asambleas sociales, con estrictos Reglamentos y Estatutos para su funcionamiento. Además, los maquinistas idóneos produjeron sus propios manuales y catecismos y los materiales para la formación y enseñanza, y su revista social como instrumento de comunicación de saberes político-gremiales, sociales y técnicos.

Estas acciones mantuvieron cohesionado al gremio y le otorgaron legitimidad y poder para la negociación a través de la apropiación gradual de los mecanismos de regulación de sus saberes. El período estudiado se extendió entre 1887, año de creación de "La Fraternidad", y 1927 cuando la Sociedad logró quedar representada en la mesa de examen para la certificación de saberes para el oficio como un miembro más junto con el Estado y las empresas.

Abstract

The research project presented by this thesis looks at the links between education and work in Argentina from a historical perspective. Given the assumption of the complete or almost complete absence of knowledge emerging from labor in formal education in the period analyzed, we sought to explore other forms of transmission at the time of the organization of public school system by the national state. Specifically, we centered on the railroad engine drivers that took part in the Sociedad “La Fraternidad”, given their significance in the organization of the Argentinian labor movement. We centered our work on the triad state-railroad companies – workers, looking into the struggles of these workers in terms of regulations in the production, transmission and certification of knowledge associated with their work.

According to our data, “La Fraternidad” organized a network of technical schools governed by the workers in the union locales situated throughout the railroad network. These schools were funded by the union dues and managed through administrative commissions elected in assemblies, with strict regulations and statutes created for them. Also, suitable engine drivers produced their own handbooks and catechism, and all didactic materials, as well as their social magazine as an instrument for the communication of political, union, social and technical knowledge.

These activities kept the union cohesive and granted it legitimacy and power to negotiate through a gradual appropriation of the mechanisms of knowledge regulation. The studied period extends from 1887 –the year “La Fraternidad” was created- to 1927, when the union managed to get representation in the certification exam as one more member, together with the state and the companies.

Agradecimientos

Esta investigación fue posible gracias al resguardo y cuidado de la memoria de los trabajadores del Sindicato de “La Fraternidad”. Quiero agradecer muy especialmente a Rubén Cuello de la seccional Central que acompañó cada momento de exploración en el Archivo, compartiendo historias y acercando documentos; también a Daniel Mallo y Horacio Caminos que se entusiasmaron con esta tesis y aportaron discusión política sobre el ferrocarril y los sentidos fraternos de ayer y hoy. En la Escuela Técnica “Carlos Gallini” de la seccional Rosario, a su director Eduardo Della Pasqua, al instructor Omar y al ex maquinista Otero -que contaba con la misma cantidad de años de servicio que de jubilado-; ellos pusieron generosamente a disposición sus relatos, los documentos históricos y la biblioteca de la escuela.

A las instituciones que en distintos momentos apoyaron esta investigación: a APPEAL- Argentina que nos formó como ningún otro posgrado hubiera podido hacerlo, a través de la reflexión, acción e investigación en la historia y política Argentina; al FONCyT- MECyT, a través de la beca inicial como integrante del PAV-153 se iniciaron las discusiones y recorte de este proyecto de investigación; a la FLACSO- Argentina donde realicé la Maestría en Ciencias Sociales con Orientación en Educación; al UBACyT donde profundicé el proyecto de investigación con la beca de culminación de doctorado en el marco del Proyecto de Doctorado en la FFyL de la UBA; a la FFyL de la UBA mi institución de pertenencia, donde trabajo, me desarrollo y crezco en la docencia e investigación en historia de la educación; y a la Sociedad Argentina de Historia de la Educación (SAHE), otro lugar de pertenencia, crecimiento e intercambio con queridos/as maestros/as y colegas.

A las maestras y maestros que impulsaron y acompañaron esta aventura: Total agradecimiento a Adriana Puiggrós por su enorme confianza y generosidad, por la formación que ofreció -que aún sigue enseñando-, y por todas las puertas que abrió. También agradezco el apoyo, impulso y acompañamiento humano e intelectual que ofreció Silvia Finocchio a cada paso, codo a codo y durante todo el proceso; no podría haber elegido mejor directora de tesis. A Pablo Pineau por su amistad, confianza y apuesta constante. A Lidia Rodríguez que acompañó el trabajo en el trayecto de la

beca de doctorado de la UBA inscribiendo a esta investigación en un proyecto que aportó preguntas y discusiones para el análisis. En el último tramo, a Patty Amuchástegui que compartió su experiencia de investigación y de vida, y acercó aportes concretos para lograr dar escritura y sentido al conjunto de preguntas, fuentes y escritos que conforman este trabajo.

A los/as amigos/as colegas con quienes compartimos distintos momentos de aprendizaje en este oficio de investigar; Nerina Visacovsky, Belén Mercado, Ariel Zysman, Carina Casanello, Elena Avellaneda, Laura Canciani, Laura Ávila y Mariano Vázquez; y muy especialmente a Pablo Sessano y Aldana Telias que fueron los compañeros directos de esta investigación, aunque sea demasiado poco definirlos de esta manera, con ellos aprendí a pensar crítica y colectivamente, más allá de la coyuntura y de lo viable en forma amorosa y aguerrida. Una mención aparte merece Nicolás Arata, pareja pedagógica que invita a despegar.

A los amigos y la familia. Les agradezco a todos y cada uno, pero muy especialmente a mi mamá, en su memoria; a Zoe, pulsión de vida; y a Juan Manuel mi gran compañero; los tres fueron incansables fogoneros de este viaje.

ÍNDICE

	Págs.
Introducción	10
I. 1. Antecedentes y recorte del objeto	10
I. 2. Estado de la cuestión: saberes del trabajo en la historia de la educación argentina	16
I. 3. Hipótesis de trabajo	26
I.3.1. Marco teórico conceptual	27
I.3.2. Tesis	33
I.3.3. Metodología	34
I. 4. Justificación de la organización de la tesis	41
Capítulo 1. Conducir el progreso por caminos de hierro	45
1.1. La Nación Argentina sobre rieles	46
1.2. ¿Quién manejó “La Porteña”?	55
1.3. La configuración del dispositivo de regulación de los saberes del trabajo de los maquinistas y foguistas ferroviarios	69
Capítulo 2. Organización <i>a la criolla</i> de los maquinistas ferroviarios en un territorio de luchas y regulaciones	78
2.1. <i>Fogonear</i> la locomotora social	79
2.2. Primeras regulaciones para los saberes del trabajo de los foguistas y maquinistas ferroviarios	92

2.3. “Vacas gordas con peones flacos”: luchas por la certificación de los saberes y el Reglamento del Trabajo	102
Capítulo 3. La Fraternidad hace escuela	121
3.1. Fraternizar con la <i>Academia</i>	121
3.2. La institucionalización de la transmisión del saber fraterno: “En cada seccional una escuela”	129
3.3. Los Proyectos Molinari: entre la defensa corporativa y el gobierno	136
3.4. <i>International Correspondence Schools</i> : entre la utilidad de la empresa y el beneficio individual	143
Capítulo 4. Tomar el saber: la configuración de una red de escuelas técnicas de autogestión obrera	159
4.1. Estatutos y Reglamentos para la organización institucional de las escuelas seccionales fraternas. El modelo gremial-asociativo	160
4.2. Cartografía y arqueología de las escuelas técnicas de “La Fraternidad”. El modelo escolar	174
4.3. “La Gallini” como analizador de las prácticas de las escuelas fraternas	190
Capítulo 5. Producción cultural, política y pedagógica de “La Fraternidad”	204
5.1. “El conductor de máquinas” y la Revista “La Fraternidad”: de la prensa gremial al órgano oficial de la corporación fraterna	204
5.2. Revista “La Fraternidad”. Órgano oficial de “La Fraternidad” Sociedad	216

de Maquinistas y Foguistas de Locomotoras	
5.3. “Forme su biblioteca”: libros, manuales, catecismos y folletos para la formación del maquinista	233
5.4. Con la tiza, con la pluma y la palanca: las producciones didácticas de los maquinistas fraternos	241
Capítulo 6. La construcción del “ser fraterno”	256
6.1. Los fraternos frente al espejo	257
6.2. <i>Regeneración</i> moral, muda y en acetato	264
6.3. El sujeto fraterno	271
Conclusiones	295
Bibliografía y fuentes utilizadas	310
Referencias del relato visual	322
Anexos	325
Anexo 1: Línea de tiempo para la construcción de la periodización	326
Anexo 2: Reglamentos y Estatutos para las Escuelas Técnicas seccionales	335
Anexo 3: Listado de Escuelas y Bibliotecas seccionales	350
Anexo 4: El relato fraterno. Índices de las publicaciones fraternas para el cincuentenario (1937) y el centenario (1987) de la Sociedad.	392

Introducción

El propósito de la Introducción es ubicar al lector en las preocupaciones, preguntas e hipótesis que guiaron el recorte del objeto de investigación y la producción de esta tesis, al tiempo que inscribirla en un programa de pesquisa y un campo de discusión más amplio.

En primer lugar se presenta el contexto en el cual nacen las primeras exploraciones sobre los saberes del trabajo desde una perspectiva histórica y pedagógica. Las líneas de indagación que siguió el equipo de investigación llevaron a territorializar las preguntas sobre los vínculos entre educación y trabajo en el ferrocarril. Para la producción de esta tesis, además, se realizó una nueva focalización centrando el estudio en los trabajadores de la conducción. Luego se situaron los debates producidos en el campo de la historia de la educación argentina sobre los vínculos entre educación y trabajo.

Desplegar el camino recorrido para la construcción del objeto de estudio de esta tesis permitió presentar las hipótesis a indagar, las preguntas que guiaron las exploraciones, la periodización elegida para su estudio, los obstáculos epistemológicos que se enfrentaron, las decisiones teórico metodológicas desarrolladas y el conjunto del cuerpo documental analizado. Queda presentado a través de la introducción, *el diseño de investigación sobre las luchas por la regulación de los saberes del trabajo de los maquinistas ferroviarios entre 1887 y 1927 a partir del cual estos trabajadores construyeron una red de escuelas técnicas autogestionadas.*

I. 1. Antecedentes y recorte del objeto

¿Qué lugar ocuparon los saberes del trabajo en las instituciones de la Argentina? ¿De qué manera fueron incluidos, subvertidos, estigmatizados o expulsados del circuito educativo? ¿Cómo se inscribieron los saberes del trabajo en los proyectos políticos nacionales? ¿Cuál fue su capacidad de adaptación, transformación o sustitución en el marco de las grandes transformaciones y crisis sociales? ¿Cuáles fueron los procesos

de traducción del saber? ¿Cómo se dieron los procesos de intercambio? ¿Cómo significaron la vida de los sujetos?¹

Estos interrogantes surgían de una preocupación político pedagógica relacionada con la crisis del 2001-nuestro contexto de producción y problematización más inmediato-. Por entonces sosteníamos la tesis sobre las dificultades de la cultura argentina para potenciar la construcción de saberes socialmente productivos articulados a proyectos de desarrollo social y productivo sostenido y sustentable. Por otro lado, el discurso de las competencias había buscado significar teóricamente las formas de intelección de los vínculos entre educación y trabajo durante los años 90, y se orientó a producir políticas públicas en esa dirección². Con nuestra investigación, buscábamos inscribirnos en los debate sobre educación y trabajo a través de la construcción de herramientas teóricas que aportaran otras dimensiones al problema.

Las preguntas de coyuntura anclaron la investigación en una perspectiva histórica que incluía al mismo tiempo una dimensión política-prospectiva (Zemelman: 1989)³. Entendíamos sustantivo volver a pensar la relación entre educación y trabajo como vínculo proveedor de nuevas configuraciones identitarias para el ejercicio ciudadano y el desarrollo de una cultura del trabajo, recuperando experiencias e imaginando alternativas pedagógicas con horizontes de integración social y productiva para todos los sectores sociales. En efecto, estos procesos de construcción histórica constituyen significantes de enorme interés como vectores del desarrollo nacional en los saberes del trabajo que fueron potenciando la masa crítica de saberes socialmente productivos con los que llegó a contar la Argentina.

1 Equipo Appeal (2004). Proyecto General presentado a la Convocatoria PAV -2003, FONCyT, MECyT. Dir. Dra. Adriana Puiggrós.

2 Para revisar esa discusión, remitimos al trabajo de Mercado, Belén (2009) “Trabajos que definen competencias. Saberes que configuran trabajadores”. En: Puiggrós, Adriana (dir.) Rodríguez, Lidia (coord.) (2009) Saberes: reflexiones, experiencias y debates. Buenos Aires: Galerna.

3 “Un trabajo para el historiador- prospectivista es analizar aquel espectro de situaciones, distinguir entre los proyectos que tiene futuro y aquellos que se dirigen a vías muertas, reconocer los sujetos pedagógicos, sociales y culturales que conservan vitalidad y los que son remanentes de un pasado imposible de ser restaurado. Interesa analizar los cambios que se producen en los habitus cuando cambia el valor, la disponibilidad y la utilidad del capital cultural o de aspectos de ese capital, como producto del derrame del discurso postmoderno y la globalización salvajes” (Puiggrós y Gagliano, 2004: 13). Esta, constituye una línea de trabajo y una posición político-pedagógica frente a la investigación para el Proyecto Alternativas Pedagógicas y Prospectiva en América Latina (APPEAL), donde nació y se desarrolló esta indagación.

Las primeras exploraciones sobre los procesos de transmisión de saberes del trabajo en la Argentina las iniciamos en el 2002, con la investigación en la ex Fábrica SIAM de Avellaneda. Esta fábrica fue elegida como emblema de la industria nacional y analizador del proyecto industrializador truncado de la Argentina. Allí exploramos los dispositivos de transmisión de saberes del trabajo y su devenir en la relación inter e intrageneracional desde la Siam- Di Tella hasta la Cooperativa de trabajadores conformada para esa época, la CIAM.⁴

En las investigaciones iniciadas en el 2005 sobre los procesos de enseñanza y aprendizaje de los saberes socialmente productivos⁵ centramos la exploración en los saberes del trabajo en el ámbito ferroviario. Focalizamos en el ferrocarril porque representó socialmente un emblema de comunicación, de crecimiento urbanístico y sustento para el proyecto de desarrollo y producción nacional. Condensó, además, un sistema integrado de transportes e industrias, un servicio público con profunda función social y desplegó territorialmente saberes que favorecieron la construcción de tramas sociales inclusoras con posibilidades de inscripción identitaria. Su expansión se asoció con la incorporación de la industria en nuestro territorio y el inicio del protagonismo sindical. La ampliación de su trazado direccionó la distribución de la red escolar argentina y de la urbanización y creación de muchos pueblos. Indisoluble a la incorporación del ferrocarril, se incorporó además el telégrafo propiciando las comunicaciones y conexiones entre las distintas regiones del país a través de un particular diseño de intercambio.

⁴ Remitimos al libro "La fábrica del conocimiento. Los saberes socialmente productivos en América Latina", Puiggrós y Gagliano (Dir.) (2004), producto de esa investigación.

⁵ PAV 153- 2003 (FONCyT- SECyT): "Los procesos de enseñanza y aprendizaje de saberes socialmente productivos. Los saberes del trabajo". Dir. Gral.: Dra. Adriana Puiggrós (2005-2008). Esta investigación se desarrolló a través de un trabajo en red con equipos de investigación de cuatro Universidades Nacionales: Sub-proyecto Buenos Aires (APPEAL- UBA): "Historia y prospectiva de los saberes socialmente productivos en el área metropolitana: el ferrocarril y los saberes del trabajo", Dir.: Dra. Adriana Puiggrós; Sub-proyecto San Juan (UNSJ): "Historia y prospectiva de los saberes socialmente productivos en la cultura del oasis: los límites del hábitat y los saberes del trabajo", Dir.: Dr. Luis Garcés; Sub-proyecto Santa Fe (UNR): "De la expansión cerealera a la desindustrialización: saberes socialmente productivos y ciclos económicos en la provincia de Santa Fe en el siglo XX", Dir.: Prof. Edgardo Ossanna; Sub-proyecto Santa Cruz (UNPA): "Los saberes socialmente productivos, los saberes del trabajo en un enclave económico. El caso YPF en la zona austral", Dir.: Dr. Juan Ruiz.

Si la “generación del ochenta” pensó en conjunto la expansión de los ferrocarriles y el sistema educativo argentino, la escuela descarriló en la posibilidad de diseñar dispositivos de transmisión pública de saberes del trabajo y esa articulación se mantuvo como un tema irresuelto y siempre en debate en la Argentina. Por estos motivos tomamos el ferrocarril no como un caso en sí mismo sino como un analizador privilegiado en la potencialidad para desplegar saberes socialmente productivos.

La pregunta que orientó la investigación fue *cómo aprehender la experiencia pedagógica del ferrocarril en el entramado de saberes del trabajo ferroviario y en aquellos saberes que se hilvanaron alrededor de ese proyecto productivo, tecnológico, urbanístico, social y comunicacional más amplio*. Nos detuvimos a reflexionar sobre aquellos saberes que se ponen en juego en situación de trabajo; saberes que se transmitieron entre generaciones, que se produjeron o reinventaron, que circularon en diversos ámbitos, bajo diferentes formas, con diversidad de sujetos de transmisión, que se relacionaron con la construcción de identidad del colectivo de trabajadores, que intervinieron en su definición y regulación de saber y que atravesaron múltiples cambios históricos, técnicos y tecnológicos.

Para abordar esos saberes, buscamos recuperar otras dimensiones a las abarcadas en los enunciados tradicionales del campo de la historia y de la política de la educación, enunciados que tienden a reducir la mirada de lo educativo al sistema escolar y entienden los vínculos entre educación y trabajo circunscriptos a los circuitos formales de educación técnica. En efecto, conceptualizamos la articulación educación-trabajo como una relación compleja que no puede ser estudiada desde una lógica reduccionista o desde enfoques unidireccionales. En el camino por comprender la complejidad de esta articulación -por la cantidad de procesos y relaciones que condensa-, la categorizamos como *dispositivo educación-trabajo*. “El dispositivo se define como una formación que en un momento histórico ha tenido la función de responder a una urgencia -debilidad hegemónica- y por ello a una posición estratégica dominante” (Arata y Telias: 2006). Si pensamos desde esta posición estratégica, la pregunta que sigue es qué lugar se le asignó a los saberes del trabajo en una configuración determinada. El dispositivo E-T permitió explorar la trama compleja que se configura entre sujetos y prácticas colectivas, en la transmisión inter e

intrageneracional a través de las herencias y las experiencias como fuente de apropiación de los saberes en los ordenamientos discursivos, las materialidades y las construcciones identitarias.

Sostuvimos, además, que en las trayectorias del ferrocarril se demandan y producen saberes del trabajo que comprometen áreas disciplinarias y conocimientos profesionales diversos, generando condiciones de posibilidad para el despliegue de saberes socialmente productivos. En su constitución, el tendido férreo requirió de conocimientos sobre configuración territorial y demográfica -espacio rural, tejido urbano, fundación de ciudades-, sobre otras vías y tecnologías de comunicación y se articuló con los procesos migratorios contemporáneos a la instalación del ferrocarril, entre fines del siglo XIX y principios del XX. También motivó procesos de organización social e institucional, de mutuales y sindicatos que, a su vez, se constituyeron en centros de producción y transmisión de saberes políticos y sociales.

En los primeros acercamientos al ferrocarril y a través del contacto con sus trabajadores dimensionamos el impacto de las políticas de la década 1990 para con el ferrocarril⁶ que, en palabras de un trabajador, fue la “tupacamarización” del sistema ferroviario argentino⁷. Los saberes asociados a esos ámbitos de trabajo no quedaron exentos de su desinstitucionalización, descarte, pérdida o abandono y si bien afectó al conjunto de los trabajadores ferroviarios, la resistencia de los conductores presentó un interés especial. La Sociedad de Maquinistas y Foguistas de Locomotoras “La Fraternidad” fue la primera organización gremial ferroviaria, y junto con esa organización se gestaron otras asociaciones ferroviarias y se surcaron caminos de importantes luchas obreras. Entre sus primeras preocupaciones estuvo la organización de un sistema de transmisión de saberes del trabajo que permitiera preparar a los aspirantes a maquinistas, tarea que se tradujo en las primeras décadas del siglo XX en una Red de Escuelas Técnicas para foguistas y maquinistas de locomotoras.

⁶ Los ferroviarios coinciden en sostener que el ferrocarril sufre un proceso de desmantelamiento desde hace varios años. Reconocen el Plan Larkin como el momento donde se inicia este proceso, seguido de la dictadura militar que desintegró los mecanismos de participación obrera. Con la privatización del sistema ferroviario durante el menemismo bajo el lema “ramal que para, ramal que cierra” quedó representada la política de destrucción sistemática que operó durante la década de los 90.

⁷ Cena, Juan Carlos (2003) El Ferrocidio. Buenos Aires: La Rosa Blindada, p. 22.

El levantamiento de rieles, vías clausuradas y abandonadas, estaciones desiertas y concesión parcial de ramales a manos privadas fue el escenario del ferrocarril en la década de los 90 y sus efectos también se vieron reflejados en las escuelas de "La Fraternidad". La cesantía de trabajadores y la falta de sentido para la formación de nuevos conductores ubicaron a las escuelas como instituciones obsoletas. Sin embargo, hubo silenciosas y creativas formas de resistencia -minúsculas y cotidianas- que desplegaron los conductores ferroviarios. Así lo relató un maquinista jubilado de la Escuela "Gallini" de Rosario:

E: ¿Qué pasó con la Escuela cuando se privatizó?

T: Ah, eso fue un desastre... Sabés, acá unos tuvieron el tupé de decir, ¡esos viejos de mierda!, perdón la palabra, ¡tendrían que quedarse en la casa! Y yo les dije un día, gracias a esos viejos de mierda, vos sos maquinista. Porque acá en el año `92 (golpea la mesa) no quedaron... ni las pulgas quedaron acá. Y nos quedamos Tesorín, que también partió; Merlo, Leopoldo Garaglia y Dante Rossi y yo. Todos jubilados. Llegamos acá, bah, estuvimos siempre acá y en el `92 tuvimos que... ¿qué hacer? (...) Juntamos un montón de jubilados, los del centro de jubilados de acá, los del banquito, y los hicimos socios. Fueron pagando la cuota y con esa cuota fuimos manteniendo la escuela. Cuando ya empezaron a volver una gente a trabajar, bueno... empezaron a pagar y los jubilados dejamos de pagar. Y ahora pagan los activos⁸.

El Estatuto de la Escuela Técnica "Carlos Gallini" reguló: "(la escuela) no se declarará disuelta hasta tanto haya cinco socios que continúen pagando"⁹. Eso se hizo, se mantuvo la escuela abierta por diez años sin un solo aspirante hasta que pasados algunos años y con la jubilación de muchos maquinistas fue necesario incorporar y formar nuevos aspirantes. La resistencia fue posible gracias al capital material, social y cultural¹⁰ que como colectivo "La Fraternidad" había acumulado en sus 127 años de existencia. También a las "formas de hacer" de los maquinistas jubilados, verdaderas "tácticas de los débiles", al decir de De Certeau (2007: 43).

CI: Cuando vino el `90 y el tema de la competitividad, el tema de sálvese quien pueda, el ferrocarril no fue ajeno a eso. Nosotros tenemos la suerte de tener un sindicato fuerte que supo contrarrestar todo eso (...) Los únicos que pudieron

⁸ Entrevista N° 31 a tesorero y conductor jubilado de la Escuela "Carlos Gallini". Rosario, abril de 2007.

⁹ Reglamentos y Estatutos de la Escuela Técnica "Carlos Gallini" (1920). Personal de Locomotoras sección Rosario F.C.C.A.

¹⁰ Bourdieu, Pierre (1979) "Los tres estados del capital cultural. En Actes de la Recherches de Sciences Sociales. 30 de noviembre de 1979. París. Pp. 3-6. (Traducción al castellano de Emilio Tenti).

mantener en el gran cambio su actividad fueron los conductores porque estaban formados (...) nos salvó el conocimiento¹¹.

Si bien para los trabajadores de la conducción la crisis del sistema ferroviario tuvo un impacto sin precedentes en los saberes de su oficio, fueron también esos mismos saberes inactivos, pero latentes, los que permitieron volver a poner en marcha su locomotora social. *Su estudio, deconstrucción y genealogía busca presentar un aporte para pensar dispositivos para la transmisión de saberes del trabajo perdurables en el tiempo, que empoderen a los sujetos, a las instituciones y a la sociedad en su conjunto.*



Imagen 2: “Honrarás a tus padres”
Revista La Fraternidad, Año XC, Nro. 1311, Enero/ Mayo de 2004, p. 18.

I. 2. Estado de la cuestión: saberes del trabajo en la historia de la educación argentina

Los trabajos históricos alrededor del ferrocarril son prolíferos y heterogéneos. En general se centraron en la importancia que tuvo el ferrocarril para la organización y distribución geopolítica del país y su urbanización, la modernización y la organización del Estado. Resulta forzoso pensar el ferrocarril en los estudios sobre la organización

¹¹ Entrevista N° 26 a instructor, conductor y socio de La Fraternidad. Seccional Central, Buenos Aires, 13 de diciembre de 2006. Archivo Oral PAV-BA.

del Estado argentino¹² como así también en aquellos temas relacionados con el desarrollo económico y el modelo agroexportador, la inversión de capitales extranjeros y las deudas internas, la incorporación de tecnología asociada a la nueva industria, la organización obrera, la incorporación de trabajadores y técnicos extranjeros, la inmigración masiva entre fines del siglo XIX y principios del XX.

Sin embargo, son escasas las aproximaciones a este campo de estudio que centren su mirada en una dimensión pedagógica del trabajo en el ferrocarril. Gutiérrez y Romero (1991) realizaron un estado de la cuestión sobre el movimiento obrero en la Argentina y advirtieron entre las vacancias en las investigaciones, la de los estudios “sobre ese campo genéricamente denominado de la “cultura” de los trabajadores, es decir el de lo simbólico visto desde la perspectiva de los procesos sociales de construcción de significados” (1991, 119). Al respecto, en el campo de la historia se han realizado distintas indagaciones sobre los trabajadores argentinos a través de diferentes dimensiones de análisis. En este sentido, algunas líneas fecundas para anidar esta investigación se hallan en aquellos trabajos que, circunscriptos al movimiento obrero, prestaron atención a la formación o capacitación para el trabajo en su dimensión histórica. Las producciones de Dora Barrancos (1989, 1990) son cita ineludible para aquellos trabajos que busquen indagar las ofertas de formación de la clase obrera. Las investigaciones sobre la historia del movimiento obrero y en particular sobre el gremio de "La Fraternidad", también fueron objeto de consulta para la construcción de esta tesis¹³.

Señalamos en el apartado anterior que los estudios sobre educación y trabajo se basan sobre dos reducciones fundamentales: la primera, circunscribe el mundo del trabajo a los intercambios dentro de la economía formal del mercado de empleo. La

¹² Entre las obras ya clásicas: “La formación del Estado argentino” de O. Oslak; “Una nación para el desierto argentino” de T. Halperin Donghi; “Historia de la inmigración en la Argentina” de F. Devoto; “El orden conservador” de N. Botana; entre otros.

¹³ En particular los trabajos de Marotta (1975); Godio (1988); Gordillo (1988; 1989); Gutiérrez y Romero (1991); Suriano (1991; 2001); Armus (1991); Lobato (2001). Destacamos especialmente los trabajos de Laura Badaloni (2007, 2010a, 2010b, 2011) que introduce una mirada local sobre los maquinistas en una línea ferroviaria específica, el Ferrocarril Central Argentino en la ciudad de Rosario; y en cuya investigación indagó sobre los saberes técnicos, en especial en la escuela Gallini de Rosario y la construcción identitaria de la familia fraterna, entre otros temas. Desde la historia de la educación, el trabajo de Pineau (1989); y en la perspectiva teórica de esta tesis, las producciones resultantes del PAV 153: Garcés (2007), Ruiz (2008), Ossana (2009) y Puiggrós y Rodríguez (2009).

segunda entiende la educación reducida a la transmisión de conocimientos en las instituciones formales, básicamente la escuela. Sobre esa reducción opera además otra reducción que concibe la distribución de saberes del trabajo sólo desde los circuitos de formación técnico- profesional. Estas reducciones simplifican a nuestro entender el campo problemático reduciéndolo en términos de empleo y educación técnica, y empobreciendo la diversidad y riqueza de los procesos de transmisión de los saberes del trabajo en la sociedad (Ayuso, Sessano y Telias: 2008). Esta perspectiva tiene su correlato en las investigaciones realizadas en la historia de la educación. A continuación dejaremos esbozados sus principales derivaciones como sustrato sobre el cual inscribir, en ese campo de discusión, los aportes de esta tesis.

1.2.1. Sinonimia entre educación y escuela

En mayor medida, las investigaciones que abordaron la relación educación-trabajo desde una perspectiva histórica se centraron en la diversificación del sistema escolar, por un lado, y en la conformación del subsistema de formación profesional-educación técnica, por el otro; siempre circunscripto a la oferta estatal de educación.

Hacia fines del siglo XIX, el sistema educativo argentino quedó constituido por una escuela común obligatoria, universal y gratuita; y un sistema medio diversificado, conformado por los Colegios Nacionales por un lado y las Escuelas Normales por el otro. Sin embargo, para 1880 la estructura productiva del país varió sustancialmente y comenzó a desarrollarse una industria con gran cantidad de mano de obra ocupada (Bonantini, 1994: 64). Esta situación preocupó a los sectores gobernantes quienes entendieron la dificultad del sistema educativo para transmitir saberes vinculados al mundo del trabajo y empezaron a ensayar propuestas orientadas a la formación práctica y profesional a través de la diversificación de la oferta en la escuela media, incluyendo enseñanza práctica en el sistema tradicional y desarrollando la instrucción técnica.

Las investigaciones en historia de la educación acompañaron ese recorrido y se preguntaron qué aspectos de los saberes prácticos y técnicos entraron a la escuela argentina; a través de qué forma educativa, en el marco del sistema escolar propuesto

por el Estado, se impartieron saberes vinculados al mundo del trabajo. Así planteada la problematización sobre el tema, se estudiaron los proyectos que, criticando el enciclopedismo del sistema escolar, buscaron darle una orientación más práctica a la enseñanza: tales fueron los casos del proyecto del ministro Osvaldo Magnasco durante la presidencia de Roca (1899), del diputado Gouchón (1905) y la reforma Saavedra Lamas (1914-1916). Asimismo, se prestó atención a propuestas que desde la escuela buscaron incorporar la enseñanza práctica y activa. Los aportes indagaron las alternativas pedagógicas en el SIPCE de las tendencias democráticas dentro del normalismo (Puiggrós, 1990: 43-48). Los principales aportes desde esta perspectiva fueron de los anarquistas que, en oposición al Estado, crearon sus propias propuestas de transmisión. Si bien se advierte que fueron las menos analizadas, dado el propósito de exploración que se desplegó respecto al Sistema de Instrucción y el normalismo.

Por otra parte, se indagaron los impulsos para organizar una educación técnica moderna a través de estudios más prácticos: por un lado, la creación de las escuelas de Comercio e Industrial (1899) a partir del Departamento Industrial anexo a la Escuela de Comercio de Buenos Aires (1897). Por otro lado, la reglamentación del CNE sobre la educación de adultos (1922) a través de escuelas primarias, superiores y complementarias con una oferta vinculada al mundo del trabajo (Rodríguez, 1996: 81) y, finalmente, se estudiaron las escuelas de Artes y Oficios que tuvieron un fuerte impulso entre 1916 y 1930 con un crecimiento para esa época de más del 2000% (Bonantini, 1994: 117). Unas y otras fueron impulsadas desde el sistema de educación formal a través de distintos niveles y modalidades de enseñanza.

Vale aclarar en este punto que subrayar esta exclusión no pretende negar la importancia que tuvo y tiene la escuela como institución moderna para la transmisión democrática de saberes en sociedad, más bien busca visibilizar otras acciones sistemáticas e institucionalizadas que han quedado soslayadas y que fueron contemporáneas a las llevadas adelante por el sistema educativo argentino, distribuyendo saberes socialmente productivos con fuerte inscripción identitaria.

En un acercamiento muy general y presentando el problema en cifras, a fines del siglo XIX los alumnos que asistían al nivel medio de enseñanza (Colegios Nacionales, Escuelas Normales) no superaba el 2/1000 de la población total del país y

considerando que la población de la escuela primaria no superaba los 300.000 alumnos (7,5% sobre el total), la cantidad de sujetos escolarizados no pasaban el 8% del total de la población (Bonantini, 1994: 65). Expresado de otra forma, ¿en qué espacios educativos se encontraba el resto de la población? Los esfuerzos para ofrecer ofertas educativas vinculadas al mundo del trabajo por parte del Estado, y en las escuelas de oficio, tampoco fueron fructuosos.

Cuando en 1944 la Secretaría de Trabajo y Previsión emprendió una reforma del régimen de trabajo y aprendizaje de los menores y creó para ese fin una comisión que realizaría un diagnóstico de situación de esa población; los datos arrojaron que los jóvenes que cursaban en las Escuelas de Oficio no alcanzaban los 20.000, aunque más de 100.000 aprendices ocupaban puestos en los talleres (Ruiz y otros, 2009: 272). ¿Cómo y dónde acopiaron esos aprendices los saberes para el trabajo que ocupaban?

Las explicaciones acerca de la diversificación del sistema educativo se apoyaron mayormente en la hipótesis de Juan Carlos Tedesco sobre la función política de la educación (Tedesco, 1993). En el prólogo de la obra, Gregorio Weinberg presenta su aporte: “a su juicio, los sectores tradicionales, para evitar las presiones favorables a la democratización de la enseñanza, solo tenían dos caminos: uno “frenar el progreso educacional” (...) el otro, diversificar la enseñanza orientándola hacia carreras de muy distinta índole, esto es, relacionarla más directamente con las actividades técnico profesionales. Y optaron por el segundo” (Weinberg, En Tedesco, 1993:13). Por otra parte, también sostuvo que, en las primeras décadas del siglo XX y durante la presidencia de Yrigoyen, los sectores representativos de los nuevos grupos sociales que lograron el acceso al poder se opusieron a este tipo de reformas para la diversificación de la enseñanza, manteniendo los viejos criterios, contenidos y objetivos de la educación, pues entendían que era un medio eficaz de preparación para reclamar la participación en el poder político (Tedesco, 1993). Fueron entonces los sectores tradicionales quienes propiciaron reformas en este sentido, sin embargo fueron leídas por los sectores en ascenso como intentos de alejamiento al acceso de los saberes (socialmente) válidos y por tal se comprendieron como propuestas fuertemente discriminadoras.

Creemos que la hipótesis de Tedesco resulta fértil para pensar el acceso y alcance a la educación de las capas medias de la población, sin embargo resta explicar el acceso a los bienes simbólicos [que los hubo] de los trabajadores a través de organizaciones diversas, que contaron con impulsos de la clase dirigente, y que tuvieron además algunas regulaciones por parte del Estado. Junto con las experiencias educativas organizadas por asociaciones gremiales, quedan aún vacantes los estudios de estas acciones por parte de las instituciones religiosas, los capitales privados, la Unión Industrial Argentina, entre muchos otros.

1.2.2. El campo educativo

Cuando se piensa la educación en sentido amplio, se estudian otras formas de transmisión además de la forma escolar y emergen, en consecuencia, otros agentes que la imparten. En el Prólogo que escribió Cecilia Braslavsky (1991) para el trabajo de Pablo Pineau "Sindicatos, Estado y educación técnica (1936- 1968)" subrayó los aportes del escrito en esta dirección, al tiempo que advirtió la vacancia de estudios sobre educación y trabajo en la Argentina centrados en las experiencias que la sociedad organizó para ese fin. En este sentido, propuso que su contribución no sólo recuperó las acciones de los sindicatos para ofrecer oportunidades de educación más variadas y de mejor calidad para los trabajadores, jerarquizando el gremio y a través de él a los sectores del gremialismo que lucharon para generar mejores condiciones de vida y de trabajo; sino que además, su trabajo "contribuye a desmitificar la difundida y errónea idea de que la educación argentina ha sido sólo cosa del Estado, y que la sociedad no ha hecho más que disfrutar de espacios construidos desde afuera y desde arriba" (Braslavsky, en Pineau, 1991: 8).

El trabajo de Pablo Pineau (1991) se detiene a analizar las prácticas llevadas a cabo por el movimiento obrero ferroviario para la capacitación técnica entre 1936 y 1968 buscando asir los sentidos y fines de sus propuestas, como así también las demandas de educación del sindicalismo hacia el Estado. Aún quedando el período seleccionado por fuera de la delimitación de este trabajo, y en ausencia de menciones específicas de la organización de las escuelas y la enseñanza en el gremio ferroviario,

recupera la hipótesis de Barrancos (1989)¹⁴ sobre la conceptualización “*alternativista*” de las primeras experiencias de capacitación de la sociedad gremial "La Fraternidad", por haber sido el gremio responsable de capacitar a sus integrantes en comparación a la organización de los trabajadores gráficos, cuya capacitación se caracterizó por ser “abierta y heterónoma, con participación de la patronal” (Pineau, 1991: 61- 62).

Sin embargo, pareciera que la preocupación por explorar las propuestas de la sociedad civil se hicieron en contrapunto al papel que jugó el Estado en esas experiencias. Por un lado, sostuvo como hipótesis la existencia de un sistema desorganizado y desarticulado de capacitación hacia 1940, dependiente de los sindicatos y a la vera del sistema educativo formal. Por otro lado, propuso una demanda creciente de capacitación por parte del movimiento obrero centradas hacia el Estado frente a la imposibilidad del sindicato de seguir brindando por sí solo el servicio ya sea por causas económicas, de organización, pedagógicas, etc. (Pineau, 1991: 112). En este sentido, pareciera alejarse de las advertencias que propone al comienzo de su trabajo (Pineau, 1991, 24) respecto a las explicaciones clásicas sobre las propuestas de diversificación vinculadas con el mundo del trabajo como políticas diferenciadoras y discriminadoras que se apoyaron en la hipótesis de Tedesco¹⁵. Por otra parte, el análisis de situación de la que parte en su trabajo -respecto a la existencia de un sistema desorganizado y desarticulado de capacitación hacia 1940¹⁶- no condice con los hallazgos de esta tesis.

¹⁴ Los trabajos de Barrancos exploran las experiencias de capacitación desde la última década del siglo XIX hasta 1920, nos referimos a: Barrancos, Dora (1989) Organización obrera y formación laboral a principios de siglo: los maquinistas ferroviarios y los trabajadores gráficos; y, Barrancos, Dora (1989) Las asociaciones gremiales y la capacitación laboral a fines del siglo XIX y principios del XX en Argentina: notas para la reconstrucción de su historia.

¹⁵ En sus hipótesis iniciales lo advierte y sostiene: “El Estado es comprendido como una instancia superior a los grupos y sectores sociales en pugna: el Estado “responde” a los distintos grupos, generalmente los dominantes, como en un juego de encajes. Esta hipótesis de correspondencia Estado-grupos sociales hegemónicos niega la riqueza de la lucha en el seno del mismo Estado, y que es de vital importancia para comprender el fenómeno del peronismo” (Pineau, 1991: 28); agregaríamos en relación a las proposiciones que busca aportar esta tesis, que también lo hace en términos de lo social.

¹⁶ Más bien, esa lectura condice con los discursos realizados por el propio gobierno y posteriores a la organización del sistema CNAOP-UON. La huelga que presentó "La Fraternidad" es un indicador clave para comprender el desagrado del gremio por quedar subsumidos a ese sistema, corriéndolos como principales sujetos de su construcción. Aunque excede el período de esta tesis, nos parece importante dejarlo presentado.

En este trabajo proponemos que el vacío es considerable cuando revisamos las investigaciones sobre el movimiento obrero que recortaron su objeto de indagación en lo educativo. Salvo excepciones, como los trabajos de Dora Barrancos, no se encuentran mayores referencias al tema específico. Esta ausencia estaba vinculada a tres problemas: el primero, a la existencia de marcos teóricos que subestiman la capacidad de los sectores desfavorecidos sobre la democratización de los bienes culturales; el segundo, la sobrevaloración de la formación política entre quienes estudiaron el devenir del sindicalismo respecto a las actividades educativas que desarrollaron; y tercero, por la propia desvalorización que las organizaciones sindicales tienen sobre sus acciones educativas, consideradas en segundo lugar respecto a sus conquistas y reivindicaciones (Pineau, *ibídem*: 15).

Desde nuestro punto de vista, los trabajos iniciados a fines de la década de 1980 y principios de los `90 (Balduzzi, Braslavsky, Pineau, entre otros) que centralizaron sus preguntas en los vínculos entre educación y trabajo en la Argentina fueron desplazados por otras preocupaciones que irrumpieron de manera amenazante la escena educativa de la década de 1990. Las reformas educativas de esa década tuvieron un fuerte impacto en el sistema educativo argentino¹⁷ y provocaron que los proyectos de investigación se discontinuaran, centrando la producción político-académica hacia nuevas preocupaciones, por cierto, urgentes.

Los aportes más importantes se realizaron a través de la revisión historiográfica de Adriana Puiggrós, a partir del trabajo inaugural con el Tomo 1 de la colección Historia de la Educación en Argentina del Proyecto APPEAL, que luego completó la serie a través de siete tomos restantes. A través de la categoría *alternativas pedagógicas* se buscó explorar “todas aquellas experiencias que en alguno de sus términos (educadores, educandos, ideología pedagógica, objetivos, metodología, técnicas) mudaran o alteraran el modelo educativo dominante” (Puiggrós, 1990: 17). Analizadas desde sus condiciones de producción, circulación y uso, la categoría se

¹⁷ La redefinición del papel del Estado en educación y del gobierno educativo que transformó el Ministerio Nacional a un ministerio sin escuelas puso en jaque la configuración tradicional del sistema escolar argentino. Por otra parte, la reforma legal del sistema a través de las leyes de Transferencias (1992), Federal de Educación (1994) y de Educación Superior (1995) profundizó la crisis del sistema educativo argentino produciendo una desarticulación horizontal que dio origen a una fuerte segmentación educativa entre jurisdicciones y también dentro de ellas (Ruiz, 2009: 26).

definió en el marco de las luchas por la hegemonía, y el propósito de sus aportes en la historia de la educación no fue la de construir una historia paralela, sino de deconstruirla (ibídem, 23).

Sin embargo, luego de la crisis del 2001 y de una década de profunda desindustrialización, volvieron a emerger desde el Proyecto Appeal las preguntas acerca de los procesos de transmisión inter e intrageneracional de los saberes del trabajo. La presunción de la existencia de saberes socialmente productivos capaces de activarse para la superación y salida de la crisis organizó un conjunto de indagaciones sobre los saberes del trabajo que, reconociéndose intangibles para la sociedad post 2001, habían logrado su mayor visibilidad en décadas anteriores (como en la década 1960 y desgranándose a partir de la década de 1970, con fuerte desestructuración en la de 1990). Estos saberes permanecían en los capilares sociales y presumíamos podían activarse para la superación y salida de la crisis¹⁸.

Por su parte, en el campo de la historia los trabajos de Dora Barrancos (1989; 1990) fueron sustantivos para la profundización de esta tesis. Sus preocupaciones se

¹⁸ En el marco de esta línea de investigación se desarrollaron los siguientes proyectos: La producción “La fábrica del conocimiento” como fruto de la experiencia del trabajo de campo e intervención realizado en la cooperativa CIAM (ex SIAM) situada en la localidad de Piñeiro, partido de Avellaneda (2002-2004); el Proyecto UBACyT de Urgencia Social: “Saberes Socialmente Productivos de grupos vulnerables y alternativas para su reconocimiento e inclusión. El papel de los saberes con o sin acreditación formal en la crisis de sectores vulnerables y alternativas para la inclusión de los trabajadores en el sistema formal de educación y trabajo” (2004-2005); Proyecto PICT-2002: “Saberes productivos, trabajo y educación. Obstáculos y alternativas para su articulación en la enseñanza media” (2004-2007); y el PAV-153 (2005-2008). En el marco de la producción académica y el diseño de políticas públicas se distingue la experiencia de la “Agencia de Acreditación de Saberes del Trabajo” dependiente de la Dirección General de Escuelas de la Provincia de Buenos Aires, entre los años 2006 y 2007. En esta experiencia se trabajó por el reconocimiento y acreditación de saberes de los trabajadores, desarrollándose conjuntamente entre los equipos de CEIL- PIETTE (CONICET) y APPEAL. Allí se buscó generar una propuesta de acreditación de saberes del trabajo a partir de exploraciones de las investigaciones de los equipos en torno a la temática junto a un grupo de docentes del sistema educativo provincial, realizando avances importantes respecto a líneas de políticas públicas desde los Ministerios de Educación que presenten alternativas a la propuesta de formación por competencias. Destacamos los trabajos de Martín Espinoza (2005 y 2006). Para el caso específico de los estudios sobre el ferrocarril en la historia reciente, destacamos los trabajos del Proyecto UBACyT de Urgencia Social: “Vías Argentinas. Democracia Universitaria y derecho social en la reconstrucción ferroviaria” (León Rozitchner (dir), Horacio González y Jaime Sorín (co-dir)), en el cual el PAV-BA participó. Frente al estudio de los procesos de privatización del sistema ferroviario argentino, se planteó como efecto un proceso de “desertificación” de pueblos, vidas y lógicas de lo común. Ver: AAVV (2010) Vías Argentinas. Ensayos sobre el ferrocarril. Buenos Aires: Milena Caserola.

centraron en la contribución de los trabajadores socialistas y anarquistas en la elaboración de un cuerpo teórico pedagógico para una educación racionalista y el estudio pormenorizado de cada una de las experiencias educativas que llevaron adelante¹⁹. La búsqueda de un relevamiento capaz de borrar un mapa de escuelas racionalistas, su ubicación, propósitos, programas, horarios de funcionamiento, formas de organización, problemas en torno a su desarrollo encuentra a esta tesis con un lenguaje común a esa investigación. Desde nuestro punto de vista, el aporte pedagógico más interesante de ese trabajo está en los vectores trazados para la construcción de una pedagogía racionalista. Se trata de una preocupación específica para el sujeto pedagógico que explora Barrancos, que difiere de las preocupaciones del sujeto de esta tesis.

En contraposición, las experiencias educativas llevadas adelante por los maquinistas ferroviarios y en estrecha colaboración con los ingenieros para las primeras épocas de organización²⁰, no persiguieron la construcción de una pedagogía sino más bien buscaron llenar un vacío de formación necesaria para la certificación de los trabajadores, inexistente al momento desde las empresas o el Estado. En los trabajos de Barrancos sobre las experiencias de capacitación del movimiento obrero - entre finales del siglo XIX y principios del XX- fue donde emergió la proposición sobre la autonomía de los proyectos educativos que se desplazaron desde el interior de los talleres a los locales sindicales u otras instituciones que contaron con su acuerdo.

Algunos aportes de la historia de la educación en la Argentina han reconocido además, organizaciones para la transmisión de saberes del trabajo y la alfabetización por parte de los trabajadores; sin embargo, estas hipótesis se sostuvieron principalmente en los estudios sobre el peronismo y en pocos casos se reconocieron

¹⁹ La educación racionalista en la Argentina de 1900 a 1910, las realizaciones educativas libertarias entre 1911 y 1919, la recuperación y declinación de estas experiencias educativas entre 1919 y 1930; siguiendo la propuesta de periodización planteada en Barrancos, D. (1990) Capítulo 2: “La educación racionalista en la Argentina”, En: Anarquismo, educación y costumbres en la Argentina de principios de siglo. Buenos Aires: editorial Contrapunto.

²⁰ El papel que jugaron los ingenieros en tanto “elite de intermediación”, como representantes de las gerencias de las empresas extranjeras ferrocarrileras por un lado, y como dirigentes de las direcciones del aparato estatal en conformación por el otro, es un punto interesante para pensar las hipótesis explicativas del lugar de los grupos políticos.

prácticas previas de organización²¹. Nuevamente si se le otorgó importancia a esos estudios fue por el papel que le cupo al Estado en la articulación de estas prácticas dispersas para crear un sistema de transmisión- certificación de saberes del trabajo paralelo al sistema escolar: el circuito CNAOP-UON. Al mismo tiempo, las investigaciones presentaron la hipótesis de la conformación de un nuevo sujeto pedagógico alejado del sujeto pedagógico sarmientino (Puiggrós, 1990) que articulando su formación con el mundo del trabajo, lo interpeló en su doble condición de alumno y aprendiz.

Entendemos que estas contribuciones fueron escritas desde los estudios sobre el peronismo produciendo un efecto de halo en las investigaciones sobre las experiencias de educación y trabajo, previas o posteriores a ese período. Estas miradas condicionaron los estudios en las dos direcciones y restó posibilidad de trabajar experiencias educativas desde su singularidad, ubicándolas necesariamente como antecedentes (y en tanto tal, poco sistemáticas, desarticuladas o no institucionalizadas) o corolarios de la acción del Estado peronista en sus propuestas políticas-pedagógicas para la articulación de educación y trabajo²².

I. 3. Hipótesis de trabajo

²¹ El trabajo de Dussel y Pineau es un buen ejemplo sobre este punto. En el artículo “De cuando la clase obrera entró al paraíso: La educación técnica estatal en el primer peronismo” sostuvieron: “Tradicionalmente, los gremios habían monopolizado la capacitación de sus miembros, creando verdaderos subsistemas educativos”, y citan el caso de las escuelas de formación para el trabajo de La Fraternidad. “La noción de “cultura obrera” heredada del sindicalismo y el anarquismo, las posibilidades de negociación con la patronal que dicho monopolio permitía y las bajas necesidades al respecto que el desarrollo del país exigían fueron condiciones propicias que alentaron el desarrollo de escuelas a su cargo” (Puiggrós y Carli, 1995: 121).

²² Apoyándonos en las exploraciones de esta tesis sobre la propuesta de formación de los maquinistas y foguistas de locomotoras, esa hipótesis no se cumple. Más bien lo que se evidenció fue un subsistema complejo, institucionalizado, fuertemente organizado y de extensión federal de autogestión obrera que el peronismo buscó incorporar al circuito de la CNAOP-UON por la acumulación de poder que implicaba para sí en el conjunto de los trabajadores ferroviarios, entre los cuales los trabajadores de la conducción se encontraron en disidencia al gobierno. En 1951 La Fraternidad realizó un huelga importante. La industria ferroviaria constituía un sector estratégico en el plan de independencia económica y el gobierno había optado por la nacionalización del sistema ferroviario argentino, sin embargo para La Fraternidad la presencia del peronismo en la organización de los trabajadores ponía en juego el principio de prescindencia política de la Sociedad al permitir la intervención en su corporación.

I.3.1. Marco teórico conceptual: la inscripción de la tesis en un campo problemático

En la compilación “Historia de la educación en debate”, Rubén Cucuzza (1996) sugirió una redefinición del objeto de estudio de la historia social de la educación revisando el surgimiento de la disciplina y su inclusión en programas de estudios para la formación de docentes, contemporáneo a la necesidad de conformación y expansión del sistema educativo argentino. Allí propuso que la historia de la educación surgió como necesidad de legitimación de los pedagogos y no como un desplazamiento del interés de los historiadores profesionales y que ello condujo a una definición igualmente recortada del objeto de estudio: “la historia de la escuela como único y exclusivo modo de transmisión de saberes”. En consecuencia, “las historias de la educación se escribieron montadas sobre el discurso pedagógico hegemónico”. En efecto, en su tesis para la definición del objeto de estudio de la Historia Social de la Educación formuló los modos/ medios/ relaciones sociales de producción/ transmisión/ apropiación/ distribución de saberes²³; y no aceptó las definiciones de la educación que condujeron a definir el objeto de estudio de la historia de la educación desde el modo dominante escolar de raíz euro-occidental. En otras palabras, propuso una historia de la educación que incluyera la historia de la escuela, sin mimetizarse con ella.

En esa misma dirección, Puiggrós (1998) expresó que junto a la sinonimia entre educación y escuela se entrelazó, en el discurso dominante, la del educador como el maestro [normalista] imaginado por esa pedagogía. Desde los inicios del Estado liberal- oligárquico y mediante la instalación de la instrucción pública esta operación negó, para la autora, a los maestros y pedagogos latinoamericanos la posibilidad de aceptar que la educación produce sentidos diversos. En consecuencia, los sentidos pedagógicos producidos en la sociedad se redujeron al discurso pedagógico dominante

²³ Entre los modos propuso una relectura de la historia de la ciencia, de las técnicas, del trabajo y de la cultura; transmitidos desde los modos accionales a institucionales, apropiados y distribuidos por circuitos estatuidos que requieren su investigación para dar cuenta del proceso hacia el monopolio por parte de la escuela. Respecto a la producción, buscó estudiar los soportes materiales en las distintas fases de la tecnología y técnica de la palabra. Las relaciones sociales para la transmisión, apropiación y distribución de los saberes se centró en estudiar las luchas y negociaciones para sostener y derribar el monopolio de los saberes y del conocimiento, como así también las diversas formas en que se manifestó la diferenciación y segmentación.

dentro de las instituciones legalmente constituidas con la finalidad de educar; así “la institución educativa se dibuja como una condición previa para la producción de sentidos pedagógicos: el decreto crea la escuela; la escuela crea la educación”. Esta posición justificó la confianza desmedida en la capacidad del Estado liberal para generar una ciudadanía civilizada en la acepción sarmientina de la palabra.

Sin embargo, ni los procesos educativos quedaron circunscriptos al sistema escolar, o al discurso pedagógico liberal, ni la capacidad del Estado fue tal para generar esa ciudadanía civilizada desde el proyecto educativo hegemónico de la escuela obligatoria, gratuita y universal. Estudios señeros sobre la educación de adultos en la historia de la educación (Rodríguez, 1992, 1996) advirtieron múltiples y variados sujetos que llevaron adelante experiencias en la modalidad. También se diferenciaron períodos caracterizados por la dispersión y fragmentación de las propuestas como por los enfrentamientos abiertos para la consolidación de un discurso hegemónico en que el Estado asumió el papel central de prestador y regulador. Finalmente, se creó un subsistema que incorporó de manera parcial las demandas respecto a la formación para el trabajo y la flexibilización curricular que exigía el sujeto destinatario de la modalidad. “La participación de los sectores oprimidos hace sentir a las clases dominantes que el agua se les escapa de las manos y debe ampliarse y adecuarse los discursos pedagógicos dominantes para capturar procesos educativos considerados no pertinentes” (Puiggrós, 1998).

Para Lidia Rodríguez (1996: 83), el adulto de la educación de adultos es un eufemismo que oculta que el destinatario es un “marginado pedagógico” y que pertenece a sectores sociales subordinados, con total independencia de su edad cronológica. En otras palabras, la educación de adultos para la autora pasó a ser el lugar del sistema escolar en que se puso en evidencia la imposibilidad del cumplimiento total de la utopía fundante de la civilización alfabetizada en la Argentina moderna²⁴. Esta afirmación resulta clave para los aportes de esta tesis; por la imposibilidad por parte del Estado de organizar experiencias de educación en los

²⁴ En términos del Proyecto Appeal y del aporte desde las “alternativas pedagógicas”, el tratamiento de las alternativas no nos interesa como “estudios de casos”, sino como síntomas que denuncian procesos en el marco de las luchas por la hegemonía (Puiggrós, 1990: 23).

espacios productivos donde desarrollaron su actividad estos trabajadores; y por la asunción de la tarea alfabetizadora por parte del gremio.

Siendo la educación una práctica productora, reproductora y transformadora de sujetos a partir de otros sujetos, y por tanto una mediación, recuperamos la categoría de “sujeto pedagógico” acuñada por Puiggrós (1990, 30) para acercarnos a la pregunta acerca del sujeto pedagógico que se constituyó en el proceso educacional de los maquinistas y foguistas de locomotoras. En sus prácticas anidaron el habitus (en términos de Bourdieu) que se pretendió inculcar y la potencia del despliegue de los saberes socialmente productivos. Desde ambas conceptualizaciones trabajaremos el sujeto pedagógico *fraterno*²⁵.

La relación entre educador y educando constituye un determinado sujeto pedagógico, mediada por el curriculum. Entendemos el curriculum como “la síntesis de elementos culturales (conocimientos, valores, costumbres, creencias, hábitos) que conforman una propuesta político-educativa pensada e impulsada por diversos grupos y sectores sociales cuyos intereses son diversos y contradictorios, aunque algunos tiendan a ser dominantes y hegemónicos, y otros tiendan a oponerse y resistirse a tal dominación o hegemonía. Síntesis a la cual se arriba a través de diversos mecanismos de negociación e imposición social” (De Alba, 1995: 58). Esta noción entiende el curriculum como una arena en la cual se ejerce y desarrolla poder (ibídem, 65) y al “proceso de determinación curricular” como las luchas que diferentes grupos y sectores, conformados como sujetos sociales, realizan para imprimir a la educación la orientación que consideran adecuada de acuerdo a sus intereses (Ibídem, 80, 89).

Esta tesis indagó los debates político-pedagógicos, las propuestas y las prácticas de formación para los trabajadores ferroviarios de las locomotoras. En efecto, el proyecto político-pedagógico para los ferroviarios se configuró en un contexto histórico de regulación de la clase obrera y en el marco de la lucha de los

²⁵ Tomamos el nombre “fraternos” en la forma que se autodenominan los trabajadores de la conducción de locomotoras que están asociados a “La Fraternidad”. Este significante condensa un conjunto de significados que configuran lo que identificamos como “identidad fraterna”. Vale remarcar que el uso del término como sustantivo y no como cualidad -tal como lo conocemos habitualmente en nuestro idioma- es una marca fuerte de cómo estos trabajadores imprimieron un conjunto de características y calificativos a su oficio.

trabajadores por una regulación del trabajo que les permitiera mejorar sus condiciones de vida. Al mismo tiempo, se organizó en el marco de un proyecto político, social y de desarrollo más amplio que subsumió el crecimiento al modelo agrario exportador como el camino natural de la Argentina hacia el progreso. También como eje de la modernización, crecimiento y generación de riqueza, el ferrocarril constituyó un elemento fundamental, aunque al mismo tiempo lo excedió.

En la historia de la educación escolar, el trivium y cuadrivium de la escolástica medieval ingresaron a los colegios jesuitas y protestantes imbuidos de los saberes humanistas modernizantes, y la trilogía leer-escribir-contar fueron los saberes elementales a transmitir en la escuela moderna. Sin embargo, la entrada a la cultura escrita dependió de mediadores y mediaciones pertenecientes a instituciones heterogéneas que tenían competencias profesionales múltiples y objetivos distintos, si no contradictorios (Hebrard, 1989:68). El despegue del proceso de industrialización en Inglaterra, por ejemplo, no acompañó el desarrollo de un sistema de transmisión de saberes consonante a los requerimientos técnicos que sostenían ese desarrollo. Eric Hobsbawn (1997: 36-37) advierte sobre el oscurantismo de la educación inglesa en contrastante con el ímpetu productivo de la sociedad británica en tiempos de la revolución. Ni los saberes técnicos ni los saberes académicos fueron indispensables. Sin embargo, “eso no quita que fueron los saberes socialmente productivos (SSP) el factor principal de aquella Revolución: los de los mercaderes y los economistas ingleses”. (Puiggrós y Gagliano, 2004: 15). Un proceso similar ocurrió en nuestro país con el desarrollo del ferrocarril²⁶.

El corrimiento de la sinonimia entre escuela y educación requirió un nuevo posicionamiento respecto a los trabajos que exploraron los procesos de selección, delimitación y legitimación de los saberes, desplazándonos desde las preguntas acerca de los "saberes socialmente válidos (SSV)", es decir, aquellos saberes que se legitiman

²⁶ El “origen” de los ferrocarriles podría ubicarse en el concurso de Rainhill del 8 de octubre de 1829 propiciado para elegir el mejor tipo de locomotora para el servicio de la línea entre Liverpool y Manchester. De las cuatro locomotoras que se presentaron al concurso ganó la locomotora *Rocket* de Stephenson, el hijo de un peón minero y obrero de las minas de Killingworth. Revista “El conductor de máquinas”, Año 1, Núm. I, Buenos Aires, 1º de Septiembre de 1902, p. 4 y 5. En nuestro país, los primeros impulsos y estudios para su instalación deben ubicarse después de la batalla de Caseros, en la segunda mitad del siglo XIX y concomitante a la organización del Estado argentino.

y seleccionan para su distribución en la escuela, hacia los "saberes socialmente productivos (SSP)".

Conceptualizamos los SSP como aquellos saberes que modifican a los sujetos, alterando su habitus y enriqueciendo el capital cultural de la sociedad o comunidad (Puiggrós y Gagliano, 2004: 13). Al mismo tiempo sostuvimos que la categoría SSP era un "significante vacío"²⁷ (Laclau, 1993), es decir, un significante que asume la función de significar al sistema -la totalidad, una configuración significativa, un proyecto político, cultural y educativo-, de articular los elementos equivalentes y en ese sentido "cancelar" las diferencias (De Alba, 2007: 46).

El propósito desde esta propuesta es reconocer aquellos saberes que, articulados, producen tejido social, integrando todos los sectores involucrados en el proceso socio-productivo en sentido amplio sin circunscribirlos a aquellos que pertenecen a un sector social. Nos proponíamos evidenciar y analizar las alianzas productivas que generan tejido social y fundan nuevos intereses -sociales, culturales, ambientales, productivos- para el conjunto en un momento histórico determinado, donde algún significante simbolice intereses sociales convergentes, es decir, coadyuven, en un momento determinado, al desarrollo del conjunto de la sociedad (Ayuso, Telias y Sessano: 2005).

La categoría "dispositivo educación-trabajo" (Arata y Telias, 2006) fue la herramienta que permitió analizar, en los distintos momentos históricos, la articulación de las múltiples superficies discursivas que sobredeterminaron la propuesta pedagógica del ferrocarril. El dispositivo actuó como una categoría de indagación y la genealogía de algunos elementos permitió reconocer el modo en que su articulación condicionó o potenció políticas para la educación y el trabajo en distintos tiempos. La configuración dinámica del dispositivo reguló los saberes del trabajo de los maquinistas y foguistas de locomotoras a través de la apropiación, participación y creación de sus elementos; y en las luchas y negociaciones con las empresas, el

²⁷ La lógica de construcción de la categoría no admite la adjudicación de una identidad definitiva, sin embargo puede ser empleada por una multiplicidad de significados que permitan recuperar simultáneamente diferentes inscripciones de los SSP en líneas discursivas hegemónicas o alternativas. Resaltamos finalmente que la inscripción en una u otro discurso no los hace SSP, sino su potencia se encuentra en la capacidad por simbolizar intereses sociales convergentes.

Estado, el conjunto de trabajadores y el campo técnico-profesional, permitió a los maquinistas agremiados a través de la Sociedad “La Fraternidad” su empoderamiento social (De Alba: 2007).

En los contrapuntos que proporcionan las lecturas desde los SSV y los SSP se hallan los aportes de esta tesis al campo de discusión de la historia de la educación. Los SSV son saberes que la cultura letrada legitimó para transmitir en la escuela en tanto forma educativa hegemónica moderna. Sin embargo preguntarse por los SSP habilita explorar no sólo los saberes válidos sino también aquellos saberes intangibles, ocultos, invisibles pero que operaron capilarmente en nuestra sociedad, muchas veces articulados a los SSV. En este sentido, los SSV responden a la problematización que planteó en su hipótesis Juan Carlos Tedesco (1986) sobre el papel que desempeñó la escuela en la organización de la Argentina moderna. Formulada en términos de ecuación Pineau (1991) propuso: “acceso a saberes válidos= democratización; alejamiento o alternativas= discriminación”.

Los SSV se transforman en saberes “objetivamente” estipulables y estipulados y no se diferencian según grupo, clase, sector social interviniente, negando la dinámica social, en especial las luchas de los nuevos sectores por la ruptura del monopolio del conocimiento. La significación o validación social de los saberes no se limita solamente a las posibilidades de accionar políticamente sino “por una sobredeterminación de sentidos y dimensiones que pueden condensarse en las posiciones de clases sociales en determinado momento histórico” (Pineau, 1991: 28). Vale además para pensar nuevas posiciones de sujetos, ya no “altamente pasivos, manipulados por el monopolio y validez social de los saberes externamente planteados”, sino como sujetos sociales y colectivos “capaces de elaborar estrategias diferenciadas para romper con dicho monopolio y de resignificar los saberes adquiridos (aunque sean “discriminadores”) para lograr sus fines” (Pineau, *ibídem*). Dicho de otra manera, no hay sujeto previo al discurso sino que existe en términos de una relación dialéctica entre discurso y sujeto (Laclau, En Puiggrós, 1998: 17).

Efectivamente, subyace la idea sobre la validez de los saberes como algo intrínseco a los mismos. En la perspectiva que adoptamos, se trata más bien de otorgar su validez en sentido potencial, en tanto condición de posibilidad para articularse a una

determinada configuración discursiva que le otorgue ese sentido. No son socialmente válidos *per se* o por la distribución que se dé a ese capital simbólico, se trata de una validez social dada por la apropiación que los sujetos hacen de ese capital. En efecto, mientras que la exploración de los SSV propone una mirada ilustrada desde el punto de vista de la cultura letrada que los legitima, los SSP se conciben categorialmente desde otra semilla. Buscan recuperar una matriz popular asentada por siglos en la oralidad.

I. 3. 2. Tesis a sostener

En tiempos de la organización del Estado argentino y coetáneo a la organización del Sistema de Instrucción Público Centralizado y Estatal (SIPCE), los maquinistas y foguistas de locomotoras organizaron su representación gremial a través de la *Sociedad de Maquinistas y Foguistas de Locomotoras "La Fraternidad"* para la defensa del oficio frente a los abusos de las empresas ferroviarias extranjeras y la falta de regulación estatal. Para contrarrestar esas fuerzas dicha Sociedad debió acumular poder gradualmente y legitimarse conjuntamente frente a los trabajadores de su oficio, por un lado, y constituirse como fuerza representante de los maquinistas y foguistas frente al Estado y las empresas, por el otro. *En esa interlocución los ingenieros jugaron un papel clave: consolidaron su campo de conocimiento como elite de intermediación vinculados al aparato estatal en conformación y en las gerencias de las empresas ferroviarias, al tiempo que coadyuvaron en la organización de la sociedad gremial de los maquinistas y foguistas a través de sus Reglamentos y Estatutos, y en las primeras experiencias de transmisión, organizando la primera Academia de instrucción para aspirantes, publicaciones para la transmisión del saber técnico del oficio y confeccionando los primeros Reglamentos y Programas de exámenes.*

Una vez dados los primeros pasos, *los maquinistas y foguistas de locomotoras organizados a través de la Sociedad "La Fraternidad" se apropiaron de algunos elementos para la regulación de su saber y sobre esa base sustentaron y consolidaron su poder: propiciaron la creación de escuelas en la seccionales sociales de distribución*

federal, produjeron manuales y elementos para la enseñanza y establecieron un modelo organizacional semejante para todas sus escuelas. *En la institucionalización de las Escuelas Técnicas para foguistas y maquinistas de locomotoras, la Sociedad "La Fraternidad" creó un Sub-sistema de educación y trabajo en el ámbito ferroviario al margen de las iniciativas que ofrecía el Estado. Este subsistema de autogestión obrera tuvo alcance nacional y se territorializó siguiendo la topografía que estableció la red ferroviaria argentina.*

Este estudio se realizó sobre el lapso de tiempo comprendido entre 1887, año de fundación de la Sociedad, y 1927 cuando la red de escuelas estaba extendida en el territorio, sus formas de organización y funcionamiento institucionalizadas y semejantes entre sí, los mecanismos de ingreso y promoción en la carrera regulados por la corporación a través de la participación de representantes de La Fraternidad en las mesas de exámenes para la acreditación y certificación de idoneidad, hecho que evidencia el reconocimiento de las empresas y el Estado hacia el gremio como sujeto de determinación curricular.

Durante este período, la red de escuelas técnicas para foguistas y maquinistas de locomotoras se consolidó, logró fuerte continuidad en el tiempo y *configuró un sujeto pedagógico particular, el sujeto fraterno. La red de escuelas técnicas para foguistas y maquinistas montada sobre la red política gremial de comunicación e intercambio de las seccionales sociales de "La Fraternidad" articuló hogar y escuela a través de un fuerte sentido identitario de pertenencia a la gran familia fraterna. La transmisión de saberes en ese ámbito construyó tejido social para la emergencia de saberes socialmente productivos para ese conjunto de trabajadores.*

I. 3. 3. Metodología

I.3.3.1. Preguntas que guiaron la exploración

- *¿Para qué se enseña?: ¿Cuál fue el propósito explícito que se planteó para la transmisión?, ¿hubo otros propósitos más allá de aquellos programados explícitamente?, ¿qué regulaciones (reglamentos, decretos, leyes, prácticas*

consuetudinarias) se establecieron para ese fin?, ¿cuáles se demandaron y a quiénes?, ¿qué tipo de sujeto buscó formar?

- *¿Quién enseña y quién aprende?:* ¿quién/quienes se encargaron de la transmisión de los saberes?, ¿tuvieron una preparación específica?, ¿a quiénes estuvo dirigida la enseñanza?, ¿qué requisitos debieron reunir?, ¿se reconoció algún cambio a lo largo del tiempo respecto a quiénes fueron los educadores?, ¿los destinatarios de la formación siempre fueron los mismos?, ¿variaron los destinatarios en las distintas experiencias de transmisión coetáneas en el tiempo?

- *¿Qué?:* ¿qué saberes transmitieron?, ¿los saberes que se transmitieron estaban listados en un programa?, ¿cómo se definió ese programa?, ¿qué cambios hubo en el tiempo sobre el conjunto de saberes a transmitir?, ¿qué situación motivó los cambios?, ¿qué saberes se excluyeron, cuáles perduraron y cuáles se incorporaron?

- *¿Cómo?:* ¿qué métodos utilizaron para la transmisión de saberes?, ¿qué cambios tuvieron a lo largo del período?, ¿hubo formas institucionalizadas?, ¿cómo se organizaron?, ¿cómo se distribuyó el tiempo para la enseñanza?, ¿cómo fueron los espacios destinados a la enseñanza?, ¿se presentaron diferenciados de otras actividades? ¿Qué objetos se utilizaron para la transmisión?, ¿existieron libros para la enseñanza?, ¿qué herramientas se utilizaron?, ¿cómo se adquirieron?, ¿quiénes los confeccionaron? ¿Existieron mecanismos de evaluación, acreditación y certificación?, ¿cómo se acreditaban y certificaban los saberes adquiridos?, ¿quiénes evaluaban, acreditaban y certificaban los saberes?

1.3.3.2. Decisiones metodológicas para el relevamiento de las fuentes

“La diversidad de los testimonios es infinita.
Todo lo que el hombre dice o escribe, todo lo que construye y toca,
puede y debe proporcionar información sobre él”
Marc Bloch [1941-1942] en Le Goff, 106.

Las primeras aproximaciones al campo fueron en el marco del Sub-proyecto Buenos Aires del PAV- 153 donde se realizaron una serie de entrevistas con trabajadores ferroviarios jubilados, activos y cesanteados. Estas primeras exploraciones permitieron

conocer, a través de sus protagonistas, distintas formas de apropiación de los saberes del trabajo de los conductores de trenes; y a partir de allí, permitió organizar la búsqueda hacia los primeros años de la organización. A través de las entrevistas fuimos acercándonos en lo que denominamos el “*relato hegemónico fraterno*”, una memoria común que contempla mártires y detractores, gestas heroicas, esfuerzos solidarios y fracasos de gran aporte pedagógico. Con los relatos escritos por el gremio en el cincuentenario y centenario de la Sociedad (ver anexo 4) se organizó la línea temporal que a modo *indiciario*²⁸ listó las distintas reglamentaciones y momentos para la regulación del saber. Esta sistematización permitió construir las primeras hipótesis para la periodización.

Con esas primeras hipótesis, se continuó el trabajo de archivo a través de la Revista La Fraternidad, desde su aparición en 1907 y hasta 1937. Se recorrió número a número y se registraron las temáticas referidas al objeto en las siguientes categorías:

- Comisión Directiva fundacional y aniversarios sociales; Estatuto; Asambleas/ delegados/ Congreso general;
- Pro- hombres “fraternos”: p.e. Alfonso Corazzi, Carlos Echagüe, Carlos Gallini, José Molinari; entre otros;
- Libros/ publicaciones/ manuales/ divulgación técnica; biblioteca de un ferroviario; revista; periódicos obreros;
- Escuelas/ conferencias/ bibliotecas/ cursos; intercambio entre escuelas, pedidos de escuelas; material para la enseñanza; Estatutos;
- Exámenes/ certificados de idoneidad;
- Casas propias;
- Editoriales “ser fraterno”: levantamiento intelectual, moral y material/ el trabajo del maquinista y foguista/ accidentes ferroviarios/ alcoholismo/ tabaquismo/ disciplina societaria;
- Huelgas, indiferentes/ carneros/ adventicios/ sociedades amarillas/ reaccionarios y ultramontanos/ Liga patriótica argentina/ divisionistas;
- Demandas (reglamento de trabajo, jubilaciones y pensiones, ley de accidentes de trabajo, escalafón uniforme, Mesa Única;

²⁸ Ginzburg, Carlo (2013) Mitos, emblemas, indicios. Morfología e historia. Buenos Aires: Prometeo libros (primera edición de 1986).

- Confraternidad ferroviaria, pactos, alianzas y rompimiento entre ferroviarios, FOF, Unión Ferroviaria.

Este recorrido permitió conocer algunas experiencias alternativas que no se concretaron o no perduraron en el tiempo -como las Escuelas Internacionales por Correspondencia o el proyecto Molinari para las escuelas técnico- profesionales-; como así también el devenir de las escuelas (su creación, cierre, reinauguración, movimientos, etc.). A partir de esa indagación surgió la delimitación de distintos elementos que configuraron el dispositivo para la regulación de los saberes del trabajo de los maquinistas y foguistas ferroviarios y que bocetaron, además, el índice de la tesis. A partir de entonces, fue necesario rastrear nuevas fuentes de indagación como reglamentaciones de exámenes, leyes ferroviarias, decretos del Poder Ejecutivo Nacional (PEN), diarios de época, libros, manuales y catecismos escritos por maquinistas, estatutos y reglamentos de las escuelas seccionales, etc.

Lo que siguió fue organizar la información recogida a través de un “*Mapeo de las Escuelas Técnicas Seccionales*” lo más exhaustivo posible. Se buscaba relevar cuantitativamente -en cantidad y distribución-, la red las escuelas técnicas para foguistas y maquinistas como así también cualitativamente sus alcances, organización, funcionamiento, etc. El relevamiento de escuelas se realizó a través de las columnas de la revista oficial de la Sociedad (RLF) en cuya publicación mensual las seccionales enviaban sus novedades. La primera nota en la revista al respecto data de 1908. A través de esta búsqueda se cuantificaron desde 1908 y hasta 1925, 72 escuelas seccionales. El dato de la cantidad de escuelas con que el gremio contaba hacia 1937, registrado en el libro del centenario, obligó a rastrear hasta ese año las escuelas en la revista, buscando completar el listado hasta 1927, fin de período de la tesis. Tras ese objetivo se recuperaron 23 escuelas más, registradas en un número extraordinario publicado con motivo del 50° Aniversario Social en 1937²⁹. Se expresó en la reseña:

“A continuación damos una reseña bibliográfica de las múltiples actividades que los compañeros realizan en las secciones de nuestra organización. En ella se ve que la actividad gremial no se ha circunscripto a límites estrechos, sino que abarca

²⁹ La cantidad de informes recibidos desde las seccionales, hizo que la revista publicara “La acción social...” en el número aniversario y en los dos números subsiguientes.

todos los aspectos de cultura y previsión. Hemos respetado al pie de la letra los informes recibidos de las respectivas seccionales y delegaciones siendo así fieles a la exposición de hechos reflejados en los mismos. Ello será una documentación interesante para el porvenir y para que las mismas entidades creadas en el interior enlacen y coordinen su acción fortificando las ya existentes relaciones. Y al mismo tiempo servirá como un estímulo para que contemplando lo mucho realizado se intensifiquen tan fecundas actividades.” (“La Acción Social En Las Seccionales de La Fraternidad”, En: RLF, Año XXVIII, Núm. 625, Junio 20 de 1937, p. 164).

Si bien los relatos sostuvieron que en el 50º aniversario de “La Fraternidad” las escuelas gremiales superaban las 150 en todo el país, no se especifica mayor detalle sobre las formas de organización y funcionamiento de las mismas (cantidad de asociados, clases impartidas, cantidad de certificados entregados, elementos comunes y distintivos en el conjunto de escuelas, etc.). Recuperar este universo con las características enunciadas fue el principal objeto de esta tesis. La sistematización del relevamiento se organizó en una tabla que, a través de su análisis, permitió responder las preguntas de orden pedagógicas presentadas al comienzo de este apartado: para qué (propósitos), quiénes enseñan y quiénes aprenden (sujetos), qué (contenidos), cómo (metodología). Para cada escuela se diferenció:

- Nombre de la escuela/ año de denominación/ cambios en la denominación;
- Fecha de inauguración/ interrupciones en su funcionamiento/ reinauguraciones;
- Ubicación (ciudad/ ferrocarril/empresa);
- Propósito enunciado;
- Organización de la enseñanza: contenidos, clases (periodicidad, tiempo), exámenes;
- Cultura material: instrumentos para la enseñanza, mesa de señales, maquetas, planos, material didáctico/ libros para la enseñanza;
- Destinatarios e instructores;
- Financiamiento/ local de funcionamiento/ “la casa propia”;
- Relaciones entre escuelas/ con otras instituciones/ relación escuela- comunidad
- Imágenes.

Pudimos apreciar durante el relevamiento que el impulso inicial del gremio para la creación de escuelas no tuvo grandes resultados. Desde la primera escuela en la seccional de Las Flores en agosto de 1908 y previo al conflicto de 1912 se habían creado 14 escuelas seccionales en cuatro años. El período posterior, que se extendió

entre 1912 y 1917 presentó un interés especial. La lucha por un nuevo Reglamento de trabajo frente al avance de las empresas ferroviarias sobre las certificaciones fraternas ubicó al gremio en un plan de lucha para dar resolución a asuntos que atentaban contra su propia existencia.³⁰ Esta situación explicó que durante este período se hayan creado 12 escuelas más. El crecimiento más importante de escuelas se registra entre 1921 y 1924, en solo tres años se crearon 47 escuelas.

Los datos de cada escuela se trabajaron conjuntamente con los Reglamentos y Estatutos de las Escuelas seccionales. Para ese fin, se analizaron comparativamente las regulaciones en distintas líneas pertenecientes ya sea a empresas extranjeras, a ferrocarriles del Estado, Bibliotecas o producto de comisiones mixtas. Se sistematizó a través de sus datos, propósitos, destinatarios, comisión administrativa, reunión/asambleas de la CA, integrantes CA/ funciones, manejo de fondos, pertenencias, clases, disciplina, premios, cuota, comisión honoraria, disolución de la escuela, vínculos con otras escuelas, otros. De esa manera *se exploró la organización institucional a través de lo que llamamos el “modelo gremial asociativo”*.

Para la exploración de los materiales de enseñanza escritos por ferroviarios se siguió la hipótesis de Chopin (2004) sobre el libro didáctico como elemento constitutivo de un conjunto. Para el autor, el libro didáctico no tiene existencia independiente sino que coexiste y se utiliza junto con otros materiales didácticos estableciendo entre sí relaciones de concurrencia o complementariedad e influyendo necesariamente en sus funciones y sus usos. En el caso de las escuelas técnicas para foguistas y maquinistas su complementariedad se realizó a través de los listados de instrumentos inventariados en las escuelas y de la observación de fotografías en las que se exhibe su cultura material³¹. Allí se observa, a primera mano, el conjunto de

³⁰ En ese período las páginas de la revista centraron su difusión en las comunicaciones de las negociaciones sobre el “Pliego de Condiciones” y en afianzar la solidaridad y lucha societal. Por otro lado, para 1916 se observaron discontinuidades en la publicación producto de la desviación de los fondos para sostener el conflicto. Para 1916 “La Fraternidad” y la Federación Obrera Ferrocarrilera (FOF) realizan un pacto de solidaridad para la acción conjunta en la defensa de sus asociados frente a la incorporación de ferroviarios a la Asociación Ferroviaria Nacional (AFN) que promovieron las empresas. La unidad gremial en la lucha contra las empresas impactó directamente en la organización de las escuelas fraternas, muchas de las cuales se organizaron conjuntamente entre la FOF y LF.

³¹ Ver, Escolano (2010: 49).

soportes para la enseñanza, el “ajuar ergológico” utilizados en las escuelas para enseñar el oficio del maquinista.

En relación con los manuales y catecismos, su organización a través de preguntas y respuestas, los ejercicios propuestos, sus anexos, etc. permitieron reponer algunas prácticas de enseñanza desplegadas en las escuelas. Este tipo de organización de los contenidos se cruzó con los datos relevados en la RLF. De allí surgieron prácticas diferenciadas que recorren un amplio espectro, desde la transmisión de saberes estrictamente técnicos y vinculados al oficio, a saberes de orden general. *A través de este conjunto de fuentes se relevó la “cartografía” y “arqueología” de las escuelas fraternas a través de lo que denominamos el “modelo escolar”, por su semejanza a la forma de educación moderna escolarizada.* La representación de las escuelas en el territorio a través del “Mapa de la red” permitió dimensionar en cantidad y extensión la expansión del Subsistema de educación y trabajo *de y para* los maquinistas y foguistas en el ámbito del trabajo ferroviario.

Para analizar las prácticas en las escuelas se eligió la Escuela Técnica “Carlos Gallini” de la sección Rosario, del F.C.C.A. Su elección no fue azarosa, la escuela fue desde sus comienzos un referente entre las Escuelas Técnicas seccionales. El director fundador fue el maquinista Carlos Gallini quien impulsó una organización diferenciada y fuertemente regulada a través de Estatutos y Reglamentos y tramitó la Personería jurídica; también escribió dos libros para la enseñanza, el último de ellos de publicación póstuma y varias veces reimpresso. La trágica muerte de su fundador en un accidente de trabajo mitificó aún más su figura, otorgó reconocimiento de su labor y fue modelo para la emulación del resto de las escuelas seccionales. La ubicación de la seccional en un nodo importante de la red ferroviaria argentina le otorgó relevancia adicional a la escuela. A través de las Actas de Asambleas y Actas de Reuniones de la Comisión Administrativa se examinó la cotidianeidad de la organización (movimientos mensuales, compras, donaciones, discusiones en torno a la adquisición de distintos elementos para la enseñanza, incorporación/expulsión de socios, mudanzas o adquisición del edificio para su funcionamiento) desde su fundación en 1913 hasta 1929 que adquirieron la “casa propia”.

Resta aclarar, sin embargo, que las Actas encontradas presentan interrupciones voluntarias y algunas ausencias. Contamos con el Libro de Actas de Asambleas de la Escuela que comienza con fecha Enero de 1920 y continúa hasta Noviembre de 1925, con folios numerados del 1 al 110. No encontramos actas posteriores, aunque en el acta de las reuniones de la comisión se cita con fecha y folios las discusiones registradas en esas actas ausentes. Por otro lado se cuenta con un Libro de Actas de las Reuniones de la Comisión Administrativa de la Escuela de Marzo de 1929 a Agosto de 1931 (Folio 1 a 19) período en donde actúa como Director Juan Mettifogo. Con estas fuentes, se analizaron las Actas de Asambleas y Reuniones conjuntamente con el Reglamento de la Escuela, las publicaciones de su primer director Carlos Gallini y las notificaciones publicadas en la Revista "La Fraternidad" sobre la marcha de la escuela desde su creación hasta el fin del período analizado.

El hallazgo del film "Regeneración" producido por La Fraternidad y estrenado en 1928 permitió profundizar la producción identitaria de su acción pedagógica. "Ser fraterno" no sólo implicó la pertenencia al oficio de la conducción de máquinas y el conocimiento de un saber distintivo respecto al resto de los ferroviarios; también involucró la adscripción a los principios de la organización y a una moral individual y colectiva que el gremio infundió a través de distintos medios. La película fue la fuente donde se encontró condensada de manera más explícita la moral fraterna. Allí se ficcionaron además, otros distintivos de la identidad: la cercanía con la muerte, la solidaridad entre trabajadores y la pertenencia a la "familia fraterna". Pertenencia gremial, comunión traumática y saberes compartidos amalgamaron la identidad de maquinistas y foguistas de locomotoras agremiados en la Sociedad "La Fraternidad".

I. 4. Justificación de la organización de la tesis

Este trabajo se estructura a través de esta Introducción donde se presenta el diseño de investigación, seis capítulos que desarrollan la hipótesis sobre las luchas por la regulación de los saberes del trabajo entre los maquinistas, el Estado y las empresas ferroviarias; y un conjunto de anexos que sistematizan y exponen las fuentes analizadas, principales insumos para la elaboración del aporte de esta Tesis: *el*

hallazgo de un subsistema de educación y trabajo para los maquinistas ferroviarios conformado por una red de escuelas técnicas expandido a lo largo de la red, asentado en las seccionales gremiales y autogestionado por los propios trabajadores.

Su organización es temática, sin embargo es posible reconocer en los capítulos una lógica cronológica que los estructura tras el propósito de estudiar a través del tiempo la configuración de los elementos que conformaron el dispositivo de educación y trabajo de los maquinistas y foguistas de locomotoras.

El capítulo 1 presenta algunos problemas vinculados a la incorporación del ferrocarril en la Argentina, las vinculaciones entre el modelo productivo pretérito y nuevo, la formación o incorporación de la mano de obra asociada a esa industria y las discusiones y posiciones que estas ocasionaron. En el marco de ese encuadre se propone una periodización posible para pensar las luchas por las regulaciones del saber del gremio. El capítulo 2 recorre la creación y organización de La Fraternidad (1887) y la definición de sus Estatutos (1889), los reglamentos y programas de exámenes decretados por el Estado (1896-1902; 1921; 1927), y las luchas con las empresas respecto a quién certificó los saberes (1912-1917). Allí se analizan distintos momentos, sujetos y definiciones en torno a la regulación de los saberes del trabajo de los maquinistas. El capítulo 3 presenta el mismo ordenamiento en el devenir de las experiencias de transmisión, desde la Academia de Instrucción (1890) hasta los primeros impulsos para la creación de escuelas en las seccionales (1908) recuperando, además, aquellas alternativas ensayadas que no lograron institucionalizarse (1914-1917; 1923-1924). El capítulo 4 recorre el crecimiento de la red de escuelas a lo largo del período en sus cambios y expansión, en su diversidad y tendencias hacia la homogeneización del conjunto. Se analiza además, la red en su cartografía y arqueología, sus formas de organización institucional, las generalidades y particularidades de las escuelas, su cultura material, y se focaliza en las prácticas de la escuela de la seccional Rosario, del F.C.C.A. El capítulo 5 se detiene en la producción material del gremio a través de sus publicaciones, revistas, manuales, catecismos, algunas coetáneas entre sí y con un mismo propósito, otras producidas con otros fines pero también promocionadas y apoyadas por la Sociedad. En el capítulo 6 se presenta la construcción de un sujeto pedagógico singular producto de la relación que

establecen mutuamente "La Fraternidad" y sus socios; y a través de una película producida por el gremio en 1927 se explora la producción del "ser fraterno".

Además esta tesis está compuesta por cuatro Anexos que presentan el trabajo de sistematización entre la recolección de los datos y el análisis de las principales fuentes analizadas. La "Línea de tiempo para la construcción de la periodización" del Anexo 1 organiza temporalmente las acciones llevadas adelante por el Estado y el gremio para la regulación del saber del trabajo de los maquinistas; su presentación se expone en el capítulo 1. El Anexo 2: "Reglamentos y Estatutos para las escuelas técnicas seccionales", presenta los Reglamentos y Estatutos de cinco escuelas distintas. A través de las unidades de análisis se exploraron las formas de organización institucional que dieron para su funcionamiento. El Anexo 3: "Listado de Escuelas y Bibliotecas seccionales" evidencia el subsistema de educación y trabajo *para y de* los maquinistas a través de las escuelas y bibliotecas relevadas. La construcción y presentación de esta tabla se propuso dimensionar en cantidad, extensión y organización el conjunto de escuelas de "La Fraternidad". Por último, el Anexo 4: "El relato fraterno. Índices de las publicaciones fraternas para el cincuentenario (1937) y el centenario (1987) de la Sociedad" lista los apartados que estructuran ambas obras. La vigilancia sobre este "orden impuesto" por el gremio fue una de las principales consideraciones para la producción de esta tesis.

Inscrita en una historia social y cultural³², esta tesis busca aportar al campo de la historia de la educación un camino de indagación poco explorado, el de las acciones educativas sistemáticas organizadas desde la sociedad civil, las luchas que dieron para la regulación del saber, las ganancias para sujetos sociales concretos en términos de la apropiación de capital simbólico para su empoderamiento social.

³² "Esta imagen cada vez más compleja y matizada de los sectores populares y los trabajadores, que atiende a más niveles de existencia y se aleja de aquellos campos específicos donde se había constituido la historia heroica, no supone el abandono de ciertas nociones básicas de la historia social como es la de que los procesos sociales constituyen la manifestación de los conflictos, necesarios y permanentes, de sus actores. Pero trata de buscar esos conflictos en un campo más amplio que el tradicional, descubriendo la dimensión conflictiva implícita en el acceso diferencial a los bienes materiales –como la vivienda o salud- o, en el otro extremo, la que está implícita en la apropiación o imposición de formas culturales. Como señalan ya muchos autores, el conflicto social no se limita a las huelgas o al 17 de octubre: está presente en las cuestiones relativas al consumo o las vinculadas con lo cultural que, en palabras de Stuart Hall, es un campo conflictivo". (Gutiérrez y Romero, 1991: 120).

A través de la organización fraterna, en la institucionalización del saber y en las regulaciones del trabajo, se desplegó la complejidad y diversidad de elementos imbricados que constituyen el dispositivo de regulación del saber: ordenamientos discursivos, prácticas, materialidades e identidad. Siguiendo a De Certeau (2007), todos elementos que fueron basamento de la construcción táctica del poder societal, y que lograron transformarse en la principal estrategia para su perpetuación (Ayuso, 2010).

Capítulo 1. Conducir *el Progreso* por caminos de hierro

“Los caminos de fierro son en este siglo lo que los conventos eran en la Edad Media: cada época tiene sus agentes de cultura” (Alberdi, 1852: 85).

La incorporación del ferrocarril en la Argentina supuso un conjunto de transformaciones que no estuvieron exentas de debates acerca de cómo deberían realizarse. Los nuevos discursos asociaron al ferrocarril con la modernización social y el progreso económico y requirieron de nuevas regulaciones sociales para alcanzarla.

En este capítulo se presentan tres núcleos problemáticos sobre esa nueva regulación social que dan marco de intelección a la tesis. El primero se relaciona a la necesidad de un nuevo hombre para la nueva industria. El segundo se desprende del anterior: producir un nuevo sujeto requirió pensar cómo reclutarlo, cómo formarlo y con qué saberes hacerlo en un territorio construido –discursivamente- yermo al respecto. Cómo “implantar” los nuevos saberes en el territorio fue una pregunta enunciada desde distintos sectores sociales y las respuestas ensayadas inauguraron un nuevo campo de discusión sobre las regulaciones del trabajo en la Argentina. Este es el tercer núcleo problemático y se organizó alrededor de algunos debates que se dieron al respecto.

Finalmente se presenta una mirada diacrónica sobre las luchas de los maquinistas y foguistas asociados a “La Fraternidad”, el sujeto de esta tesis. Su propósito es anticipar la serie temática –sincrónica- en la que se focalizó este trabajo para defender la hipótesis sobre la configuración del dispositivo de regulación del saber, la institucionalización de la red de escuelas técnicas autogestionadas y el empoderamiento de los trabajadores.



Imagen 3: “El tren avanza sobre la pampa del indio”
Ref: Exposición internacional de ferrocarriles y transportes terrestres.
Buenos Aires, mayo- noviembre de 1910.

1. 1. La Nación Argentina sobre rieles

“El ferrocarril fue el arma primordial de que se valieron los extranjeros para sofocar todo progreso que de alguna manera pudiera hacer vacilar su hegemonía. Fueron los nuestros, ferrocarriles coloniales destinados a mantenernos en la rutina sin salida del primitivismo agropecuario. Tal es la triste consecuencia que se deduce de nuestra historia ferroviaria y tal fue la misión para la cual fueron construidos” (Scalabrini Ortíz, 1964: 17-18).

El ferrocarril llegó a la Argentina y con él sus contradicciones y conflictos. Para algunos constituyó uno de los pilares fundamentales del progreso: permitiría unificar geográficamente el *extenso desierto*, sortear distancias, acrecentar y multiplicar riquezas mediante el comercio con el exterior. Además generaría según algunos, orden social mediante el trabajo que ocuparía a los hombres en actividades prácticas que harían posible su prosperidad. El ímpetu modernizante de los nuevos sectores dirigentes se simbolizó con la locomotoras humeantes y ruidosas que avanzarían sobre la llanura: “Porteña”, “Rauch”, “Pringles”, “Libertad”, “Progreso”, “Luz del desierto”, “Indio amigo” fueron los nombres de las primeras locomotoras del pujante ferrocarril

del Oeste (Scalabrini Ortíz, 1964: 41) y sus significantes revelaron el espíritu que animó a sus principales impulsores.

En las *Bases*, Juan B. Alberdi propuso un modelo para vencer el desierto, “el grande y agobiante enemigo de nuestro progreso”, para transformarlo en el hombre que trabaja, que teje, que transporta, que navega, que defiende, que ataca, que ilumina, que riega los campos (Alberdi, 1873: XXVI). Para el autor, y en continuidad a la imagen que inaugura el capítulo, sólo el hombre industrial era capaz de vencer el atraso material y la naturaleza bruta y primitiva de nuestro territorio. Más poderoso que Carlos V, decía, el genio del hombre industrial moderno podría jactarse de que en sus dominios no se pone el sol.

Para Alberdi, la libertad de los Estados Unidos se había forjado con los hombres libres de Europa, de la libre Inglaterra, la libre Suiza, Bélgica, Holanda, y de la juiciosa y laboriosa Alemania. En su fórmula, la riqueza y la libertad de un país nacían del trabajo del hombre, por lo que poseer tierras con algodón, seda, caña de azúcar de nada servirían si no se acompañaba con hombres que a través del telar produjeran lienzo, con el molino: harina y con la máquina a vapor: movimiento. “No es la máquina la que produce sino el maquinista” (Alberdi, 1873, XXVIII). Fueron los hombres, para Alberdi, quienes podían concretar el progreso, por ese motivo entendió necesario su plan de inmigración, para incorporar a través de los hombres industriales el trabajo moderno.

A través de la máxima “gobernar es poblar” se sintetizó su propuesta educativa articulando distintos significantes en una serie discursiva que planteada la ecuación virtuosa hacia el progreso: inmigración + trabajo + industria + educación= Progreso.

Gobernar es poblar en el sentido que poblar es educar, mejorar, civilizar, enriquecer y engrandecer espontánea y rápidamente (...) Más para civilizar por medio de la población, es preciso hacerlo con poblaciones civilizadas; para educar a nuestra América en la libertad y en la industria es preciso poblarla con poblaciones de la Europa más adelantada en libertad y en industria, como sucede en los Estados Unidos (Ibídem, p. XV).

Su fórmula se completó con otro elemento fundamental, la riqueza natural y espontánea que poseían las naciones. Para Alberdi este elemento podría ser un escollo

en algunos territorios del que debían preservarse los pueblos inteligentes, puesto que “el suelo que produce sin trabajo, sólo fomenta hombres que no saben trabajar”³³.

Poblar era para él una ciencia propia de la economía política en la cual la población constituía un instrumento de riqueza y un elemento clave para la prosperidad. Una parte principal de esa ciencia requería distribuir la población que ingresaba y eso debía hacerse por el poder de las leyes. Para ello, era fundamental la firma de tratados con el extranjero para dar garantías a lo que consideraba los derechos naturales -propiedad, libertad civil, seguridad, adquisición y tránsito-, condiciones necesarias aunque no suficientes para concretar su programa político.

Sin embargo, no fue cualquier hombre aquel capaz de construir ese nuevo orden de libertad, progreso y civilización. El progreso no se lograría a partir del gaucho, por lo que su fórmula incluyó un programa inmigratorio para la implantación de hombres industriuosos.

Haced pasar el roto, el gaucho, el cholo, unidad elemental de nuestras masas populares, por todas las transformaciones del mejor sistema de instrucción; en cien años no haréis de él un obrero inglés, que trabaja, consume, vive digna y confortablemente. (Bases p. 74)

Si Alberdi no confiaba en la instrucción de estos sujetos menos aún en el trabajo de los indígenas, todo el esfuerzo que se ocuparía con ese fin sería en vano.

Hoy mismo, bajo la independencia, el indígena no figura ni compone mundo en nuestra sociedad política y civil. (Bases, 64).

[El] antagonismo [entre salvajes y europeos] no existe; el salvaje está vencido, en América no tiene dominio ni señorío. (Bases, 68).

³³ Subyace, en Alberdi, una concepción extractiva ilimitada propia de la época victoriana que ve en la industrialización, la ilusión de un progreso ilimitado. En la frase que sigue se expone con claridad: “Colaborador de la providencia, el genio del hombre hará el verano en Rusia, y hará el invierno inacabable en el Ecuador, porque el calor, el hielo, el vapor, el aire, el gas, el agua, la electricidad, vencidos y sometidos a su dominio, son hoy los esclavos del hombre, que le sirven para llevar su trono a todos los ámbitos de la tierra, y ser en todas partes el soberano de la creación” (Alberdi, 1873: XXVII). Excede a esta tesis el análisis del papel que juega el ferrocarril como elemento de un sistema de transporte en un modelo sustentable de desarrollo; vale igual su anotación para ubicar el imaginario -y la fascinación- de la expansión del ferrocarril en el siglo XIX.

¿Cuál era el hombre capaz de esparcir, a partir de su llegada, educación y civilización, generando riqueza y engrandecimiento espontáneo y rápido? Alberdi advirtió: “no debe echar en olvido” que poblar también puede “apestar, embrutecer, esclavizar” (Alberdi, 1873, XVII). Aunque ello no significó excluir al extranjero, por estricto principio liberal, sino más bien requirió encauzar a través de un estímulo especial y excepcional (por ende artificial) a aquellos extranjeros deseados, sosteniendo así el principio de “libertad de la inmigración”. Para Alberdi, había una Europa y otra Europa: o se la poblaban “con la flor de la población trabajadora” o con la “basura atrasada y menos culta” (Alberdi, 1873, XXI).

Sin duda, un extranjero ejemplar para Alberdi fue el marino norteamericano William Wheelwright³⁴, hombre vinculado al desarrollo de los ferrocarriles en la Argentina, “el comentario victorioso” de la ley que versa:

Que la inmigración debe ser promovida y fomentada por la buena política como el mejor y único medio de educación y progreso material y social de los nuevos Estados sudamericanos. (Alberdi, J. B. (1876) Vida de William Wheelwright, p. 15).

Las loas se multiplican en su biografía, presentando a Wheelwright como “el yanqui que ha dado a Sudamérica, gracias al vapor, la unidad que Bolívar no pudo darle con el Congreso de Panamá” (Alberdi, 1876: 19), “un regalo del cielo hecho a su civilización en el hombre que la América necesitaba y a la hora en que esa necesidad debía ser satisfecha” (ibídem: 27), el “nuevo Hernán Cortés” (ibídem, 29). Para Alberdi, Wheelwright concretó, 30 años después, el programa de Rivadavia y que Juan Manuel de Rosas retardó en el camino hacia el progreso: habilitar el puerto marítimo de Ensenada, fundar colonias de inmigrantes europeos y construir grandes vías de comunicación y transporte hacia los Andes.

Los extranjeros industrioses eran para Alberdi “comunicativos”, en tanto eran capaces de transmitir un conjunto de saberes necesarios para su fin, y esa característica de “educadores” garantizaba su plan educativo: “al lado del industrial europeo pronto

³⁴ La “Vida de William Wheelwright” fue la excusa biográfica que encontró Alberdi para presentar a través del marino norteamericano el modelo “De cómo a veces un extranjero puede ser más benemérito de la patria que un patriota”, o “Del papel histórico de que es capaz el extranjero en el progreso social y material de la América del Sud” (ambos entrecomillados, títulos de la introducción del libro de Alberdi).

se forma el industrial americano”; de esa manera, y en corto tiempo, era posible engrandecer nuestros Estados Sudamericanos, trayendo de afuera los elementos ya formados y preparados (Bases, 73).

La propuesta educativa de Alberdi apuntó a una “educación por medio de las cosas” (Bases, p. 57), una propuesta rousseauiana que operaba por la acción espontánea más que por imposición de saberes estériles y poco provechosos a las necesidades de las artes aplicadas a la industria, que se transmitía en los colegios a través de la instrucción sistemática e institucionaliza. Diferenció así la “educación” de la “instrucción” y propuso este tipo de formación para los pueblos que recién empezaban a crearse.

La instrucción era el medio de cultura de los pueblos ya desenvueltos, que no era el caso de nuestra tierras en la concepción alberdiana, subsumidas en el atraso producto del dominio español. A través de los hábitos laboriosos y productivos se llegaría a la moral, ya no por la instrucción abstracta sino a través de las artes útiles; en otras palabras, la industria era el gran medio de moralización. Una vez superado ese estadio de atraso podría emprenderse la tarea de instrucción³⁵.

Hasta aquí, conforme a las discusiones e ideas de la época, cabe preguntarse sobre la importancia que atribuían los grupos dirigentes de emprender una transmisión sistemática de saberes del trabajo vinculada a la nueva industria por parte del Estado. Más bien se inauguró un campo de discusión con la idea de una innecesaria instrucción en los saberes del trabajo, que encontró apoyo y se extendió en el tiempo. Los saberes del trabajo se aprenderían trabajando, sin necesidad que medie un dispositivo de transmisión organizado y sistemático vinculado a la cultura escrita.

³⁵ Estas posiciones eran representativas de discusiones de la época. En “La Gran Aldea” (1884), Lucio Vicente López lo presenta como sigue a través de su personaje, el Doctor Trevexo: “- Vean ustedes, señores: llevar hombres jóvenes a las cámaras sería nuestra perdición. La juventud del día no tiene talentos prácticos; ¿cómo quieren ustedes que los tenga? ¡Le da por la historia y por estudiar derecho constitucional y la economía política en libros! Forman bibliotecas enormes y se indigestan la inteligencia con una erudición inútil, que mata en ellos toda la espontaneidad del talento y de la inventiva. ¡Sí, señores, los libros no sirven para nada! Ustedes me ven a mí... Yo no he necesitado jamás libros para saber lo que sé. ¡Pero no quieren seguir mis consejos, señor! Los libros no sirven para nada en los pueblos nuevos como el nuestro. Para derrocar a Rosas no fueron necesarios los libros; para hacer la Constitución de 1853 tampoco fueron necesarios, y es la mejor Constitución del mundo. (p. 17)

Aceptando provisoriamente el programa alberdiano como discurso hegemónico para la incorporación de la industria moderna y los beneficios extras que traería la instalación del ferrocarril en la Argentina³⁶, aún así es preciso pensarlo desde otro punto de observación. Si tal como afirmó Alberdi, el ferrocarril y el telégrafo eléctrico representaban la supresión del espacio para el extenso territorio que componía la Argentina, también lo fue para el imaginario que buscaba dominar ese espacio desde el puerto de Buenos Aires. Para Alberdi, ferrocarril y telégrafo coadyuvarían en la unidad política de los países donde la distancia “hacía imposible la acción del poder central” (Bases, 82).

Sin embargo, ¿era posible pensar una extensión territorial intercomunicada entre los entonces territorios provinciales de manera diferente a la que se organizó radial y centralizadamente desde el puerto de Buenos Aires? El ferrocarril representó para Alberdi la unidad territorial que el modelo extractivo con salida al puerto necesitaba para la unidad política que sustentaba la conformación del Estado- Nación subsidiario a esos intereses.

(...) ellos son y serán a la vida local de nuestros territorios interiores lo que las grandes arterias a los extremos inferiores del cuerpo humano, manantiales de vida (Bases, 83).

“Si el saldo fue, en definitiva, positivo, aunque a un costo hartamente elevado, no por ello deben desconocerse los caracteres negativos, importantes y peñados de consecuencias”, propuso Gregorio Weinberg (1998: 117), reponiendo la voz de Emma Yanes Rizo cuando afirmaba con referencia a los ferrocarriles mexicanos que “entusiasmo y dependencia crecieron de la mano”. Desde esta perspectiva, la

³⁶ Sarmiento discutió este programa político, en “Educación Popular”, por ejemplo, puede leerse: “Mil datos precisos ha colectado ya la estadística inglesa y francesa sobre la influencia que en la aptitud fabril e industrial ejerce tan sólo un rudimento de instrucción. (...) Las opiniones que he formado de la educación dada en las escuelas primarias sobre nuestra población manufacturera son el resultado de mi observación personal, y confirmadas por el testimonio de los agentes y directores que están en contacto inmediato con los trabajadores” (Sarmiento, 1849: 57-58). Sin embargo, más allá del proyecto sarmientino de educación popular que se hizo letra a través de la ley 1.420, entendemos que fue el discurso alberdiano de la “educación por las cosas”, el discurso hegemónico en los vínculos entre educación y trabajo. Se presentó, en parte, esta discusión en la introducción y más adelante se recuperará al repasar los alcances de la ley de educación común en los sujetos adultos y trabajadores analfabetos (Ver: Cap. 2.2. “Primeras regulaciones para los saberes del trabajo de foguistas y maquinistas ferroviarios”).

instalación del ferrocarril en la Argentina significó la destrucción de viejas formas de sociabilidad y el desplazamiento de estructuras económicas precedentes, con una mayor dependencia de los grandes centros industriales extranjeros y el consecuente empoderamiento para la toma de decisión de las cuestiones locales. El saldo del nuevo modelo económico social fueron cuantiosas deudas, empréstitos y garantías para la incipiente nación (Weinberg, 1998: 116).

Tampoco se pensó en la justa distribución de la riqueza, ni los efectos negativos que podía tener el nuevo medio de transporte en las distintas regiones del país, que produjo el enriquecimiento de algunas provincias mientras se empobrecían otras (ibídem, 114). Gravitó un nuevo centro geo-político y económico que a través de la red ferroviaria argentina, ubicó el centro en el puerto de Buenos Aires y desde allí hacia el interior para volver con toneladas de materias primas destinadas a países extranjeros. El trazado de esos caminos de fierro tuvo, según Raúl Scalabrini Ortíz, más en cuenta el interés de las compañías y del Imperio británico, que de un armonioso desarrollo nacional. También en este entramado hay que entender la distribución de los saberes del trabajo para la nueva industria, las empresas ferrocarrileras se mostraron más interesadas en la extracción de las ganancias que en la inversión de la formación de los trabajadores.

Si bien el emprendimiento pionero del Ferrocarril del Oeste fue producto de la inversión de capitales nacionales, en pocas décadas pasó a conformarse una red de concesiones extranjeras, mayormente inglesas, y en menor medida francesas. A cambio de capital, carbón y técnicos especializados se entregaron importantes extensiones de tierras fértiles que llevaron además beneficios financieros y aduaneros a los inversores extranjeros por contratos de largo plazo. Esta operación desplazó definitivamente el dominio anterior para consolidar una nueva hegemonía inglesa a través del modelo agro-exportador.

No obstante, en nuestro país se consolidaron industrias no competitivas para Inglaterra como el azúcar en Tucumán o el vino en Cuyo (Weinberg, 1998: 120), se organizaron las primeras concentraciones de mano de obra industrial alrededor de los talleres ferroviarios y emergieron las primeras organizaciones obreras con importante

influencia política en las primeras décadas del siglo XX. En este punto es donde descansa nuestro trabajo.

El programa alberdiano constituyó las *Bases* para la escritura de lo que sería la Constitución de la Confederación Argentina sancionada por el Congreso General Constituyente de 1853 en San José de Flores. Entre otros puntos se acordó que serían atribuciones del Congreso: “proveer lo conducente a la prosperidad del país, al adelanto y bienestar de todas las provincias; y al progreso de la ilustración”. Para alcanzar ese fin, deberían dictarse planes de instrucción general y universitaria, promoverse la industria, la inmigración, la construcción de ferrocarriles y canales navegables, la colonización de tierras de propiedad nacional, la introducción y establecimiento de nuevas industrias, la importación de capitales extranjeros, entre otras (Inc. 16, art. 67).

Casi dos años después se estableció lo que sería la primera ley sobre ferrocarriles de orden nacional en el Congreso de Paraná el 21 de junio de 1855. Fue la ley de orden nacional N° 22 del 21 de junio de 1855, en la que se aprobó el contrato realizado con el ingeniero Allan Campbell para efectuar el reconocimiento científico, levantamiento de planos y estudio del terreno para la construcción de un ferrocarril entre el Puerto de Paraná y la ciudad de Córdoba³⁷. La autorización de la concesión se otorgó por una nueva ley, la N° 24 del 27 de junio de mismo año, dejando trazados los esbozos para la concreción de los primeros tramos de caminos de hierro argentinos.

La necesidad de proteger a un progreso abstracto era el estandarte con que se encubría, en la dialéctica básica de Alberdi, la debilidad de la nueva arquitectura estadual. El signo más evidente del progreso no podía ser otro que el mejoramiento de las vías de comunicación. La provincia de Buenos Aires, segregada de la Confederación Argentina como entidad política ya tenía en proyecto y casi en vías de ejecución, la primera línea férrea. La proposición de Campbell se aceptó el mismo día en que fue formulada (Scalabrini Ortíz, 1964: 87).

³⁷ “El art. 67, inc. 16 de la Constitución de la Nación Argentina acordó al Congreso la atribución de promover la construcción de ferrocarriles. Como la prov. de Bs. As. estaba en la fecha separada de la Confederación Argentina, que tenía su asiento en Paraná, puede decirse que la Ley 22, del Congreso de Paraná, es la primera sobre ferrocarriles en el orden nacional”. En: http://www.cnrt.gob.ar/bases/norma/ley_2873.htm, consultada en abril de 2013. Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Ministerio del Interior y Transporte. Presidencia de la Nación.

Para Scalabrini Ortíz, la presencia de Campbell fue un azar favorable, no así la del afamado marino norteamericano, a quien Alberdi tanto elogió. Campbell fue contratado por Wheelwright quien proyectó lo que sería el Ferrocarril Central Argentino. También el marino aportó lo suyo: como contratista y principal aliado del capital inglés resguardó el negocio para los financistas londinenses. Alberdi había propuesto a Wheelwright como “el nuevo Hernán Cortés”; Scalabrini Ortíz no dudó en subrayar el sentido de esta caracterización:

El oro americano les fue hurtado a los aztecas y a los incas por la violencia descarada y franca. Si Pizarro y Hernán Cortés hubieran usado los medios financieros modernos, se habrían apropiado del oro como rendimiento del capital invertido en financiar las empresas de conquista y las horcas en que los colgaron (Scalabrini Ortíz, 1964: 182).

Una vez más, como propuso Puiggrós (1993) a través de la escena fundadora de nuestra educación, volvía emerger una particular dominación colonial con su correlato en la colonialidad de los saberes.

En síntesis, como expresan las citas del epígrafe, los caminos de hierro ubicaron a la Argentina en un punto de inflexión respecto a la circulación de los saberes del trabajo locales y como “agentes de cultura” fueron el sustento para la propagación de nuevos saberes técnicos, organizacionales, políticos, gremiales que diseñaron la cartografía de los saberes del trabajo moderno.

Al mismo tiempo fue en ese diseño de rieles por donde corrió un tipo de modernización y progreso en la Argentina, concomitante con la distribución geopolítica del nuevo Estado Nacional y el papel que jugaría el país como proveedor de materias primas en la división del trabajo a nivel internacional. La dirección fija de esos caminos dejó abandonados viejos senderos de intercambio, comunicación y distribución de saber. La vía única que imponían los rieles organizaba una red cuyas estaciones estaban prefiguradas de antemano: modelo extractivo, agrario, exportador, productor de materias primas y de intercambio con el imperio, ahora británico.



Imagen 4: “Vínculos entre el ferrocarril y la República”
Ref.: Tapa de “Capítulo. La historia de la literatura argentina”. Nº 19
Buenos Aires: CEAL. 1967

1. 2. ¿Quién manejó “La Porteña”?

Se ha creído por muchos que sería necesario introducir un gran número de trabajadores extranjeros para construir este camino. Sin embargo, no hay tal. (...) En cuanto he tenido ocasión de observar, estos peones son moderados, humildes y fuertes. Es cierto que muchos de éstos hasta aquí han sido adictos a la vida nómada, incidental de un país naturalmente de pastoreo, pero no cabe duda de que con buena dirección y buen trato pueden hacerse más eficientes en cuerpos concentrados (“Informe sobre un ferrocarril entre Córdoba y el Río Paraná por el ingeniero Allan Campbell”, Rosario, 3 de noviembre de 1855; En: Scalabrini Ortíz, 1964: 89-90).

La pregunta acerca de quién manejó la primera locomotora de la Argentina propone recuperar dos problemas vinculados a los primeros maquinistas. El primer problema refiere a la reclusión de trabajadores para la industria ferroviaria en un territorio, en apariencia, yermo al respecto. En efecto, si aceptamos la ausencia de esos saberes en el ámbito local, lo que siguió para poner en marcha el proceso modernizador de la Gran Aldea³⁸ fue importar al trabajador industrioso y formado, -tal como propuso el

³⁸ “La Grand Aldea” es la expresión que utilizó Vicente Fidel López para retratar los turbulentos cambios bonaerenses posteriores a la caída de Rosas y la marcha contra Urquiza para levantar una nueva organización política. Esta novela fue escrita en formato de folletín y representó escenas de una riqueza inigualable sobre los debates internos y las semblanzas de la vida cotidiana en el marco de esas transformaciones de finales del siglo XIX. En el apartado anterior se hizo referencia a la obra.

programa alberdiano-, o formar a la población criolla. El segundo problema remite a los saberes con que formarlos. En esta tesis se puso especial énfasis en el proceso de recorte y diferenciación de los saberes para la conducción de locomotoras que se llevó adelante entre una elite técnica en conformación -la de los ingenieros- y los maquinistas. En este apartado se presentan ambas discusiones.

Según los autores Schvarzer y Gómez (2006: 89 y 119) la ausencia de mano de obra local para la instalación y construcción de la infraestructura presentó varios problemas. La contratación, en principio temporaria, de más de 200 trabajadores franceses en 1855 según el diario local “El Nacional” desató una serie de protestas por las raciones de comida, los salarios que obtenían y los trabajos a realizar. Además, desde el diario denunciaban la “escasez de operarios inteligentes para trabajos especiales” (“El Nacional”, 7 de febrero de 1857, En: Schvarzer y Gómez), problema que afectaba directamente el mantenimiento de los equipos y la operación de las máquinas. Sin embargo, la aparente escasez de trabajadores inteligentes parecía referir más a la ausencia de saberes técnicos específicos que a la capacidad intelectual de los trabajadores.

Para la segunda mitad del siglo XIX, junto con la nueva tecnología que ingresaba al país, se incorporaron saberes del trabajo asociados al ferrocarril a través de la importación de técnicos especializados y trabajadores extranjeros. Para el caso de los saberes técnicos especializados, se trató de ingenieros extranjeros de especialidad ferroviaria que diseñaron, construyeron y organizaron las bases de la industria ferroviaria argentina.

En 1855 los dirigentes de la Compañía contratan en Europa al ingeniero Bragge y a 160 obreros expertos en estos trabajos. Se procedía así con criterio sensato que no se volvería a repetir en la historia argentina. Se contratan técnicos para que enseñaran y dirigieran construcciones que iban a capitalizarse definitivamente a favor del país (Scalabrini Ortiz, 1964:28)³⁹.

³⁹ La defensa de Scalabrini Ortiz en este caso presenta línea de continuidad con la presentación que se hiciera precedentemente sobre el Ingeniero Campbell. El autor establece una diferencia sustantiva entre las acciones llevadas los primeros años del desarrollo del ferrocarril en la argentina y los posteriores bajo concesiones y empréstitos externos. En el caso del F.C.O., la primera línea de ferrocarriles del país inaugurada en 1857, dio sus primeros pasos con el apoyo de capitales locales, aunque años más tarde en 1887 lo llevarían a la quiebra y otro sería su devenir. Un planteo similar realiza el autor con el

Por su parte, los trabajadores ferroviarios extranjeros aportaron un conjunto de saberes del trabajo, no sólo de orden técnico, sino también de organización y lucha gremial, que constituyeron las bases de las posteriores organizaciones gremiales en la Argentina. Según Godio (2000), hacia finales de la década de los setenta e inicios de los ochenta del siglo XIX comenzó el proceso de conformación de la clase obrera como resultado de la demanda masiva de mano de obra necesaria para la nueva industria y las transformaciones en la estructura productiva. Por otra parte, el incremento de las exportaciones agrícolas requirió la incorporación de una importante cantidad de población que se trajo de Europa. Según Godio (2000: 70), la incorporación de estos trabajadores se explica por una doble vía: por un lado, por la ausencia de población nativa excedente y por otro lado, por los valores racistas imperantes en la elite conservadora.

Entre 1880 y 1890 llegaron a la Argentina más de un millón de inmigrantes y 800.000 más en los siguientes 10 años, al tiempo que crecía exponencialmente la industria del transporte, de las comunicaciones y los puertos, y se registraba una importante evolución de las industrias subsidiarias de la producción agropecuaria. En este contexto, la mano de obra necesaria para la floreciente economía se cubrió mayormente con la masa migratoria que llegó durante estos decenios. Hasta 1886, los salarios aumentaron incesantemente, sin embargo, el aumento de la mano de obra favoreció a los patrones para imponer salarios y condiciones más desfavorables, con jornadas de trabajo que se extendieron por más de diez horas diarias y sin descanso dominical. Para Godio, estas fueron las condiciones de posibilidad para la emergencia de la organización obrera en la Argentina.

La conformación de la clase obrera, junto a la ruptura de las expectativas de progreso económico en la masa migratoria constituyen las premisas objetivas para el surgimiento del movimiento obrero (Godio, 2000: 71).

No obstante, pasaron algunos años más hasta que las regulaciones del trabajo constituyeron una preocupación pública. Entre tanto, emergió un campo de discusión

Ferrocarril del Oeste diseñado por Campbell; tan pronto como Wheelwright se apropia de los planes y el proyecto y cierra negocios con Inglaterra, su destino cambia de rumbo. Estas posiciones presentan continuidad con los “proyectos posibles”, presentados en el subtítulo anterior, que pugnaron por definir el modelo de modernización de la Argentina a tracción del ferrocarril y que se resolvieron a favor del imperio.

para las regulaciones del trabajo desde diferentes orientaciones ideológicas y a través de intelectuales, profesionales, políticos y distintas asociaciones obreras, sobre los aspectos no deseados que traía aparejado la modernización del país.

Para Silvana Palermo, el Informe de Biale Massé resultó una buena expresión de esas preocupaciones (Palermo, 2004). Haciendo foco en el capítulo sobre “El trabajo en la industria del transporte” del *Informe sobre el estado de la clase obrera* de Juan Biale Massé⁴⁰, observamos que la preocupación central del médico catalán frente a la ausencia de regulaciones del trabajo para los trabajadores ferroviarios se expresó alrededor de cuatro ejes problemáticos: la incorporación de trabajadores nativos o la importación de trabajadores extranjeros; cómo educar a los trabajadores y con qué saberes; la necesidad de una regulación de trabajo; y el papel del Estado al respecto.

Sobre el primer punto, Biale Massé argumentó su preferencia por la capacitación de los trabajadores locales y la incorporación de los nativos, en contraposición a la importación de trabajadores extranjeros que, a su entender, constituía personal caro e improvisado (1985: 405). Al respecto denunciaba:

Las empresas primeras que se establecieron en el país tuvieron que traer el personal de servicio del extranjero, y, naturalmente, se valieron del de su país de origen, y alguno que otro que se presentaba de otros países y que habían servido en los ferrocarriles. Era un personal improvisado y caro, y había en él mucho de malo e incapaz, no solo en el personal subalterno y obrero, sino en el superior y directivo. Ingenieros en el nombre, que no tenían la capacidad científica de un ayudante de obras públicas; gerentes que en veintidós años no pudieron o no quisieron aprender el idioma del país, y que no conocían de éste sino el puro trayecto de sus líneas y el camino de la Capital. (Biale Massé, 1985: 405)

En su informe, Biale Massé cita como ejemplo el caso del Ferrocarril Central Argentino, “refractario a todo personal que no fuera inglés” dado que su jefe principal

⁴⁰ El *Informe* fue presentado el 30 de abril de 1904 después de tres meses de trabajo. El entonces Ministro del Interior Joaquín V. González le había encomendado el trabajo el 21 de enero de 1904, después que presidente de la Nación Julio A. Roca, firmara el decreto en diciembre de 1903. Se lo comisionó asumiendo el gasto que demandara la ejecución del decreto, “para que se traslade a las diversas localidades y centros de trabajo del interior de la República, y previas las investigaciones necesarias, presente al Ministerio del Interior un informe detallado sobre las condiciones el trabajo y de la población obrera general, y en particular de la Argentina, y demás objetos expresados en el preámbulo del presente Decreto” (artículo 1º). En el artículo 2º decreta, “el comisionado practicará las experiencias si fueren necesarias y propondrá las reformas convenientes, a cuyo efecto podrá visitar todos los establecimientos que requiera el mejor desempeño de su comisión” (Biale Massé, 1985: 12).

y otros secundarios no entendían el idioma local; cuando se presentaron frente a la necesidad de tomar personal, lo hicieron con criollos que sabían inglés. Pronto comprendieron, según el médico catalán, “las ventajas que les traía un personal mejor y más barato y empezaron a despedir al personal inglés y extranjero en general, substituyéndolo por el personal del país, apenas a medio aprendizaje” (Bialet Massé, 1985: 407).

Al nacer el Central Argentino no tenía el país personal para su servicio; tuvo que reclutarlo de Europa, de donde trajo el 90 por 100 de ingleses, bien retribuidos, con ventajas notables, como eran la licencia con sueldo por seis meses cada cinco años, con pasajes para Europa y la jubilación, con sueldo entero, a los 30 años de servicio. Así pasaron las cosas, hasta que el Ferrocarril Oeste de Buenos Aires y el Central Norte (hoy Central Córdoba) demostraron la excelencia del criollo como obrero ferroviario, y se le aprovechó, no solo por sus aptitudes obreras, sino para pagarles sueldos muy inferiores a los de los extranjeros (Bialet Massé, 1985: 432-433).

Este corrimiento en la reclusión de los trabajadores -de los extranjeros a los locales- para abaratar costos y aumentar sus ganancias fue uno de los elementos que motivó la organización de la “Sociedad de maquinistas y foguistas de locomotoras “La Fraternidad”, que en su lucha por mejorar las condiciones de trabajo de los maquinistas, implementó espacios de transmisión de saberes específicos que permitieron mejorar sus aptitudes y así pelear por sus salarios.

La substitución paulatina de los extranjeros, no solo por el criollo, sino por muchos italianos y españoles inmigrados, que habían trabajado en el ramo en Europa, o cuya audacia les hacía presentarse como aptos, llegó a la casi desaparición del elemento inglés (ídem, 433).

Otras empresas, no obstante, con la excusa de la falta de personal para llenar las necesidades del servicio siguieron trayendo personal del extranjero. Fue el caso del Ferrocarril del Pacífico que -según fue denunciado por “La Fraternidad” en su revista-, en 1909 consiguió la concesión especial para importar 80 maquinistas extranjeros. En este caso, la contratación de extranjeros garantizó a las empresas la reclusión de personal con prescindencia político- gremial.⁴¹

⁴¹ Recuperaremos más adelante ambos temas desde la perspectiva del gremio.

Vinculado al segundo eje problemático y en busca de alentar la incorporación de trabajadores locales, Bialet Massé advirtió la necesidad de educación de los obreros no sólo en cuestiones relativas al trabajo sino también a la alfabetización y enseñanza a través de escuelas. Las propuestas del médico fueron la creación de escuelas nocturnas para obreros, por un lado, y la implementación de horas obligatorias para la instrucción en el horario de trabajo, por el otro. En el informe, presentó el caso de Inglaterra que adoptó el sistema de enseñanza mutua en fábricas, usinas y establecimientos “donde los que saben leer le enseñan a los que no saben”⁴². El patrón ofrecía el local y los obreros adquirirían los bancos y los útiles de enseñanza.

Yo encuentro que el tiempo estaría mejor ocupado, según sus propósitos, si en vez de la asistencia a los talleres durante nueve horas, la hiciera obligatoria por diez, dedicando ocho al trabajo y dos para la escuela; ensayando la enseñanza mutua, que tan excelente resultado da en todos partes, mucho más cuanto el ferrocarril tiene una base en la escuela nocturna para obreros (ídem, 423).

Además, Bialet Massé aventuró algunos de los saberes que debían transmitirse a los trabajadores ferroviarios. Por un lado convenía conocer la ley de ferrocarriles, los reglamentos oficiales y los reglamentos de las empresas, el manejo de trenes, los cambios y las señales. Por otro lado debían organizarse escuelas nocturnas de enseñanza primaria para que en menos de un año el personal supiera leer y escribir (Bialet Massé, 454). La oferta de educación no sólo les permitiría alejar a los trabajadores de los vicios del descanso, la embriaguez y la desocupación, temas que preocupaban al médico desde el higienismo industrial sino también ampliaba las bases para incorporarlos como ciudadanos dentro del proyecto nacional. En este sentido, el discurso del médico se asocia al reformismo político (liberal) y social⁴³ que pugnó por generar leyes de regulación del trabajo, ampliando así sus derechos.

⁴² El método mutuo se basó en la utilización de ayudantes- alumnos que oficiaron como monitores. La utilización de alumnos avanzados hacía posible que con solo un docente se pudiera conducir una clase de hasta 1000 alumnos, logrando alfabetizar (enseñar a leer, escribir y contar) gran cantidad de alumnos en poco tiempo y con bajos recursos. Por otro lado, el método mutuo produjo una reorganización del tiempo y el espacio escolar concomitante con la organización de las industrias modernas (Dussel y Caruso, 1999: 100- 115). Si bien fue un método empleado en nuestro territorio en las primeras décadas del siglo XIX fue descartado frente al método global.

⁴³ Bialet criticó, desde su saber médico, la organización del trabajo de las empresas ferroviarias a través de los fundamentos del higienismo industrial; y desde su posición ideológica, la organización por los principios del reformismo político. Entendía que el reformismo social era posible a través de la

Me parece que es hora de remediar este estado de cosas en beneficio de todos, hasta de las empresas mismas, y que no solo deben tener la enseñanza de la ley de ferrocarriles, (...) sino también nocturnas de enseñanza primaria, para que en menos de un año ese personal sepa leer y escribir, y pueda tener siquiera conocimiento, ya que no la conciencia, de la responsabilidad. Y digo en menos de un año, porque no hay criollo que tarde tres meses en aprender a leer y escribir, y pongo por testigo las escuelas de Santa Fe y Paraná, de que me ocupe en su lugar (Bialet Massé, 453).

El tercer y cuarto problema que presentó Bialet Massé sobre los trabajadores ferroviarios en el *Informe* se encuentran fuertemente vinculados. Por un lado subrayó la necesidad de un Reglamento de Trabajo, tarea para lo que fue comisionado y que incorporó como propuesta al final de su informe⁴⁴. Por otro lado, apuntó sus propias observaciones sobre el papel que debía cumplir del Estado en esas regulaciones. Al respecto advirtió que la industria del transporte en la Argentina incluía a más de 250.000 hombres y que, después del trabajo agrícola, constituía la actividad con mayor cantidad de trabajadores. Sin embargo, no era la cantidad la que preocupaba a Bialet, sino más bien la riqueza que esta industria generaba, lo que exigía la regulación estatal: “es mucho más por su efecto en la riqueza pública y privada” (Bialet Masse, ídem: 402).

Una de las principales regulaciones que necesitaba la industria del transporte para el autor era la cuestión social: una jornada de trabajo de no más de ocho horas, buen trato al personal -que además debía estar bien rentado-, licencias por enfermedad, jubilación para los empleados de más de 55 años, pases de ida y vuelta para los empleados y sus familias, casas para obreros, y ejemplo de exacto cumplimiento del deber por parte de los superiores.

El Estado debe ejercer sus facultades tutelares de intervención para asegurar el servicio público (...) porque las democracias no pueden soportar ni vivir bajo la

ampliación de la ciudadanía por el reconocimiento de sus derechos e incluyendo al trabajador criollo a la comunidad nacional (Palermo, 2004: 42).

⁴⁴ Entre los objetivos de comisionar a Bialet se buscó dar escritura a un código de trabajo. Recién en 1917 se forzaría el primer texto de regulación de los trabajadores ferroviarios en el marco de la primera gran huelga ferroviaria durante la presidencia de Hipólito Yrigoyen (1916-1922) y bajo otro clamor de la dirigencia política hacia las demandas de las organizaciones obreras. No obstante, el *Código del Trabajo* o *Proyecto de Ley Nacional del Trabajo* que resultó de esta tarea fue presentado en el Congreso como proyecto del PEN en 1904, sin embargo fueron tantas las resistencias que despertó que no llegó a tratarse.

acción de grandes capitales, que no estén en manos del Estado. Así sucumbieron Grecia y Roma, y así se amenaza a la democracia norteamericana. (Bialet Massé, 413)

Las administraciones de ferrocarriles no tienen, no digo la noción científica de la psico-fisiología del trabajo, pero ni siquiera de la cuestión social en sus términos más elementales y corrientes; no están en estado ni de discutir la cuestión más sencilla de las que, en todo el universo, están hoy sobre el tapete de la legislación obrera (...) (Bialet Massé, 447-448)

Bialet Massé no sólo advirtió el desconocimiento y desinterés de las empresas ferroviarias para discutir las bases para la regulación del trabajo sino también supo subrayar la injerencia ineludible del Estado para garantizarlas. Hacia adelante y para su concreción, la fuerza de lucha que imprimieron los trabajadores para alcanzar esos logros fue fundamental. Desde los primeros años de organización gremial, los trabajadores ferroviarios denunciaron los abusos que observó y documentó Bialet Massé en su recorrido para presentar ante los funcionarios del Estado nacional. Aún así, las resistencias por una regulación estatal fueron más fuertes que la legitimidad de este médico conferida por el propio Estado para presentar un diagnóstico de la situación de la clase obrera.

Sin dudas estos fueron los principales impulsos para la organización obrera. Nos centraremos en el próximo apartado sobre las formas con que se delineó la organización de los trabajadores ferroviarios en nuestro territorio. Volvamos ahora a la pregunta inicial, ¿quién manejó la primera locomotora en la Argentina?

En el comienzo del capítulo se propuso la pregunta como invitación para pensar dos problemas vinculados a los primeros trabajadores de la conducción: el reclutamiento de los trabajadores por un lado, y la incorporación de los saberes del oficio y su posterior diferenciación, por otro. ¿Fue el ingeniero británico Allan quien condujo “La Porteña” en los primeros kilómetros de vía del Ferrocarril del Oeste?, o ¿fue el trabajador ferroviario y maquinista italiano Alfonso Corazzi quien presidió a la primera locomotora argentina en sus primeros viajes?

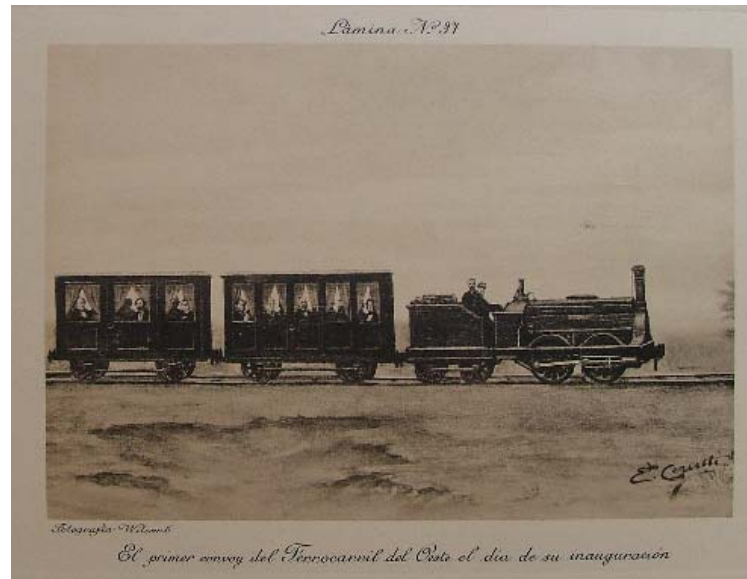


Imagen 5: ¿Quién comandó la locomotora?

Ref: “Lámina N° 37. EL PRIMER CONVOY DEL FERROCARRIL DEL OESTE EL DÍA DE SU INAUGURACIÓN. Este dibujo, conmemorativo del fausto acontecimiento, nos muestra el pequeño tren formado de dos coches arrastrados por la locomotora “La Porteña”, dirigida por el ingeniero Allen; y, de derecha a izquierda, en cada una de las ventanillas de los coches, a los representantes de los poderes y ciudadanos notables que asistieron al acto: Valentín Alsina, de la Riestra, Llavallol, Zapiola, Pastor Obligado, Barros Pazos, Mitre y Velez Sarfierld”. En: Buenos Aires Antiguo, Casa Witcomb, MCMXXV. Agosto de 1857.

Junto a instalación del ferrocarril en la Argentina, llegaron al país los primeros trabajadores y técnicos especializados en la industria ferroviaria. Durante el proceso inicial de desarrollo, los saberes vinculados al ferrocarril presentaron cierta indiferenciación y poca delimitación entre unos y otros. En la medida que el ferrocarril ocupó un lugar articulador en la modernización y organización del incipiente Estado argentino, se desarrollaron procesos de delimitación y distinción de los saberes y se organizaron experiencias diferenciadas para la transmisión de los mismos. En los primeros años, fueron distintas las posiciones acerca de quiénes disponían los saberes necesarios para la conducción de las locomotoras. A nuestro entender, esas posiciones reflejaron parte de la disputa por los procesos de apropiación de los saberes del trabajo de la corporación de los maquinistas durante las últimas décadas del siglo XIX y las primeras décadas del XX.

En los primeros momentos del ferrocarril argentino, ni los trabajadores ferroviarios en general ni maquinistas en particular se habían organizado

colectivamente, tampoco existían instituciones para la transmisión de los saberes técnicos específicos. El problema de la formación se resolvía a través de la importación de trabajadores conjuntamente con procesos espontáneos y orales de transmisión en los espacios de trabajo para la resolución de problemas emergentes.

Entre quienes sabían manejar las locomotoras se destacaban los técnicos especializados que gerenciaban las empresas. Ellos se ocupaban del mantenimiento y reparación de las máquinas y oficiaban a veces también de conductores, como Luis Elordi o John Allan, Gerente General y Gerente Técnico respectivamente del flamante Ferrocarril del Oeste⁴⁵. Además de las tareas nombradas, armaron las unidades que eran desembarcadas en la Aduana de Buenos Aires y si bien esa actividad exigió formar operarios, recién en la década de 1870 esa demanda se convirtió en una necesidad objetiva (Schvarzer y Gómez, 2006: 121).

Por otro lado, algunos trabajadores extranjeros conocían el oficio de la conducción de locomotoras por las actividades asociadas al ferrocarril que desarrollaban en sus países de origen. Para la incorporación de maquinistas fueron estos primeros trabajadores quienes transmitieron su saber a los obreros locales a través de procesos espontáneos y orales de transmisión. Ese discurso se plasmó en la Revista de la Sociedad, quien construyó el siguiente relato que replicó en cada aniversario social:

La radicación de inmigrantes europeos especializados en tareas de la conducción había sido el comienzo de un legado generacional que transmitió conocimientos de padres a hijos (Larroca y Vidal, 1987: 260).

Además, el gremio enalteció la figura de uno de esos primeros trabajadores, Alfonso Corazzi, como figura emblemática de la conducción y de la transmisión entre generaciones, uno de los principales mecanismos de reclutamiento que propuso “La Fraternidad” y que permitió consolidar el sentimiento de pertenecer a la `familia fraterna´.

⁴⁵ Elordi se había exilado en la época de Rosas hacia Estados Unidos y Europa en donde se tituló ingeniero y adquirió la experiencia de trabajo en el ferrocarril, regresó a la Argentina en 1857 quedando a cargo de la dirección de la empresa por varios años, inclusive después que la provincia se hiciera cargo de la línea. Allan fue un ingeniero de origen británico que llegó a la Argentina en 1853 con solo 22 años, ocupó el rol de maquinista y se convirtió en una especie de gerente técnico, encargado de operar las locomotoras, además de atender las necesidades del taller mecánico y de mantenimiento (Schvarzer y Gómez, 2006: 119 y 120).

La figura de Alfonso Corazzi adquiere especial relieve, pues aparte de ser el primer conductor de locomotoras de la República, sus descendientes siguieron igual profesión, siendo uno de ellos Juan Corazzi, actual maquinista de primera clase del Ferrocarril del Oeste (RLF, Año II, Núm. 21, Junio 1º de 1909, p. 2, c. 2).

Al mismo tiempo, lo ubicó como el primer maquinista del país, quien contribuyó al montaje de las primeras locomotoras y manejó “La Porteña”. Y si bien la corporación reconoció las directivas de los ingenieros Brugge y Allan en esas tareas, el relato fue configurando un discurso propio y fundacional, como superficie de inscripción identitaria de los maquinistas y como sustento para las luchas por la apropiación de los saberes por parte del gremio.

Al conmemorar el XXII de la fundación de “La Fraternidad”, consideramos de justicia recordar al primer maquinista conductor de locomotoras en la República Argentina. A Alfonso Corazzi cupo tal honor. Nacido en Livorno (Italia), trabajó allí durante ocho años como foguista y uno y medio como maquinista en la Compañía “Strada Ferrata Leopoldina” de Toscana (Italia). Poco después presentó su renuncia trasladándose a esta República en 1856, tomando parte como mecánico a bordo con motivo de las exploraciones del Río Bermejo. A principios del año 1857 ingresó en el Ferrocarril del Oeste de Buenos Aires, en ocasión que llegaban las primeras locomotoras “La Porteña” y “La Argentina”. (...) En esta ocasión, Corazzi contribuyó al montaje de dichas locomotoras bajo la dirección del ingeniero don Guillermo Brugge. Como maquinistas de “La Porteña” (...) trabajó durante cinco años, siguiendo en el servicio de este ferrocarril bajo las órdenes de don Tomás Allan, hasta que los rieles del Oeste llegaron a la ciudad de Mercedes. (RLF, Año II, Núm. 21, Junio 1º de 1909, p. 2, c. 1 y 2).

En las primeras décadas del ferrocarril en la Argentina no sólo existió poca organización en la transmisión de los saberes del trabajo, sino también se constató la ausencia de organización, recorte y transmisión de saberes técnicos profesionales. Fue el caso de los ingenieros cuyo campo profesional se encontraba en conformación.

(...) la especialización deseada para la mayor parte de las tareas de la empresa era escasa y todavía no surgían demandas de gerenciamiento técnico especializado, debido a la sencillez de las operaciones (Schvarzer y Gómez, 2006: 122).

La carrera de ingeniería en la Argentina comienza a organizarse entre 1860 y 1890 en distintas universidades del país⁴⁶, recién en 1870 se graduaron los primeros

⁴⁶ Buenos Aires (1865), en San Juan y Catamarca a principios de 1870 a través del Programa de Ingeniería en Minas con el auspicio de D. F. Sarmiento, Córdoba (1879) y La Plata (1897). En: Palermo (2006), p. 14 y 15.

ingenieros de Buenos Aires. Según los datos del 1° Censo Nacional de 1869 había en la Argentina un total de 194 ingenieros, lo que induce a pensar la presencia de estos profesionales casi exclusivamente extranjeros.

Durante ese período se revisaron y perfeccionaron los planes de estudios de las carreras de ingeniería y a partir de la graduación de las primeras camadas de jóvenes profesionales se fueron reemplazando, lentamente, los ingenieros extranjeros por los profesionales recibidos en el país. Al mismo tiempo, los graduados se incorporaron a las organizaciones científicas y asociaciones profesionales (como la Sociedad Científica Argentina, el Club Industrial, el Centro Nacional de Ingenieros, entre otros) como vías para el desarrollo profesional. Mientras se consolidaba la disciplina en el ámbito universitario y se organizaba el campo profesional, se procuró también dar legitimidad al saber técnico especializado en ámbito público. La demanda de saber técnico del propio Estado Nacional en conformación contribuyó en esa dirección.

(...) el gobierno nacional recurrió a los ingenieros como resultado de su imperiosa necesidad de un saber técnico que diera sustento material a su poder, asegurando con la construcción de ferrocarriles (...) el ejercicio de su autoridad a lo largo del territorio que pretendía controlar. Por su parte, los ingenieros encontraron en los organismos estatales, y en la consiguiente posibilidad de desarrollar carreras profesionales estables, excelentes oportunidades de ascenso social. También en algunos casos, hallaron una plataforma política de lanzamiento a la arena política (Palermo, 2006: 12).

En la trama que se organizó entre el Estado y los profesionales técnicos se creó el Departamento de Obras Públicas y la Dirección de Ferrocarriles Nacionales encargada de supervisar el funcionamiento de las empresas privadas y las líneas de propiedad estatal. De esta manera, conforme se organizaba el campo profesional de los ingenieros, anclando como lugar estratégico en las grandes obras que el Estado emprendía como base material para la consolidación de su propio aparato estatal y la legitimación del poder político; los ingenieros lograron consolidar su papel profesional como elite técnica especializada, a través de la ocupación de los puestos jerárquicos de la administración y las jefaturas de las líneas ferroviarias.

Entre 1879 y 1890 el gobierno había avanzado, titubeante, entre la asunción definitiva de la administración de los ferrocarriles y el arrendamiento de las líneas. La crisis de 1890 marcó estructuralmente esta oscilación, reduciéndose a la mitad las

líneas a cargo del Estado. Una vez superada la crisis y con el horizonte económico que presentaba el modelo económico en expansión, esta política empezó a revertirse emprendiendo el Estado la extensión de la red de mayor envergadura en América Latina. Fue allí donde la naciente elite técnica adquirió un lugar destacado a través de un plan de reorganización de la administración de la red con criterios de gestión empresarial⁴⁷ a semejanza de las compañías ferroviarias de los países industrializados. De este modo dejaron su impronta en la nueva estructura organizativa de la empresa así como en la organización del trabajo, las relaciones laborales, y los saberes. El saldo para los ingenieros fue su consagración como una elite técnica especializada dentro del aparato estatal, dejando trazado el círculo virtuoso entre el gobierno y esta elite técnica en ascenso (Palermo, 2006).

Recuperando las líneas de análisis propuestas, el modelo médico -del cual Biale Massé fue un buen ejemplo-, pugnó por la reducción de la jornada laboral con el argumento de los límites físicos de trabajo sobre la base biológica. El modelo de los ingenieros, en cambio, aplicó una teoría moralista más que instructiva, a través del trabajo se moralizaba y disciplinaba a los trabajadores. En algunos casos, buscaron totalizar la vida de los trabajadores a través de sociedades de socorro mutuos, liga de fútbol, barrios obreros con créditos que otorgaron las empresas, inhabilitando a través de estas acciones los espacios para la actividad gremial. Otros, por su parte, fomentaron y colaboraron con la organización obrera. Sobre estos últimos nos ocuparemos en el próximo capítulo, en los vínculos entre maquinistas e ingenieros y en las mutuas ganancias que cada cual tuvo para su corporación.

En efecto, en la medida que se desarrolló y consolidó el campo profesional de los ingenieros se delimitaron también los saberes respecto de quienes buscaron diferenciarse. En particular, nos referimos a los maquinistas de locomotoras, cuyos

⁴⁷ Siguiendo las proposiciones de la nota al pie 43, a comienzos del siglo XX las nociones que los ingenieros sostenían en materia de la organización del trabajo parecieron distanciarse de las que habrían de mantener los médicos. Si bien ambos pensaban alrededor de la eficiencia industrial, cada uno la concibió de manera distinta: “Mientras que los médicos y los legisladores encontraban apropiados los principios del trabajo y el higienismo industrial, ingenieros e industriales comenzaban a adoptar, en cambio, los principios de organización científica del trabajo difundidos por Frederick Taylor” (Palermo, 2004: 39). El discurso médico puso su foco en la salud e higiene del cuerpo del trabajo, mientras que la mirada de los ingenieros se centró en el incremento de la renta y la productividad de la actividad asociada a la modernización e incorporación tecnológica.

conocimientos técnicos distaron de ser rudimentarios y con quienes compartían, además, el mismo campo de saber. Posiblemente este fue uno de los motores que impulsó a un grupo importante de ingenieros locales a acompañar e incluso producir las primeras regulaciones para la organización gremial de estos trabajadores. En este sentido ambos se valieron de los otros para delimitar su saber y legitimarse desde su posesión.

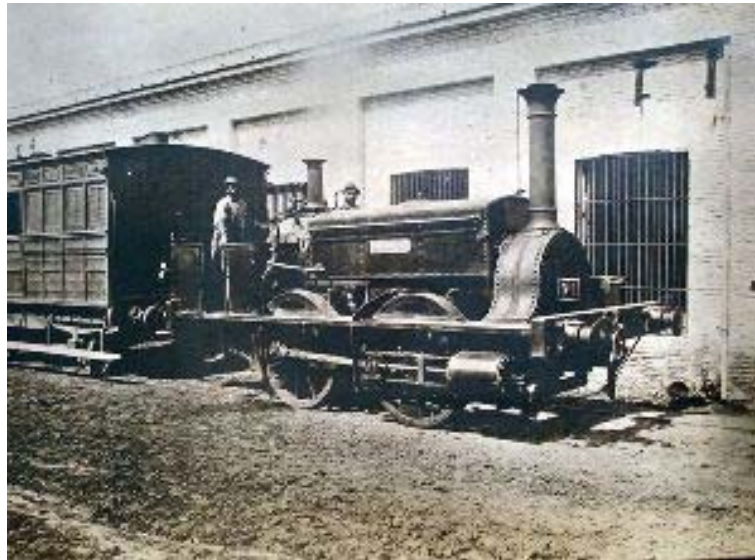


Imagen 6: Maquinistas de “La Porteña”

Ref: 30 de agosto de 1857. La locomotora “La Porteña” hace su viaje inaugural desde la Estación del Parque hasta La plaza San José de Flores. Colección Witcomb, AGN.

Volviendo sobre el planteo inicial, la condición de extranjería de los primeros ingenieros y trabajadores contratados para la proyección y construcción de la red ferroviaria argentina, que oficiaron además de maestros para la formación de los trabajadores locales, acercó algunos indicios sobre quiénes fueron los primeros maquinistas en nuestro país. Si fueron los ingenieros o los trabajadores los que manejaron las primeras máquinas no es una pregunta que encuentre una sola respuesta, pero leída retrospectivamente aporta datos para entender los procesos de apropiación de saber para la construcción de poder de unos y otros.

En síntesis, en la medida que la red ferroviaria se complejizaba, la producción de un mecanismo de transmisión de saberes fue ineludible para la reproducción de la fuerza de trabajo que requería la industria en expansión. Ese proceso se desarrolló de manera conjunta con la formación del campo profesional de los ingenieros. *La*

conformación de esta elite técnica en torno a la empresa moderna produjo la delimitación y diferenciación de los saberes entre su corporación y la corporación de los trabajadores posibilitando las condiciones para la organización gremial sustentado en el saber del oficio.

1.3. La configuración del dispositivo de regulación de los saberes del trabajo de los maquinistas y foguistas ferroviarios

La periodización construida para el estudio de la regulación de los saberes del trabajo de los maquinistas ferroviarios comprende el período que se extiende entre 1887, año de la fundación de la Sociedad de maquinistas y foguistas de locomotoras “La Fraternidad”, y 1927 fecha de la implementación de la Mesa única de examen para todo el país con representación de un integrante del gremio. La “mesa única” en sí misma no constituye un hecho excepcional respecto al resto de los elementos del dispositivo de regulación de los saberes. Sin embargo su implementación, producto de luchas progresivas, permitió coronar su configuración al lograr que la mesa examinadora para la acreditación y certificación de los saberes esté compuesta por un representante del gremio. En otras palabras, esta participación junto al resto de las definiciones curriculares para los maquinistas permitió afirmar el tendencial monopolio de la regulación del saber por parte del gremio “La Fraternidad”. Ese fue el motivo para la elección de esta fecha como fin de la periodización construida.

Para la hipótesis que guía esta tesis, en ese lapso de tiempo se reconocieron distintas luchas dadas por la “La Fraternidad” contra las empresas y el Estado para la delimitación y definición de los elementos del dispositivo que regularon los saberes del trabajo ferroviario (la definición de las formas de ingreso a la carrera, los saberes necesarios para el oficio, las formas de certificación y acreditación, las instituciones para la transmisión, los textos para la enseñanza, los programas de exámenes, entre otros). Recorrer las luchas que enfrentaron maquinistas y foguistas entre la fundación del gremio y la unificación -con participación- del mecanismo de acreditación de saberes, permitió analizar el proceso de construcción de ese dispositivo y las ganancias parciales que “La Fraternidad” logró en su definición.

Sabemos que la periodización no es una simple e inocente cronología, sino más bien la construcción de una propuesta teórica por encontrar respuestas al sentido de la historia (Cucuzza, 1997, 83). En este caso, una historia de la educación escrita por trabajadores ferroviarios agremiados, muchos inmigrantes, algunos criollos, que analfabetos o con algunos saberes básicos rudimentarios lucharon para “tomar el saber” y en consecuencia, acrecentar su poder como colectivo. A partir del estudio del período en su conjunto diferenciamos cuatro momentos⁴⁸.

- 1º momento: Indiferenciación de los saberes e incorporación del extranjero. *La alianza con los ingenieros, 1887- 1896.*

Si bien reconocemos antecedentes en las demandas de los trabajadores ferroviarios de las locomotoras previas a la organización de la “Sociedad de maquinistas y foguistas de locomotoras”, recién en 1887 se constituyó la Sociedad como tal. El ferrocarril se desarrolló en la Argentina a partir de la instalación de capitales y de la importación de máquinas e infraestructura traídas del exterior, junto a los técnicos y trabajadores poseedores de saberes vinculados a esa industria. La regulación estatal, si no era nula, resultaba sumamente escasa, aunque se contaba con algunos acuerdos sobre las *Bases para la organización política* y económica del país, en el contexto de la división internacional del trabajo.

Fue a partir de ese momento que se iniciaron un conjunto de acciones tendientes a la delimitación de la organización gremial de los maquinistas y foguistas, y de los saberes del trabajo asociados a los trabajadores de la conducción de locomotoras. En ambos casos, la alianza entre maquinistas e ingenieros fue estratégica y favorable para ambos. En el caso de los maquinistas se reflejó en la redacción de las primeras regulaciones para la Sociedad a través de la confección y aprobación de los Estatutos societales (1888), la obtención de la personería jurídica (1889), y la organización de una *Academia* para la preparación de los trabajadores que debían rendir los exámenes de idoneidad (1890). Para los ingenieros, la delimitación de sus saberes respecto al de los maquinistas contribuyó en la configuración del campo

⁴⁸ Ver Anexo 1: Línea de tiempo para la construcción de la periodización.

profesional como elite técnica en ascenso a través de la dirección de las obras públicas que desplegabla la organización estatal para su legitimación.

La Ley General de Ferrocarriles Nacionales N° 2.873 de 1891 fue la primera regulación del Estado que fijó algunas pocas intenciones respecto a la reglamentación del trabajo ferroviario y la habilitación de los maquinistas para la conducción de los trenes. También entendió la necesidad de creación y sostenimiento de escuelas para maquinistas y foguistas y previó los mecanismos para su fundación y sostenimiento. Sin embargo, su reglamentación se demoró por varios años y el intento de regulación estatal hacia las empresas no tuvo lugar. Como resultado de estas ausencias y frente a los abusos y arbitrariedades de las empresas, los trabajadores iniciaron sus reclamos sistemáticos y organizados a través de una Sociedad que llamaron “La Fraternidad”.

Un punto de inflexión en la regulación de los saberes del trabajo de los maquinistas y foguistas de locomotoras lo constituyó el primer Proyecto de Reglamento y Programa de examen para los maquinistas, presentado por la Dirección General de Ferrocarriles de la República en 1896, y aprobado por el Poder Ejecutivo Nacional. A partir del Reglamento y Programa se estipularon las condiciones para el ingreso y permanencia a la carrera y se enumeró el conjunto de saberes y requisitos para su certificación. Si bien fueron regulaciones producidas desde el Estado Nacional se reconocieron alianzas estratégicas entre los sujetos intervinientes en esas definiciones y los trabajadores agremiados. Estos vínculos son los primeros pasos para la lucha por la definición de los saberes.

- 2º momento: Diferenciación, recorte y construcción del dispositivo de regulación del saber. *Legitimación “hacia adentro”, 1896- 1912.*

Si en el período anterior los trabajadores lograron algunas ganancias para la Sociedad producto de sus alianzas estratégicas, durante este período “La Fraternidad” optó por replegarse sobre sí misma para fortalecer su poder corporativo y legitimarse ante el conjunto de los trabajadores de la conducción. A partir del proyecto oficial para el Reglamento y Programa de examen de 1896, el gremio comenzó a diseñar formas para la transmisión de sus saberes. Ese mismo año se realizó una Conferencia con el ingeniero Carlos Maschwitz, miembro honorario de “La Fraternidad” y presidente de

la Dirección de Ferrocarriles, quien sugirió la organización de espacios de transmisión en los locales sociales con el apoyo del gobierno y las empresas.

Por otra parte, La Fraternidad intervino sobre el Proyecto de Reglamento y Programa de exámenes oficial a través de propuestas para el cambio en la validez de diplomas otorgados previamente, los requisitos para el ingreso y la acreditación de saberes. *Se trató de las primeras luchas por la regulación de los saberes que posibilitó el primer programa de capacitación con reconocimiento estatal y apoyo de los maquinistas agremiados (1898)*. Ese mismo año se publicó la primera producción didáctica para la preparación de los exámenes: el “Catecismo o guía práctica del maquinista conductor de locomotoras”, escrita por el maquinista Aurelio Arévalo, primer presidente de La Fraternidad. Esta publicación constituyó uno elementos fundamentales en la producción de saberes a través de manuales para la transmisión.

Además de la producción didáctica, los maquinistas agremiados en “La Fraternidad” fueron fructuosos en la producción de proyectos para la mejora de sus condiciones de trabajo. En 1900 el maquinista Víctor Bassi produjo un proyecto para la reglamentación de las horas de servicio y la creación de una caja de pensiones y jubilaciones, y en 1906 se presentó el proyecto de escalafón único y medidas de protección para horarios, períodos de descanso, ascensos, etc. Aunque las propuestas permanecieron sin reglamentación oficial constituyeron importantes banderas de lucha para la Sociedad. Todas estas acciones se reflejaron, además, en las primeras reformas de sus Estatutos tendientes a dar mayor encuadre a la organización gremial.

Este período lo definimos por la *legitimación hacia adentro* a través de la reorganización gremial, después de algunos fracasos que había provocado importantes bajas entre sus asociados. La gran huelga de 1907 marcó una nueva modalidad en las acciones de resistencia que había llevado adelante “La Fraternidad” desde su creación. En ese año se produjo el primer arbitraje para resolver un conflicto y se lograron mejoras en las reivindicaciones propuestas a través de la redacción y presentación de un petitorio. A partir del éxito de ese primer arbitraje, la Sociedad comenzó a delinear su forma de participación y lucha a través de mecanismos de negociación y no-confrontación.

Respecto al *dispositivo de regulación de los saberes del trabajo de los maquinistas y foguistas de locomotoras*, en este período se configuran algunos de sus *elementos*: se organizó la primera publicación de la Sociedad denominado “El conductor de máquinas” (1902) de contenido técnico y a cargo del ingeniero Mateo Lovadina. Muy pronto dejó de publicarse y en su reemplazo se fundó la revista social producida por una redacción a cargo de la Comisión Directiva Central que promovió la comunicación y fortaleció los lazos de intercambio y organización *hacia adentro*, a través de una férrea disciplina societaria centralizada.

Finalmente, la Sociedad impulsó a través de la revista oficial la organización de escuelas para la transmisión de los saberes del oficio bajo del lema: “En cada seccional una escuela”. Como imperativo de compañerismo, afecto y comunión intelectual buscó multiplicar -a lo largo de la red ferroviaria argentina- la creación de escuelas para la instrucción técnica de los foguistas aspirantes a la conducción.

- 3º momento: Entre huelgas: luchas por la acreditación de los saberes. *Legitimación “hacia afuera”, 1912-1917.*

Una vez constituidos los elementos tendientes a la consolidación del poder gremial como voz representativa del conjunto de maquinistas y foguistas de locomotoras, los representantes de la Sociedad dieron sus luchas por la *legitimación hacia afuera*, frente a las empresas por un lado y al Estado, por otro. Este período que denominamos “entre huelgas” se delimitó entre la huelga de 1912, con el cese de actividades de foguistas y maquinistas por 52 días, y la huelga de 1917 realizada de manera conjunta con todos los trabajadores del riel. En este interregno, si bien corto, se pusieron en suspenso las ganancias relativas respecto a la regulación de los saberes que había obtenido “La Fraternidad”, y se midió la correlación de fuerzas políticas hacia afuera, utilizando como fuerza de choque al conjunto de los trabajadores ferroviarios.

En el centro de las disputas se ubicó la legitimidad que tenía la acreditación y certificación de la idoneidad de los maquinistas y los requisitos para la presentación de los trabajadores a los exámenes. Los trabajadores optaron como forma de lucha el cese total de actividades en el marco del período de cosecha, lo cual aumentó la ira de las empresas ferroviarias e impulsaron un fuerte ataque a la corporación. Para ese fin

reclutaron trabajadores ajenos a la *familia fraterna* para la conducción de las locomotoras, improvisaron instancias cortas y pobres de preparación, y otorgaron nuevos certificados para certificar la idoneidad de los trabajadores. Al mismo tiempo cesantearon a los trabajadores huelguistas y lograron desestimar el Reglamento de exámenes vigente.

“La Fraternidad” concentró sus acciones en la lucha por las mejoras de las condiciones de trabajo, destinó su capital al fondo de huelga y suspendió el resto de las actividades sociales. Frente a la derrota de “La Fraternidad” y la evidente alianza entre los altos funcionarios del gobierno y la conducción de las empresas, los trabajadores exploraron nuevas estrategias de lucha. Durante este período se concretó el Pacto de solidaridad entre “La Fraternidad” y la “Federación Obrera Ferrocarrilera” (FOF) para la lucha conjunta entre todos los trabajadores ferroviarios, sin importar su oficio.

Mientras tanto, los trabajadores de “La Fraternidad” continuaron sus luchas para la reincorporación de los cesanteados durante el conflicto de 1912 y lucharon frente a los “adventicios” cuyos “medios certificados” no tenían legitimidad para la Sociedad. Una de las respuestas gremiales frente a estos ataques fue una reforma estatutaria en el cual se fijaron nuevos motivos para la expulsión de socios, se ajustaron los mecanismos de reclutamiento y la disciplina societaria frente a los rompehuelgas. Al conjunto de reivindicaciones de 1912, los trabajadores sumaron antiguos reclamos por la reglamentación del trabajo, los salarios, el escalafón, la caja para jubilados y pensionados, etc. La primera presidencia del país elegida por sufragio universal, secreto y masculino inauguró una nueva etapa para las reivindicaciones obreras, sus voces habían alcanzado las Cámaras a través de los primeros diputados socialistas en el Congreso Nacional.

Para 1917, la acción conjunta de todos los ferroviarios, los trabajadores de máquinas, trenes y telégrafos de ferrocarriles logró refrendar el primer Reglamento de Trabajo ante el Poder Ejecutivo Nacional. El saldo positivo de la lucha y el reconocimiento de las empresas y el Estado hizo que tan pronto como fue posible “La Fraternidad” continuara su organización corporativa, diluyendo los lazos de solidaridad con el resto de los trabajadores ferroviarios.

- 4º momento: Apropiación del dispositivo de regulación de saberes de maquinistas y foguistas de locomotoras. *Tomar el saber, 1917- 1927.*

Aunque sin condiciones para su concreción, en el período anterior se habían presentado dos proyectos que buscaban consolidar el poder de “La Fraternidad”: las acciones para el “levantamiento intelectual del gremio” y la “casa propia”, ambos entendidos -escuela y hogar- como pilares para la *familia fraterna* que asegurarían la transmisión de los saberes y la reproducción de la corporación. En 1917 se inauguró la primera “casa propia” de La “Fraternidad”, con la compra de un local para las actividades sociales y se multiplicó esta misma acción en el resto de las seccionales sociales. Con las casas propias en las seccionales también se extendió la red de Escuelas Técnicas que durante el período triplicaron su cantidad. El crecimiento de la red favoreció la unificación de prácticas que hasta el momento se habían mantenido disímiles.

Las escuelas se organizaron a través de Reglamentos y estatutos que se publicitaron a través de la revista, junto con ellos se promocionaron un conjunto de materiales, instrumentos y máquinas para facilitar y favorecer la enseñanza que promovieron el intercambio y favorecieron la implementación de prácticas homogéneas entre las distintas escuelas del país. La publicidad de los libros y manuales elaborados por maquinistas fue otro de los impulsos que promovió la revista, instando a socios y escuelas seccionales a la constitución de sus propias bibliotecas. La circulación de estas producciones para la enseñanza fortaleció el trabajo pedagógico del gremio.

Las reformas en los Estatutos reforzaron aún más los mecanismos corporativos de selección e ingreso a la carrera a través de la incorporación temprana de hijos, sobrinos y amigos jóvenes como aspirantes a maquinistas. Se crearon las Comisiones de Reclamos en todos los ferrocarriles y se lograron importantes regulaciones para el personal ferroviario como la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones (1919), el Hogar Ferroviario (1920), el Escalafón Único y la participación de delegados gremiales como fiscalizadores en las mesas de exámenes para la obtención de la idoneidad (1921). Hacia el final del período, además, se implementó la Mesa Única de

Exámenes bajo control directo de la Dirección de Ferrocarriles y con representantes de “La Fraternidad” (1927).

La revista cambió su periodicidad, el formato y aumentó la cantidad de páginas; también renovó sus secciones y comenzó a ofrecer productos de consumo a través de publicidad. En 1928, “La Fraternidad” con un gremio reconocido, legitimado y en crecimiento financió su propia película, “Regeneración”. La historia de dos obreros ferroviarios cuyas historias se dividen por el vicio, un panegírico de la moral fraterna.

En suma, a través de una determinada organización corporativa y bajo una singular formación política, gremial y técnica, “La Fraternidad” configuró distintos mecanismos que controlados por ellos mismos regularon las formas en que los saberes del trabajo de los maquinistas y foguistas se produjeron, transmitieron, certificaron. El ordenamiento que adquirió ese dispositivo hacia el final del período permitió defender la hipótesis de la ganancia de poder resultante para la corporación, producto de las luchas que mantuvieron los maquinistas con las empresas y el Estado para su definición. De esa manera se cimentó la base para la construcción del poder gremial, a través de la apropiación corporativa de los mecanismos de regulación del saber, principal herramienta para su perpetuación.

Recapitulación 1

En este capítulo, “Conducir el progreso por caminos de hierro”, se ubicó el dispositivo de regulación de saberes de los maquinistas en las discusiones iniciales sobre la instalación del tren, en el marco de una nueva hegemonía geopolítica y económica para la “modernización” del territorio. En especial se hizo foco en los discursos que buscaron delimitar los sujetos que integrarían esa nueva industria ferroviaria y los saberes con los que debían contar. Consecuentemente puso en discusión la cuestión de la formación de los trabajadores por un lado, y la delimitación de los saberes por el otro.

Sobre el primer punto, las disputas giraron en torno a la condición de extranjería de los trabajadores ferroviarios y la conveniencia de la incorporación de trabajadores especializados vs la formación de trabajadores locales. Sin embargo no todas las discusiones giraban en torno al conocimiento del oficio, para las empresas la incorporación de extranjeros significaba además la lealtad de los trabajadores. También se destacaba el beneficio que aparejaba la inclusión de trabajadores locales en la reducción de gastos. Por su parte, el gremio luchaba por el reconocimiento de los trabajadores formados que podían rendir el examen de idoneidad y ascender en el escalafón. En continuidad con estas discusiones circularon propuestas de organización para la formación de los trabajadores y de regulaciones del trabajo.

Respecto a la delimitación de los saberes hubo distintas instancias de definición curricular. En particular, en este capítulo se advirtió la diferenciación que se produjo simultáneamente entre los saberes del trabajo de los foguistas y maquinistas, y el saber de la elite técnica de los ingenieros vinculados a la industria ferroviaria.

Finalmente, presentamos una periodización posible para pensar la configuración del dispositivo de regulación de los saberes del trabajo de los foguistas y maquinistas ferroviarios. El hallazgo de un subsistema de educación y trabajo complejo, institucionalizado y federal para los foguistas y maquinistas de locomotoras exigió la revisión de nueva periodización que permitiera pensar el proceso de configuración de esa red. Construida al margen del sistema educativo nacional y de las ofertas de educación y trabajo como las escuelas de artes y oficios reguladas por el Estado, estas escuelas se organizaron a partir de otras alianzas con el Estado para su definición curricular.

Capítulo 2. Organización a la criolla de los maquinistas ferroviarios en un territorio de luchas y regulaciones

Este capítulo presenta los primeros pasos hacia la organización gremial, los motivos que impulsaron el establecimiento de la Sociedad, la primera Comisión Directiva y sus propósitos. Asimismo, a partir del análisis del primer Estatuto se caracteriza el tipo de organización que tuvo “La Fraternidad” y las formas de su funcionamiento. Además se examinan regulaciones para el manejo de los trenes en las primeras leyes para los ferrocarriles; y las propuestas y cambios en los Programas y Reglamentos para los exámenes que acreditaron y certificaron la idoneidad del maquinista.

Una vez presentado el encuadre inicial que dio “La Fraternidad” a su organización, se analiza el período entre las huelgas (1912-1917). En este interregno se busca demostrar la importancia de las luchas que enfrentó la corporación alrededor de las certificaciones, durante y posterior a la huelga de 1912, por la defensa de su propio sistema de ingreso, formación y acreditación. Con ese fin se exponen los reclamos gremiales por la incorporación de cesanteados, y las denuncias que llevó adelante “La Fraternidad” por la falta de formación de los adventicios y por la validez de los certificados que otorgaron las empresas para resolver el problema del personal en huelga.



Imagen 7: “Los pioneros del Oeste”
Ref: Homenaje a la Comisión Directiva Fundadora.
1887- 20 de junio- 1909 (RLF, Suplemento de “La Fraternidad”, junio de 1909)

2. 1. Fogonear la locomotora social

Los trabajadores del riel de aquella Argentina finisecular abordaron tempranamente su locomotora social (...) (Larroca y Vidal, 1987: 15).

Desde la fecha que corrió por primera vez “La Porteña” por los 10 kilómetros de riel del Ferrocarril del Oeste, entre la estación del Parque y La Floresta en 1857, hasta que un grupo de maquinistas reunidos en Asamblea el 20 de junio de 1887 decidieron conformar la “Sociedad de maquinistas y foguistas de locomotoras”, pasaron solo 30 años. Para entonces la extensión de los rieles alcanzaba casi 7000 km de vías⁴⁹ y el ferrocarril ya constituía el pilar del “proyecto modernizador” de la Argentina agro-exportadora.

“La Porteña” no sólo fue la primera locomotora que con material precario corrió por una vía deficiente (Bosques, 1970: 176) sino que además descarriló en su primer intento de viaje, cuando la “Sociedad del camino de fierro de Buenos Aires al Oeste” hizo sus primeros ensayos después de tres años de preparativos y organización. Según la leyenda ferroviaria⁵⁰, los accionistas consiguieron adquirir la máquina en Londres, “veterana de Crimea y desahuciada de la India”, en desuso y venerada en el Museo. Que los rieles se aflojaran y la locomotora “salte de la línea y se estelle en un

⁴⁹ En 1880 existían 2.475 km de vías férreas en explotación y otros 381 km en construcción (Lobato y Suriano, 2004: 252). Posterior a la crisis de 1890 y hasta 1914 se produjo una importante expansión de la red que pasó de 9.432 a 33.710 kilómetros de vía férrea. (ibídem, 296). La expansión material de la red aporta datos para dimensionar el crecimiento de trabajadores vinculados a esa industria. En el 1º Censo Nacional de 1869 se contabilizaron 495 maquinistas, en el 2º Censo Nacional de 1895 la cantidad de maquinistas pasó a 5627 y la población total del país tuvo un aumento demográfico del 121% respecto a 1869.

⁵⁰ “Había sido construida para la India y empleada en el sitio de Sebastopol, en la guerra de Crimea. La difusión de la trocha ancha -poco habitual en el mundo- se debe a esa circunstancia fortuita. Se la bautizó con el nombre de “La Porteña” y prestó servicios durante casi cuarenta años”. (Scalabrini Ortíz, 1964: 29). Schavarzer y Gómez (2006) también estudiaron su origen. En “Discusiones técnicas: la trocha y el oscuro origen de “La Porteña” (págs. 78-84), los autores propusieron que la trocha se adaptó a la dimensión de la locomotora y el material rodante comprado para la línea; aunque se desconocen las razones de la decisión. Respecto a las locomotoras, se encargaron a Gran Bretaña. El periódico local *La Tribuna* comentó: “el comisionado de la empresa de ferrocarril en Europa ha comprado en Londres los rieles, máquinas y demás que iban destinados a Balaclava y que cesación de la guerra hace innecesario.” El ferrocarril de Balaclava había sido construido en 1855 para abastecer a las tropas británicas en la guerra contra los turcos. Cuando la guerra terminó, fue desarmada y las instalaciones fueron enviadas a otras partes del mundo. Sin embargo, una historia de ese ferrocarril propuso que respecto a su destino final, los equipos habían sido comprados por los turcos.

gran zanjón rompiendo 80 metros de vía”, representa simbólicamente (volver sobre la imagen 4)⁵¹, la forma de irrupción y despliegue del ferrocarril en el territorio. Creemos, además, que la fiebre por su incorporación con materiales inadecuados o faltantes constituyó uno de los principales motivos para que los trabajadores de las locomotoras buscaran organizarse.

En un clima cercano a la crisis de 1890⁵², y luego de reuniones preparatorias entre el personal de máquinas de distintos depósitos del Ferrocarril del Oeste, surgió la iniciativa de algunos trabajadores de conformar una Sociedad. Según el relato oficial del gremio, la iniciativa de los *pionners* coincidió con la llegada al país de un norteamericano ligado a la organización sindical de ferrovías que desde 1873 funcionaba en los EEUU, la “Brotherhoods”⁵³. El acta inaugural se firmó una vez conformada la primer Comisión Directiva el 20 de mayo de 1887 con maquinistas pertenecientes a los depósitos de Mercedes, Pergamino, Merlo, Temperley y Tolosa:

[Membrete de la hoja: Ferrocarriles y Telégrafos de la Provincia de Buenos Aires]. Buenos Ayres, Mayo 20 de 1887

⁵¹ El ferrocarril y la República, Imagen 4, pág. 56.

⁵² Los orígenes de la crisis son objeto de discusión entre historiadores. Algunos ponen el foco en los vínculos de la Argentina con el marco internacional, el retiro de capitales inversores extranjeros produjo su crisis en la balanza de pagos. Otros señalan la importancia de los factores internos, en especial la irresponsabilidad de la política monetaria expansiva sostenida con endeudamiento externo, que generó una fuerte inflación y caos en la concesión de créditos, se desplomaron las importaciones por las tarifas altas, cayó el peso y en consecuencia el consumo. Rocchi, F. (2000): “El péndulo de la riqueza: La economía argentina en el período 1880- 1916”, En: Lobato, Mirta (dir.) El progreso, la modernización y sus límites (1880-1916). Nueva Historia Argentina. Bs. As.: Editorial Sudamericana, pág. 59.

⁵³ Ese dato no está documentado. En el mismo libro del cincuentenario de La Fraternidad sus autores ponen en duda ese origen, aunque construyeron el discurso de la fundación de La Fraternidad presentando los antecedentes de las “Brotherhood Norteamericanas” (Chiti y Agnelli, 1937: 19-25). En ese relato también se sostuvo que fue el norteamericano Whilhen Weiting, masónico perteneciente a una de las fraternidades existentes en EEUU, quien visitó el país en 1886 o principios de 1887 con la misión de interesar a los obreros ferroviarios argentinos en la agremiación. Sin embargo concluyen: “(...) hicimos las correspondientes gestiones para su confirmación, aunque por desgracia, infructuosamente”, consultando el dato en la Masonería argentina, en la Dirección de Inmigración y en revistas y periódicos de la época, “no nos fue posible confirmarlo por lo que, lamentablemente, el nombre del ilustre inspirador de nuestra Fraternidad debe forzosamente escapar a la historia” (Chiti y Agnelli, 1937: 25). En las memorias centenarias se propuso: “Más allá de la improbable identidad del visitante, el nombre que habría de elegirse aquí para la naciente sociedad gremial –La Fraternidad, traducción literal de Broterhood- respalda el convencimiento de que sus fundadores actuaron bajo la influencia o inspiración de aquellas poderosas hermandades de los obreros del riel en los Estados Unidos” (Larroca y Vidal, 1987: 19-20). Aún sin contar con la confirmación de los documentos que lo avalen, el discurso oficial prefirió sostener la hipótesis de un inspirador externo más que la organización local de los trabajadores.

Los que firman en el día de la fecha reunidos en asamblea han dispuesto nombrar la siguiente comisión Directiva para llevar acabo los primeros trabajos dela sociedad que se trata,

Resultando electos provisoriamente los siguientes señores, como presidente Don Aurelio Arévalo, como tesorero Don Serafín Rosendo y como secretario Don José Linares, vocales en el Depósito de Mercedes Don Vicente Pérez, Depósito Pergamino Don Carlos Terrible, Depósito de Merlo Ignacio Bertoloni, Depósito Temperley Don Avelardo Harvin, Depósito de Tolosa Don Manuel Carvallo.

Y para conformidad dela presente la firman: [firmas del presidente, secretario y tesorero].

Y para que conste van a continuación la firma de los presentes [...].⁵⁴

El grupo que integró esa Asamblea inaugural estuvo conformada por los integrantes de la Comisión Directiva junto a un puñado más de trabajadores, un total de diez y ocho maquinistas y foguistas que puso la piedra fundacional de lo que sería para el gremio el “edificio social”. Que fueran del F.C.O. no fue casual; ésta línea tuvo su impulso inicial con capitales locales, diferenciándose respecto de las líneas extranjeras. Su adquisición por capitales ingleses provocó un cambio radical en la forma de administración y la organización de los trabajadores no se hizo esperar.

La Sociedad inmortalizó la iniciativa y a la Comisión Directiva fundacional constituyendo la fecha como *el día social*, en su homenaje. Cada 21 de junio fue posible rastrear en su revista social, las declamaciones ante el hecho que nombraron como la gesta fundadora, incorporando además elementos de la coyuntura que permitieron engrandecer la hazaña y otorgaron nuevos sentidos en cada presente:

(...) mirando altivamente hacia el futuro, sentían en la unión y en el compañerismo el único medio de poner dique a la arbitrariedad y el abuso y encaminar al gremio hacia su levantamiento moral, intelectual y material (Con motivo del aniversario de la fecha social. RLF, Año II, Núm. 21, Junio 1º de 1909, p. 1).

Si bien el relato sobre la iniciativa de creación mantuvo la idea de un impulso externo con la llegada del sindicalista norteamericano, sus crónicas relataron sucesivos accidentes y abusos que los maquinistas enfrentaron y denunciaron en su trabajo diario. En las columnas de la revista oficial se presentaron distintos casos instando a los maquinistas a solidarizarse en los reclamos; dieron a conocer la

⁵⁴ Copia del Acta fundacional, certificada por escribano el 15 de junio de 2006.

situación de cada línea en cada localidad, y denunciaron las arbitrariedades de las empresas. Bialeto Massé también había registrado la situación:

La última huelga ferrocarrilera no ha obedecido a otras causas que a esa desconsideración hacia el personal y el servicio inhumano que se imponía. Tuve ocasión de remitir a V.E. varias hojas de servicio, probando que se había tenido en servicio guardatrenes durante cuarenta y una horas continuas, otras treinta y tres y muchos veinte y dos; a pesar de la jurisprudencia establecida por la Suprema Corte, (...) que establece la doctrina racional y terminante de que: “no puede hacerse cargo a un maquinista por haberse dormido o por otro descuido inevitable en una persona a la que se le obliga a trabajar en todas las horas del día y de la noche” (Bialeto Massé, 409- 410).

Para los maquinistas se presentaba una situación especial vinculada a la responsabilidad pública en el manejo de los trenes. La manera en que debían actuar frente a un accidente fue uno de los temas más publicados en los primeros años (p.e., RLF, Año II, Núm. 14, Noviembre de 1908, p. 6). Cada vez que ocurría un accidente, los maquinistas eran llevados a declarar y permanecían durante varios días detenidos, recibiendo todo tipo de abusos de la fuerza policial que los consideraba “presos comunes”. Por otra parte, las empresas descontaban los días de los salarios de los maquinistas que no se presentaban a trabajar por permanecer incomunicados hasta la resolución de la situación. Como la detención ocurría en la comisaría más cercana al accidente, los maquinistas quedaban abandonados, en ciudades lejanas a sus casas y a disposición del juez. A través de su revista el gremio mostraba el apoyo que ofrecía la corporación a cada uno de sus miembros. Para obtener la libertad bajo fianza, “La Fraternidad” pagaba la garantía a través de los fondos sociales que obtenía de las cuotas de sus socios. Mientras, concientizaba a los trabajadores por la falta de apoyo de las empresas y la responsabilidad que rehusaban asumir:

Se juzga responsable al maquinista por el hecho de que su máquina es la que causa el choque, pero no se ahonda para comprobar que una vía libre mal dada, un cambio mal cerrado, o un material defectuoso, son los verdaderos y únicos responsables directos de los accidentes ocurridos (RLF, Año II, Núm. 16, Enero de 1909, p. 3).

La Sociedad denunció a las empresas a través de casos particulares y anticipó los peligros a los que quedaban expuestos por el incumplimiento de los Reglamentos Generales, los desperfectos en las máquinas, las explosiones de calderas, la ausencia

de construcción de barreras y guarda-ganado en los cruces de camino o calles a nivel, entre otras impericias que las empresas provocaban por falta de inversión y mantenimiento. De esta manera la Sociedad organizó una agenda de lucha a través de la organización colectiva que atendió los emergentes pero que también traccionó hacia la concreción de nuevas regulaciones. La Fraternidad fogueó ese malestar y el médico catalán supo advertirlo en su informe:

Ese espíritu de huelga está constantemente vivo, más que por los recargos de servicio y la escasez de los salarios, por la falta de consideración y de respeto de los jefes superiores hacia el personal inferior, que se siente herido hasta en su amor propio” (Bialet Massé, p. 407).

Los accidentes, muertes y descarrilamientos constituyeron experiencias traumáticas en el trabajo ordinario de los maquinistas ferroviarios. Estas situaciones motivaron la organización y defensa colectiva, y cristalizaron una determinada forma de construcción de sí mismos, como “mártires del progreso”. Si bien la victimización fue un elemento clave en la construcción de la identidad del maquinista, también se articuló a un conjunto de saberes que activaba en el manejo de las locomotoras. En la lámina de la página siguiente pueden reconocerse el entramado de saber y sufrimiento que los trabajadores del gremio atravesaban en su cotidianeidad, a través de los distintos puestos que proponía la carrera de este oficio.

Saber e identidad fraterna se constituyen mutuamente, para cada uno de los puestos del escalafón que promete una carrera de ascenso y mejora a través de la adquisición de nuevos saberes. Desde los púberes aprendices del galpón-“niño que llega y entre las ruedas brutas del trabajo toda su infancia y libertad entrega”- como “limpia- máquinas”, “iluso(s) de un arriba desde abajo”; pasando como pasaleña sobre el tren, avivando el calor de la caldera con los troncos “que al foguista arroja”, y aunque en un puesto menor, también él “héroe del trabajo”. Finalmente, el foguista y maquinista de locomotoras, quienes rinden un examen de idoneidad para su puesto, “socios” en conducir el “monstruo de acero”, atento el maquinista al terreno y las señales de las vías, a la conducción y el freno mientras el foguista a su lado regula y controla el buen funcionamiento de la caldera.

El maquinista.
Sobre el monstruo de acero que devora
la vasta inmensidad, sobre los rieles;
atento a cada luz que se colora
y a la burbuja fiel de los niveles,

hay un hombre que, esclavo del progreso
es amo de su dócil mecanismo
y cruza en el relámpago de un beso
la cumbre, la llanura y el abismo...

¡la diestra en la palanca! Son sus ojos,
almas que indagan en la dura brega
los discos verdes y los discos rojos

y si el Destino y el azar lo quiere
es quien primero a plataforma llega
y es el primero que en el choque muere.

El foguista.
En el horno voraz, pausado arroja,
carbón o leña, que su garfio iguala...
¡la puerta del hogar hambrienta y roja
espera los saludos de su pala!...

Su vista del manómetro en la cifra;
el temblor del nivel siguen sus ojos,
y entre, dos cargas de carbón, descifra
los discos verdes del los discos rojos.

La pala, el inyector y el lubricante
requiere sus esfuerzos de gigante,
que el fuego aureola con rojizo toque;
y es, como su “socio”, por sagrada norma,
quien, también el primero en plataforma
le acompaña a morir llegado el choque!...



El pasaleña.
Del tender oscilante, marcha encima
y no doblégan a su enorme esfuerzo,
la lluvia pertinaz, ni el rudo clima
ni el sol que quema, ni el helado cierzo.

Y tronco a tronco, la repleta carga
De árboles muertos al foguista arroja,
Y es a cada impulsión de la descarga
La llama del hogar más viva y roja...

Y arriba, sin resguardo, marcha erguido;
erguido como un héroe del trabajo
y siempre triunfador, jamás vencido;

pues cada leño que su brazo empuja
es fuerza por hacer, que el echa abajo
para que el agua en la caldera ruja...

El limpia-máquinas.
Esclavo del galpón; niño que llega
y entre las ruedas brutas del trabajo
toda su infancia y libertad entrega
iluso de un arriba desde abajo.

Esclavo del galpón, niño que el nombre
de la labor adora en su mutismo...
¡Es un niño que anhela hacerse un hombre
y ser un hierro más del mecanismo!

Al monstruo limpia, y bruñe y acicala;
luego será un esclavo de la pala;
luego del regulador tendrá su mano;

para que luego, si el Destino quiere
sea otro esclavo del progreso humano
y otro “primero” que en el choque muere.

Imagen 8: “Carrera y escalafón del oficio según los fraternales”
Ref: RLF, lámina por el 30° Aniversario de la Fraternidad: 1887- 20 de junio- 1917.

Como esclavos del progreso y amos del mecanismo del monstruo de acero devorador, amalgamaron saber e identidad a través de la llamada “familia fraterna” que conjugó pertenencia gremial, comunión traumática y saber compartido. Por otra parte, estos trabajadores construyeron distintos mecanismos de ingreso a la corporación a través de los cuales aseguraron su reproducción. Esos mecanismos se apoyaron en la filiación familiar, por lo cual el pasaje de niño-aprendiz a maquinista se sustentó en la doble operación de la educación familiar y la instrucción gremial. Sobre este tema vamos a volver al trabajar, en la construcción identitaria que albergó la alianza escuela- hogar dentro del gremio.⁵⁵

La expresión material sobre cómo concibieron a la organización y a los socios se reflejó en la redacción de los estatutos. Al poco tiempo de fundarse como Sociedad de Maquinistas y Foguistas de Locomotoras, “La Fraternidad” aprobó su Estatuto⁵⁶ dejando perfilado su carácter gremial y corporativo. Entre los propósitos de la creación (Título 1, “Fines de la Sociedad”) se leen los cimientos de la asociación gremial: la solidaridad entre socios y las mejoras materiales y simbólicas de los trabajadores de las locomotoras.

- Art. 1º (...) a) Propender al mejoramiento de las condiciones de vida y trabajo de todos los Maquinistas y Foguistas de Locomotoras de la República.
- b) Adelantar y difundir los conocimientos técnicos y prácticos, necesarios a las personas de este gremio,
- c) Propender a la unión entre los socios y a que éstos se ayuden y sostengan recíprocamente en todos aquellos propósitos lícitos que en nada contradigan a los estatutos y reglamentos aprobados de las diferentes líneas férreas del país.
- (...)

⁵⁵ Ambas ideas son recuperadas más adelante, por un lado en el relato construido alrededor de la muerte del maquinista Carlos Gallini, director de la Escuela Técnica de Rosario, F.C.C.A. Ver subtítulo 4.3., “La Gallini como analizador de las prácticas de las escuelas fraternas”, que refuerza la idea de mártires del progreso. Por el otro, en el capítulo 6 donde se trabaja alrededor de la identidad de la autodenominada familia fraterna.

⁵⁶ Los Estatutos de LF fueron discutidos y aprobados con la presencia de 26 socios reunidos en Asamblea el día 1º de abril de 1888 en el local de la Sociedad “Italia Unita”. Este número sigue informándonos de los pocos representantes que definen el encuadre de la organización. Fueron presentados al Ministerio del Interior en febrero de 1889 para ser aprobados. Se buscaba además el reconocimiento de LF como persona jurídica. Eduardo Costa, procurador de la Nación, aprobó la solicitud y para 1º de marzo de 1889 el presidente de la República, Juárez Celman, aprobó los Estatutos de la Sociedad. En: Estatutos de la Sociedad “La Fraternidad” de Maquinistas y Foguistas de Locomotoras. Buenos Aires. Imprenta Victoria, Anderson y Cía. San Martín 32. / Statutes of the Society “La Fraternidad” of Locomotive Engineers and Firemen.

e) Fomentar los hábitos del trabajo y de economía, a cuyo efecto podrán crearse cajas de ahorro, academias de instrucción y tomar aquellas disposiciones que coadyuven a este fin.

El carácter corporativo cerró sus luchas en defensa de los intereses de los oficios que nucleaba, -maquinista, foguista, pasa leña y limpia máquinas-. Atravesar esa carrera requirió de una preparación técnica especial, acreditar la rendición de un examen de idoneidad y la obtención de un certificado habilitante. Estas características redundaron en mejoras materiales que distanciaron a estos trabajadores del resto de los ferroviarios de los talleres y peones. La acreditación y certificación de los saberes funcionó como mecanismo de distinción por el hecho de estar “calificados” (Godio, 2000: 84). La corporación defendió esa posición, la fortaleció y reprodujo a través de la reivindicación de un saber que necesitó de la acumulación de experiencia en el trabajo y una preparación específica en un espacio de formación:

(...) trabajar por lo menos un año como limpia- máquinas, para estudiar prácticamente todas las piezas y mecanismos de la locomotora y enseguida, también por lo menos, un año de práctica como foguista interino en los servicios de maniobras y auxiliares para recién acompañar a los maquinistas en los servicios más complicados” (RLF, Año V, Nro. 55, Mayo de 1912, p. 4).

La distinción hizo que “La Fraternidad” se reconociera como un elemento selecto entre el conjunto de los trabajadores ferroviarios. Según Gordillo (1988), estas características hicieron que el grupo “se sienta bastante cerca de las aspiraciones de los sectores medios y no tan identificados con los intereses de la clase trabajadora”. También la corporación fortaleció esa posición de “aristocracia obrera”⁵⁷ a través de una representación diferenciada del resto, un determinada forma de organización gremial y la elección de una especial estrategia de lucha.

En primer lugar, “La Fraternidad” planteó absoluta prescindencia política e ideológica en sus Estatutos y ratificó esta característica en cada cambio que hizo en su regulación excluyó a la corporación de participación oficial en los congresos y discusiones de los partidos políticos.

⁵⁷ Hobsbawn, E. (1987) “El mundo del trabajo. Estudios históricos sobre la formación y la evolución de la clase obrera”. Barcelona: Crítica, págs. 274-ss. Para los maquinistas argentinos: “Los maquinistas poseían una conciencia de pertenencia a una minoría selecta, instalada en la cima de la clase trabajadora, que les daba una sensación de respetabilidad, superioridad personal y diferenciación respecto al resto de los trabajadores. (Suriano, 1991:95-ss).

Art. 2°. Quedan completamente excluidas de los fines de la Asociación las cuestiones políticas y religiosas, como también la extensión de la Sociedad fuera de los límites de la República o la alianza de otras Sociedades análogas del extranjero. (Estatutos, 1888)

Esas ordenaciones buscaron poner cota firme a las adscripciones políticas que tenían muchos trabajadores extranjeros y locales, en particular a organizaciones anarquistas cuyos principios de confrontación para la lucha se alejaba de aquellos que buscaba imponer como oficial la “La Fraternidad”. Aún así, su influencia se reflejó en la organización de este gremio. Las relaciones de los obreros y el centro internacional permitieron un paso importante para las condiciones de despliegue del movimiento obrero en nuestro país (Godio, 2000: 87), aunque en la legitimación *hacia adentro* se alejaron de estas posiciones, disciplinando en este principio a una importante proporción de maquinistas. Sin embargo, cuando años más tarde “La Fraternidad” necesitó de una fuerza de choque numéricamente más importante para extremar sus estrategias de lucha⁵⁸, recurrió al conjunto de los ferroviarios para la organización de alianzas estratégicas.

Esa postura moderada en defensa del oficio, más pragmática que revolucionaria, hizo que sus reivindicaciones se basaran en concesiones parciales y que para alcanzarlas utilizaron la vía legalista y negociadora a través de canales institucionales y sólo recurriendo a la huelga en casos extremos. Según Gordillo (1988), el fuerte perfil negociador del gremio se apoyó en el papel estratégico del personal de la Sociedad dentro de la estructura agro-exportadora. La sola amenaza de paralización ponía en peligro la economía nacional basada en el transporte de materias primas hacia el puerto de Buenos Aires a través del sistema ferroviario nacional.⁵⁹

⁵⁸ La ausencia de apoyo del movimiento obrero en la huelga de los maquinistas de 1912 fue para La Fraternidad una enseñanza tardía. Durante más de 30 años había ignorado la solidaridad de clase, sin embargo se encontraron ante la necesidad de “ampliar la organización haciéndola extensiva a los demás gremios afines para llegar a la mayor solidaridad por la mancomunidad de esfuerzos”. En Suriano, *ibídem*, p. 95.

⁵⁹ Los trabajos de Mónica Gordillo y Julio Godio fueron referencias importantes para la comprensión del las luchas sociales del gremio, sin embargo es importante diferenciar en cada trabajo distintas problematizaciones y períodos de análisis. Gordillo trabaja el papel de “La Fraternidad” en el movimiento obrero entre 1919 y 1922, años posteriores a las enseñanzas de 1912 y contemporánea a la organización conjunta de LF con el resto de los trabajadores ferroviarios y en vinculación con movimientos internacionales. Godio, por su parte, analiza el primer despliegue del movimiento

Para que estos principios se reprodujeran sin conflictos fue necesario establecer un fuerte encuadre “hacia adentro”. La Sociedad lo expresó a través del concepto de “Disciplina social”:

El secreto de esta loable virtud [la disciplina societaria] reside, precisamente, en el tino y justeza con que proceden y han procedido siempre las cabezas dirigentes de la organización que, antes que nada, han sabido ajustarse estrictamente a los Estatutos no permitiendo tampoco salir de él a los asociados. (“La disciplina societaria”, En: Chiti y Agnelli, 1937: 73)

La disciplina social se instaló a través de una doble vía. Hacia el interior, produjo las correcciones necesarias para mantenerla y hacia el exterior, a través del ataque a *los detractores* de la corporación (Chiti y Agnelli, 1937: 79).

Sin embargo, en pocos casos “La Fraternidad” culpabilizó al trabajador. En el relato oficial las “bajas” de los socios fueron producto de la desmoralización que producían las empresas hacia el personal, con la consiguiente división entre los trabajadores. En el libro del cincuentenario se transcribió una resolución de 1907 suscripta por la Liga de Gerentes de las empresas del B. A. y Rosario, y del Central Argentino “integrada y dirigida por las altas jefaturas y una de las que más se encarnizaron en su lucha contra La Fraternidad” (Chiti y Agnelli, 1937: 80). En su momento, el formulario se hizo circular entre los trabajadores para que supieran cómo las empresas los persuadían para contar con su apoyo:

Firmo a continuación en constancia de que, en caso de ser admitido al servicio (...) me asociaré a la Sociedad de Socorros Mutuos del Ferrocarril de acuerdo con sus reglamentos y que no formaré parte de ninguna sociedad de resistencia comprometiéndome a mantenerme fiel a la empresa en caso de huelga, etc. (...) (Chiti y Agnelli, 1937: 79).

Hay que admitir, al mismo tiempo, que la Sociedad se organizó equidistante entre un discurso que obligaba “a mantenerse fiel a la empresa en caso de huelga”, y otro que entendía que no cometer desórdenes o tendencias subversivas podía significar abandonar sus estrategias de lucha. Este último fue representado por los libertarios,

huelguístico entre 1881 y 1890, que en la historia del movimiento obrero y para el autor, constituye una etapa preparatoria de acumulación de fuerzas. Ambas hipótesis no se contradicen y presentan líneas de continuidad con la periodización construida en esta tesis.

quienes según Gordillo sostenían un “sindicalismo de oposición”, distante al sindicalismo de negociación de “La Fraternidad”.

Sin embargo no fue la única estrategia que utilizaron las empresas para desestimar a los trabajadores que se asociaban a “La Fraternidad”. También amenazaron las filas de corporación sumando trabajadores de otros oficios durante los períodos de huelga e incorporando obreros extranjeros. Según Godio (2000, 79-80), esa presión era posible por el poder económico que ostentaban las empresas. Sin embargo, Soriano (1991: 95) propuso que la obligatoriedad de saber leer y escribir perfectamente el idioma castellano bloqueó la contratación de maquinistas del exterior y obligó a las empresas a recurrir al personal formado en el país. Resulta interesante esta posición para pensar la limitación del poder -aparentemente ilimitado- a las empresas impuesta por una regulación local. Además, se torna relevante para la hipótesis de la tesis puesto que el freno de la regulación visibilizó un espacio vacío para la alfabetización que ocupó rápidamente el gremio.

Otra de las correcciones *hacia adentro* fue la regulación sobre las cesantías de los socios por “cuestiones disciplinarias” o atraso en sus cuotas sociales. En los Estatutos fundacionales se lee:

Art. 14. Serán declarados cesantes:

- a) Los socios que dejaran pasar tres meses sin abonar sus cuotas (...)
 - b) Los que introduzcan desórdenes o tendencias subversivas al orden y prosperidad de la Sociedad.
 - c) Los que en el servicio dieran lugar a castigos degradantes para el gremio o que cometieren alguna falta grave a juicio de la CD.
- (...)

Art. 30. La CD podrá apercibir o suspender de la Sociedad a todo socio que por mala conducta se hiciere acreedor de ello;

Según los Estatutos, los socios suspendidos o expulsados podían apelar dentro de los diez días posteriores a la decisión de la CD, y ante la Asamblea, la declaración de su cesantía. La presentación de solicitud debía hacerse por escrito y con el apoyo de al menos veinte socios. En el marco de los mecanismos de disciplinamiento que se vienen analizando, resulta tan improbable pensar la reunión, firma y apoyo de 20 socios para discutir una decisión de la CD frente a una expulsión, que nos inclinamos a

entenderlo más como un mecanismo para fortalecer la “impugnación entre socios” dentro de la corporación, que como “apoyo entre socios”.

En relación a su estructura, “La Fraternidad” se organizó centralizada en Buenos Aires a través de su Sección Central, en donde funcionó la Comisión Directiva y se desarrollaron las Asambleas generales. Además fue fuertemente jerárquica a través de la Comisión Directiva Central que mantenía comunicación radial con los representantes de cada una de las Comisiones Directivas Seccionales. El órgano principal de comunicación entre la CD central, las secciones y los afiliados fueron las circulares internas, y más adelante, La Revista “La Fraternidad” (RLF) cuya oficina de redacción se encontraba también en Buenos Aires. La CD central notificó las líneas generales de la organización, los posicionamientos políticos frente a los conflictos, las novedades y nuevos emprendimientos a través de CD de las seccionales quienes a su vez se encargaron de retransmitir las novedades al resto de los asociados.

Centralismo, organización jerárquica y disciplina social fueron tres elementos indisolubles para amalgamar el carácter corporativo de La Fraternidad:

Mediante el sistema centralista se impone disciplina societaria al afiliado, quien debe acatar, dentro de lo remarcado por los Estatutos, desde luego, todas las disposiciones y pronunciamientos del cuerpo central o asamblea general anual; disciplina ésta que ha dado origen a todos los triunfos y conquistas de la organización desde sus comienzos.” (“El centralismo de “La Fraternidad””, En: Chiti y Agnelli, 1937: 73).

La opción de “La Fraternidad” por este tipo de organización legalista y centralizada tuvo en los horizontes de la época formas alternativas a las adoptadas. Una de ellas fue la organización a través de una unión de sindicatos y federación, ya que el modelo de sindicato centralizado y disciplinado era compartido por un pequeño grupo selecto de obreros ferroviarios. El resto se mostraba reacio a esta propuesta tal vez debido a la inestabilidad característica en los oficios menos especializados del transporte ferroviario (Gordillo, 1988: 9). Ese punto no fue un problema para “La Fraternidad”, que nucleando un solo oficio, garantizaba además una carrera organizada a través de la adquisición gradual y sistemática de saberes que ellos mismos impartían.

Para asegurar la reproducción corporativa se establecieron mecanismos de control sobre el ingreso de los socios. Los requisitos para el ingreso a la Sociedad

fueron “ser empleados como maquinistas o foguistas de locomotora de alguna empresa de la República o presentar los correspondientes certificados que acrediten su profesión de tal dentro y fuera del país” (Art. 6º, inc. a). Además no debían tener penalidad alguna (art. 6º, inc. b) y debían ser presentados por miembros de la Sociedad:

Art. 7º. Los aspirantes a ingresar como socios activos deberán presentar a la CD una solicitud acompañada de los comprobantes de que habla el art 6º inc. a), en la que manifiestan su conocimiento y conformidad con los Estatutos vigentes, siendo además apoyada por dos socios.

Cuasi medieval, la incorporación de nuevos socios necesitó del apoyo de miembros de la corporación. Aún así, la Comisión Directiva tuvo entre sus atribuciones (Estatuto, 1889, Art. 29, 8º) aceptar y rechazar a las personas que solicitasen ingresar a la Sociedad realizando una votación entre los integrantes de la CD a través de bolillas blancas y negras. Los aspirantes que obtuvieran en su solicitud al menos dos bolillas negras eran rechazados de manera automática.

A través de estas prácticas, y en el desarrollo y consolidación del poder de la Sociedad, se fue configurando una forma particular de incorporación al trabajo en este oficio, o la incorporación a la corporación (aunque no es lo mismo funcionó más o menos de manera análoga). Además del control sobre el ingreso de socios, se facilitó la incorporación de los hijos, sobrinos y nietos de los maquinistas asociados. Los vínculos filiales reforzaron los mecanismos de control y disciplina hacia el gremio por un lado, y de garantía hacia las empresas para la incorporación de un “buen trabajador”, por el otro. Al mismo tiempo robusteció los vínculos de solidaridad y unión a través de la pertenencia a una familia más amplia, la “familia fraterna” (Ver inciso c) del Art. 1). En los primeros Estatutos, y sobre las “Composición de la Sociedad” (Título II, art. 13º) se lee:

Los hijos de los socios fundadores tendrán derecho a ingresar a la Sociedad sin pagar cuotas de ingreso siempre que reúnan las condiciones exigidas en el art 6º.

Finalmente, sobre los propósitos expresados al comienzo de este acápite, correspondientes al Art. 1º de los Estatutos: “adelantar y difundir los conocimientos técnicos y prácticos” necesarios para la actividad, y “fomentar hábitos de trabajo y

economía” para lo cual podrían crearse academias de instrucción; La Fraternidad realizó una importante tarea educativa. Fue a través de la transmisión de los saberes para el trabajo que el gremio cimentó su estructura organizativa. Estas aspiraciones del Estatuto de 1889 fueron solo los primeros fogoneos de lo que constituyó una importante red de escuelas técnicas organizadas, financiadas y dirigidas por La Fraternidad. Sobre este tópico nos detendremos en los próximos capítulos.

2. 2. Primeras regulaciones para los saberes del trabajo de los foguistas y maquinistas ferroviarios

La crítica es amarga; pero los hechos no son de quien los relata, sino de quien los produce. (Bialet Massé, 1985: 404)

“Es indudable por otra parte, que un maquinista formado solamente en el terreno de la práctica, no alcanza a dominar por completo su oficio, mientras no se haya posesionado de ciertos principios generales de Física y Mecánica que son comunes a todas las máquinas, es recién entonces que puede desempeñarse con soltura y conciencia en la solución de los diferentes problemas que pueden presentarse, así como subsanar cualquier defecto debido a causas puramente naturales o a accidentes fortuitos aun cuando tuvieren lugar por primera vez”. (Otto Krausse, Mayo 13 de 1898)⁶⁰.

La Ley General de Ferrocarriles Nacionales N° 2.873 de 1891 fue una de las primeras regulaciones ferroviarias. Allí se consideró el deber que tenían las empresas en la formación de sus trabajadores y la necesidad de creación y sostenimiento, por parte del Estado, de una escuela para la formación de maquinistas. Entre los artículos referentes a las “Obligaciones de las empresas” (Capítulo IV, Título III: Disposiciones comunes a todos los ferrocarriles) estipuló:

Art. 65°.- Es deber de las empresas velar porque todos sus empleados sean diligentes e idóneos. Su responsabilidad hacia los pasajeros y cargadores por

⁶⁰ Carta enviada por Otto Krause al maquinista Aurelio Arévalo en respuesta al envío de su trabajo, un manual para la preparación de los aspirantes a maquinistas. Para esa fecha Otto Krause se desempeñaba como catedrático de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales en la Universidad de Buenos Aires. Había sido además, Jefe de Material y Tracción del Ferrocarril del Oeste de la Provincia de Buenos Aires. Desde 1897 tuvo la dirección técnica del Departamento Industrial anexo a la Escuela Nacional de Comercio de Buenos Aires que en 1899 fue transformada en la primera Escuela Industrial de la Nación (Puiggrós y Gagliano, 2004: 121-122).

daños resultantes de faltas de sus empleados, se extiende a todos los actos ejecutados por éstos en el desempeño de sus funciones.

En caso de accidentes, incumbe a las empresas probar que el daño resulta de caso fortuito o de fuerza mayor.

Y reglamentó que el destino de las multas financiaría la formación de los maquinistas (Título VI, Disposiciones diversas),

Art. 95°.- El importe de las multas que se impongan con motivo de la aplicación de esta ley a los ferrocarriles nacionales, será destinada a formar un fondo especial para la fundación y sostenimiento de una escuela de maquinistas y foguistas.

Ambos artículos resultan sugestivos en varios sentidos. La ley se promulgó cuatro años después de organizada “La Fraternidad”, en el marco de denuncias de los trabajadores por los abusos que impartían las empresas. Tal como propuso el artículo 65°, las empresas eran las responsables por los daños causados por fallas de sus empleados y por tanto les correspondía velar por su formación y probar su inocencia. Sin embargo, las empresas no asumieron tal responsabilidad y los maquinistas fueron culpabilizados y juzgados en forma individual, sin ningún apoyo o acompañamiento por parte de las empresas.

Por otro lado, entre el deber impuesto en el Art. 65° a las empresas respecto a la idoneidad de sus empleados, y el uso de las multas para un fondo especial de escuelas para maquinistas del art. 95°, pareciera proponerse una responsabilidad compartida entre las empresas y el Estado respecto a la formación. En el Informe de la Comisión de Legislación de la Cámara de Diputados de la Nación, integrada por Osvaldo Magnasco, Ernesto Pellegrini y Manuel Gonnet para fundar el despacho de la ley, la comisión expresó:

No hemos de dar por terminada nuestra delicada tarea sin antes recordar al Poder Ejecutivo que los reglamentos de una Ley de ferrocarriles valen más que la ley misma. Esta no puede salir del círculo estricto de las generalidades; sus lineamientos son los de todo acto legislativo; no penetran el detalle, a las menudencias importantes; esbozan el asunto dando el plan y el sistema.” (Diario de Sesiones de la HCDN, sesión del 17 de noviembre de 1891, p. 559).

No es en vano subrayarlo puesto que la ley no tuvo reglamentación hasta 1936. En su *Informe*, Biale Massé entendió la letra de la ley incompleta, hasta tanto se aprobara una Ley de Trabajo:

Nuestra hermosa Ley de Ferrocarriles parte de la base de un personal suficiente e idóneo, sin el cual la industria de transportes se convierte en un desastre; toca a la ley del trabajo hacer posible el cumplimiento de la primera, asegurando la formación del personal instruido, inteligente, probo, con perfecta conciencia de sus deberes; en una palabra, el personal dirigente idóneo, competente, de que hablan los arts. de la citada ley (Biale Massé, 1985: 403).

La ley 2.873 creó, además, la Dirección General de Ferrocarriles dependiente del Ministerio de Obras Públicas para el ejercicio de la función gubernativa del Estado que quedó “a cargo de un ingeniero con el título de Director General de Ferrocarriles” (Art. 69°, LGF)⁶¹. Entre las funciones de la Dirección se consignó (LGF, Título IV, De la inspección Gubernativa de los ferrocarriles en explotación. Art. 71°):

26. Proponer al Ministerio de Transporte, para su aprobación por el Poder Ejecutivo, la reglamentación específica de las leyes de trabajo, en cuanto tengan atinencia con el personal ferroviario, teniendo en cuenta las reglamentaciones generales que se dicten para las mismas; y controlar su aplicación.
29. Habilitar al personal de conducción para el desempeño de sus tareas.

Volviendo sobre los artículos presentados, en particular sobre el art. 95 que procuró por un fondo para la creación y sostenimiento de escuelas para maquinistas y foguistas, no se encontró ninguna acción concreta en esa dirección por parte de las empresas y/o el Estado. Tampoco se estableció, en el corto plazo de esa ley, un Reglamento de trabajo. Si hubo alguna instancia de formación previa a la red que institucionalizó el gremio, fue producto de la organización entre un grupo de maquinistas y distintos profesionales vinculados a la organización del aparato estatal, aunque las acciones se realizaron fuera de su órbita. Finalmente, respecto a la habilitación del personal de conducción para el desempeño de sus tareas (Art. 71°, inc. 29), la acreditación y certificación de los saberes fue la única prerrogativa que resguardó la Dirección General de Ferrocarriles Nacionales, a través de un Programa y Reglamento de examen.

⁶¹ A través de este artículo se visualizan el círculo virtuoso, que propuso Palermo, entre el gobierno y los ingenieros, que se presentó en el subtítulo 1.2.

Para ese fin, la Dirección presentó un “Proyecto de Reglamento” en 1896 para los exámenes de los aspirantes al certificado de *Maquinistas conductores de locomotoras*. Previa a esta regulación, existían en el territorio los diplomas otorgados por el Departamento de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires, pero luego del Proyecto quedaron unificados junto con el resto de los ferrocarriles de la República.

El Reglamento de examen significó para el gremio la posibilidad para organizar mecanismos de control en los ascensos. Hasta ese momento, “La Fraternidad” denunciaba la exposición de los aspirantes que “debían forzosamente estar supeditados a los caprichos de las superioridades quienes, antojadizamente, lo ascendían o no, según sus conveniencias” (Chiti y Agnelli, 1937: 177). El capricho, según el discurso del gremio, estaba sujeto a la procedencia de los aspirantes: si estos eran propagandistas de la organización, entonces se los estancaba y confinaba a secciones lejanas. Si en cambio los aspirantes eran hombres de confianza de las empresas, más allá del merecimiento por su capacidad o estudio, eran promovidos en los exámenes.

En varias oportunidades se habían establecido convenios al respecto, pero en la mayoría de las veces éstos no eran cumplidos por la superioridad quienes trataron siempre de eludir tales compromisos (Chiti y Agnelli, 1937: 177).

El Proyecto presentado se justificó en “las exigencias del buen servicio público en cuanto a la seguridad de los viajeros y conservación del orden”⁶² y en el artículo 71, inc. 29 de la LGF que exigía esta regulación. Entre los considerandos se presentó a la Dirección de Ferrocarriles como su mentor, con la conformidad del Procurador General de la Nación y el Departamento de Ingenieros Civiles. “La Fraternidad”, sin embargo, estuvo ausente. Las presiones del gremio para establecer acuerdos al proyecto original permitieron torcer el rumbo de algunos de los puntos convenidos dos años después. Así versó en sus memorias:

En diciembre de 1898, entre el Presidente de la Dirección General de Ferrocarriles de la Nación, Ingeniero Carlos Maschwitz, y los representantes de la Sociedad Ricardo Dallison, Presidente José Molinari, Venancio Spinelli, José

⁶² Entre los considerandos del Proyecto de Reglamento, aprobado por Decreto por el Poder Ejecutivo el 29 de agosto de 1896; con la firma de Uriburu y Quirno Costa.

Iparraquirre, Antonio Arévalo y Guillermo Tello, Secretario- Gerente, se convino lo siguiente: (...) (Chiti y Agnelli, 1937: 177).

Uno de los puntos conflictivos entre la propuesta original y las demandas de “La Fraternidad” fue el plazo (de seis meses) que propuso el Proyecto para la organización de los exámenes y la presentación de todos los maquinistas no diplomados. También se reconoció la validez de los exámenes y diplomas ante el Departamento de la Provincia y se estableció como requisito para rendir el examen tener al menos un año de práctica como foguista. Para quienes estaban en ejercicio del cargo sin haber rendido examen, se los instó a presentarse lo antes posible y se fijó la imposibilidad de recibir el diploma de maquinistas a quienes no supieran leer ni escribir. Este fue otro de los puntos en tensión. Mientras tanto, se dispuso otorgar un “diploma auxiliar” para seguir desempeñando el cargo junto a un plazo perentorio para que aprendieran a leer y a escribir y volvieran a presentarse al examen.

Se acordó también el lugar de la toma del examen por parte de las comisiones examinadoras, quienes se trasladarían a cada depósito para evitar los gastos a los maquinistas y foguistas. Además, se propuso que:

(...) se les señalará un libro oficial en la cual podrán estudiar las respuestas y por el que preguntarán los examinadores” (punto 9º, Convenio entre la Dirección General de Ferrocarriles de la Nación y los representantes de la Sociedad de diciembre de 1898, En: Chiti y Agnelli, 1937: 178).

Respecto a este punto, “La Fraternidad” produjo una variedad de manuales y/o catecismos para la preparación de los exámenes de idoneidad. Desconocemos si el libro oficial del que hace referencia el reglamento realmente existió desde la Dirección de Ferrocarriles. Sí sabemos que el primer libro didáctico fue el Catecismo del maquinista Arévalo publicado en 1898⁶³, el mismo año que se acordó el nuevo Reglamento con la participación de “La Fraternidad”.

Finalmente, el proyecto de Reglamento decretado por el Poder Ejecutivo fue revisado en 1898 incorporando algunos de los puntos negociados por el gremio. El

⁶³ El “Catecismo o guía práctica del maquinista conductor de locomotoras” fue escrito por Aurelio Arévalo que buscó dar legitimidad a su escrito a través del pedido de aval del ingeniero Rómulo Ayerza, ex presidente de la Dirección General de Ferrocarriles Nacionales; del ingeniero Otto Krause, ex jefe de Material y Tracción del F.C.O. de la Provincia de Buenos Aires; y la opinión del ingeniero Julio Krause, que respondieron a su pedido ese mismo año.

nuevo reglamento dispuso que se llevaría un Registro especial de quienes rindan examen en la Dirección de Ferrocarriles, consignando nombre, edad, nacionalidad, ferrocarril que lo ocupa y resultado del examen (Art. 2º). También se otorgaría “el diploma y boleta correspondiente” para la acreditación a quienes resultasen aprobados en el examen como “maquinistas conductores de locomotoras en toda la República” siendo firmados por el Presidente, Inspector General y Secretario de la Dirección (Art. 3º). Por otro lado, la Dirección de Ferrocarriles podía anular su diploma en caso de cometer “una acción criminal, que hubiese causado accidentes por negligencia u observara mala conducta”, dándolo a conocer a todos los ferrocarriles de la República (Art. 4º).

Los Arts. 5º y 6º tuvieron mayor revisión, en el primer caso respecto al plazo para obtener el diploma o en caso contrario no podrían conducir locomotoras; el segundo, sobre la multa de \$ 500 m/n para las empresas que empleasen maquinistas sin título. En ambos casos se buscaron soluciones alternativas que incluyeron el reconocimiento de las condiciones que habían alcanzado los conductores, previas al reglamento original. En sólo dos años quedaron sin efecto las normativas que se habían fijado en 1896.

En relación al examen en sí mismo, el Proyecto original estipuló una Comisión examinadora compuesta por tres miembros: el Inspector del Ferrocarril, el Jefe de Tracción y Talleres del Ferrocarril (cuando se tratase de maquinista de alguna empresa), y quien presidiría la mesa, ya fuera el Inspector General, Sub- Inspector General o el Jefe de Sección de Transportes y material rodante (Art. 11º). Entre los requisitos a acreditar para obtener el título de “Maquinistas conductores de locomotoras”, los aspirantes debían (Art. 12º):

- a) No padecer de daltonismo.
- b) Tener sentido del oído en perfectas condiciones.
- c) No sufrir enfermedades nerviosas, ni aneurisma o arterio esclerosis.
- d) Ser de buena conducta.
- e) Saber leer y escribir el idioma del país.
- f) Conocer el Reglamento General de Ferrocarriles en lo referente a señales y servicio de locomotoras
- g) Haber sido empleado por lo menos un año como foguista, si ha trabajado como ajustador, y cinco años si ha empezado su carrera como pasa-leña o limpiador, y tener por lo menos años de edad.

Como se anticipó, el inc. e) fue otro de los puntos de negociación a través de la implementación del “diploma auxiliar” que permitió mantener los cargos de ascenso hasta tanto aprendieran a leer y escribir y pudieran presentarse nuevamente a examen. Probablemente esta negociación haya sido un organizador para la implementación de las primeras formas de alfabetización y formación por parte del gremio, o al menos para la producción de materiales didácticos como el de Arévalo. Resta subrayar que fue el propio Estado, a través de la Dirección de Ferrocarriles, que exigió a los maquinistas tal adquisición, sin responsabilizarse bajo ningún aspecto de garantizar las condiciones para lograrlo.

Al respecto, ya en la Ley de Educación Común N° 1.420 de 1884 había regulado la educación primaria obligatoria, gratuita, gradual y no confesional en escuelas comunes del Territorio Nacional, colonias y la Capital. Además, previendo la alfabetización de los adultos, estableció la creación de “escuelas especiales de enseñanza primaria” (Art. 11°). Las escuelas para adultos debían instalarse según la ley en “cuarteles, guarniciones, buques de guerra, cárceles, fábricas y otros establecimientos donde puedan encontrarse ordinariamente reunido un número cuanto menos de cuarenta adultos ineducados”. El número que fijó por ley era superado por la cantidad de trabajadores que se encontraba en los galpones del ferrocarril⁶⁴ sin embargo la 1.420 no alcanzó a los ferroviarios.

La Ley 1420 fijó el mínimo a enseñar en las escuelas especiales, limitado a los saberes de “lectura, escritura, aritmética (las cuatro primeras reglas y el sistema métrico decimal), moral y urbanidad; nociones de idioma nacional, de geografía nacional y de historia nacional; explicación de la Constitución Nacional y enseñanza de los objetos más comunes que se relacionan con la industria habitual de los alumnos de la escuela” (Art. 12°). El listado excedía aquellos exigidos para la obtención de la idoneidad. *No obstante, fueron los trabajadores organizados a través de su gremio los que transmitieron estos saberes a los aspirantes, haciéndolo extensivo en muchos casos a las familias y la comunidad local.*

⁶⁴ En los galpones se guardaban las máquinas, allí confluían los trabajadores de las locomotoras, -maquinistas, foguistas, pasa-leña y limpia-máquinas-, con el resto de los oficios de taller, asociados a la industria ferroviaria.

El Proyecto original, junto al Reglamento y los Requisitos para rendir el examen, estableció un Programa listado en un conjunto de temas (1896):

- 1°. Máquina a vapor en general. Motores.- Descomposición general de las locomotoras y diferentes tipos.
- 2°. Caldera. Hogar y caja de fuego.- cuerpo cilíndrico.- Caja de humo y chimenea.- Aparatos de admisión y escape.- Aparatos de seguridad.- Aparatos para la limpieza de la caldera.- Bombas e inyectores.
- 3°. Mecanismo. Cilindros y cajas de distribución.- Piezas de movimiento en general.- Distribución de vapor a los cilindros.- Cambio de marcha.
- 4°. Vehículo. Bastidor.-Aparatos de suspensión.- Aparatos de tracción y choque.- Ejes.- Ruedas y llantas.
- 5°. Tender. Descripción.
- 6°. Lubricación. Objeto y modo de efectuarla.- Guarniciones (colocación y conservación).
- 7°. Limpieza y reconocimiento de las locomotoras.
- 8°. Herramientas y útiles que deben llevar las locomotoras.
- 9°. Combustibles. Llaves.- Conducción del fuego.
- 10°. Vapor. Cualidades del vapor.- Acción del vapor en las locomotoras de alta presión y Compound.- Unidad de medida.- Vaporización del agua. Contravapor.- Consecuencias de sobre producción de vapor.
11. Frenos.
12. Señales.
13. Conducción de las locomotoras.
14. Examen práctico en la locomotora.

Como se puede observar en el listado, los temas quedaron acotados al funcionamiento de las máquinas, sus partes y funciones, las herramientas, la limpieza, las señales y un examen práctico en la locomotora. Este Programa no tuvo cambios luego de las negociaciones con el gremio, recién en 1902 una nueva reglamentación sobre los exámenes incorporó los puntos de la disputa anterior: la lectura y escritura en el idioma español, un punto problemático para los analfabetos como para los trabajadores extranjeros que utilizaban su lengua de origen, mayormente el inglés o francés⁶⁵. El Reglamento y Programa de 1902 fue confeccionado por la Dirección General de Vías y Comunicación quien consideró a la anterior reglamentación con “varios inconvenientes que convenía subsanar” (Chiti y Agnelli, 1937: 179)⁶⁶.

⁶⁵ En el apartado anterior se hizo referencia a la hipótesis de Juan Suriano sobre cómo la obligatoriedad de leer y escribir el español bloqueó las nuevas contrataciones de maquinistas extranjeros.

⁶⁶ El decreto fue firmado por Quirno Costa y Emilio Civit. El Dr. Emilio Civit ocupó altas posiciones en la administración nacional. LF lo recuerda como uno de sus grandes amigos, por las diversas ayudas

Entre los principales cambios que presentó ese Reglamento se destacó la modificación en la conformación de la mesa de examen, anteriormente integradas por personal superior de las empresas y en adelante, a través de una comisión local conformada por un Inspector de la Dirección General de Vías y Comunicación, el jefe de talleres y su ayudante o contraamaestre (Art. 3º). También se modificó la inhabilitación del maquinista por accidente o enfermedad adquirida en el servicio, para eso se aseguró el trabajo al maquinista, aunque la empresa podía rebajarlo de categoría o destinarlo a otro servicio (Art. 7º); y la edad mínima de 18 años para admitir foguistas (Art. 9º), manteniendo el resto de los requisitos sin cambios.

La incorporación distintiva se produjo con el listado de temas del Programa donde se incluyeron un conjunto de habilidades prácticas vinculadas con el conocimiento de la lectura, la escritura y el cálculo, explicaciones sobre el Reglamento de Ferrocarriles y la práctica para subsanar desperfectos de la locomotora en marcha. Las formas que se examinaría la alfabetización en el idioma español fueron a través de las siguientes definiciones:

- 1º. Lectura de un trozo de idioma castellano, debiendo dar después una explicación de lo que se ha leído.
 - 2º. Escribir un informe a su jefe sobre un accidente ocurrido a la máquina en el camino, de un modo sencillo y claro, sin exigencias de forma y sin tener en cuenta los errores gramaticales y de ortografía.
 - 3º. Ejercicios prácticos en la pizarra sobre las primeras cuatro reglas de aritmética.
- (En: Programa para exámenes, 1902)

Dos cambios más se van a registrar en el Reglamento y Programa de examen durante el período de análisis, uno en 1921 y otro en 1927. Ambos permitieron incorporar a los representantes de “La Fraternidad” en las mesas de exámenes. En la primera reforma se reguló que los exámenes podían ser presenciados por dos delegados del gremio⁶⁷. En la segunda se dispuso centralizar en la Capital los exámenes de los conductores y se implementó la Mesa Única de Examen fiscalizada

que recibió de él. Un ejemplo de su ayuda fue la donación que realizó en 1904 de \$ 1000 para que el gremio formara su biblioteca social, siendo éste Ministro de Obras Públicas de la Nación (Chiti y Agnelli, 1937: 520).

⁶⁷ Reglamento y Programa para la Admisión del personal de conducción. Dirección General de Ferrocarriles. Ministerio de Obras Públicas. República Argentina. Buenos Aires, Talleres Gráficos del Ministerio de Obras Públicas, 1939, p. 293.

por el Jefe o el Ingeniero de la Sección Mecánica y Talleres, la Comisión Permanente de Reclamo de la empresa compuesta por miembros de “La Fraternidad”.

Desde el primer Reglamento y Programa de 1896 donde “La Fraternidad” no fue consultada para su elaboración, hasta las regulaciones de 1921 y 1927 que incluyeron a los representantes del gremio en la mesa examinadora, la corporación luchó para conquistar el espacio de certificación. El objetivo fue intervenir en los mecanismos de control para el ingreso y el ascenso a través de la acreditación de saberes que ellos mismos distribuían.

En las columnas de la Revista gremial y durante algunos números se presentó la sección “Apuntes de un compañero”, donde se buscó transmitir, a través de la experiencia de los socios, un conjunto de valores vinculados al deber ser del buen maquinista. En el fragmento que sigue se lee uno de esos apuntes, sobre “El examen de idoneidad”. Allí se subraya la posibilidad de hacer carrera en el oficio a través del estudio y la obtención de certificados, al mismo tiempo se insta al trabajador a sentir esa ambición, y a las seccionales de cada ciudad a acompañarlos a través de la organización de escuelas para preparar a los aspirantes.

En toda carrera profesional debe existir el aliciente por llegar, dentro de ella, a la mayor altura. Y así es muy justo que el limpia-máquinas anhele el día de manejar la pala, y el foguista el momento de empujar el regulador. Y esta noble ambición no queda ahí detenida. El maquinista que ha obtenido su certificado, cuenta con impaciencia el tiempo que debe transcurrir para alcanzar la primera clase.

Todo compañero foguista sabe muy bien, que después de un determinado tiempo de pallear carbón, debe rendir examen. Por eso no es extraño que en muchas secciones, compañeros de buena voluntad después de breve deliberación, funden una academia técnica, a objeto de colaborar a favor de los que en breve rendirán examen y al mismo tiempo ampliar los conocimientos profesionales, de los que ya lo han rendido. Ideas de esta naturaleza encuentran de inmediato la más excelente acogida. Se utiliza acto seguido el local social, se efectúan suscripciones para comprar libros técnicos, no falta quien regale modelo de mecanismo... (...)

Sacrifiquemos un momento al reposo.

No perdamos el tiempo en fútiles distracciones. Y con un libro y un buen compañero como consejero, aumentemos los caudales de estudio que nuestra suerte nos haya deparado. Y procuremos:

1º. Escribir mejor

2º. Manejar los números sin errores.

3º. Redactar, según nuestro pensamiento sin temor. Si vacilamos, siempre tendremos que solicitar una ayuda al que sabe más. Todos debemos saber.

4°. El libro, el diario, sobre todo nuestra Revista, estén siempre a nuestro alcance. Leer y analizar. Discutir y estudiar. (En: RLF, Abril 15 de 1915, Año VIII, Núm. 123, p. 4).

Si el oficio ofrece la posibilidad de mejora, el trabajador debe vencer sus vicios y distracciones para obtenerlas. Sin embargo, es una posibilidad que no se presenta como cuestión meramente individual, es tarea de todos crear condiciones para que sea posible.

A través del recorrido expuesto, se presentaron los pocos cambios producidos en los Reglamentos desde 1896 y hasta 1927. En este breve repaso se observaron ganancias parciales que fue obteniendo el gremio, entre la imposición de nuevas regulaciones y la negociación de plazos para la organización de estrategias gremiales para cumplirlas. Sobre estas regulaciones “La Fraternidad” construyó sus acciones pedagógicas: espacios de transmisión de saberes técnicos y alfabetización, producciones didácticas, herramientas para la enseñanza. En el próximo apartado nos detendremos en una de las luchas de mayor conflictividad entre el gremio, las empresas y el Estado vinculada a la acreditación y certificación de saberes. Su desarrollo echa mayor luz para comprender hasta qué punto y con qué intereses cada uno de estos actores luchó por la definición de las mismas.

2.3. “Vacas gordas con peones flacos”⁶⁸: luchas por la certificación de los saberes y el Reglamento de Trabajo⁶⁹

En el interregno entre dos grandes huelgas ferroviarias del período⁷⁰ (1912-1917), y en las luchas por la confección de un Reglamento de Trabajo, se puso en tensión la

⁶⁸ “Si no por generosidad, debemos llenar el vacío por interés”. En: Diario “La Nación”, 8 de enero de 1912.

⁶⁹ Este apartado se escribió a partir de la presentación realizada en el panel “La educación para el trabajo en perspectiva histórica”, XI CIHELA, Toluca-México, 2014.

⁷⁰ Previo al conflicto de 1912, ya se habían realizado algunas experiencias de huelgas en el gremio como medida de lucha para la reivindicación de mejoras salariales, atrasos en el pago, etc. aunque fueron movimientos que fracasaron y que encontraron como saldo gran cantidad de bajas de afiliados. Fue el caso de la huelga de 1890 después de la cual quedaron un total de 164 asociados. Un nuevo conflicto se dio en 1897 con la resolución a partir de la intervención de los poderes públicos, recomponiendo la imagen del gremio, que ya contaba con más de 1000 asociados y que luchaba por imponer los ritmos de las reivindicaciones obreras ferroviarias. En 1907 una disposición arbitraria de las empresas fusionadas

legitimidad del dispositivo de regulación de los saberes del trabajo de los maquinistas y foguistas detentado por “La Fraternidad”. ¿Cuáles fueron las estrategias que implementaron las empresas y el Estado para contrarrestar –en plenos períodos de cosecha- el cese de servicios del ferrocarril que impusieron los trabajadores ferroviarios? ¿Cuáles fueron las resistencias que organizó el gremio para la defensa de su basamento de saber/ poder?

El trabajo de conducción de locomotoras requirió acreditar el conocimiento de algunos saberes para certificar la idoneidad en el oficio; en el apartado anterior se presentaron a través de la regulación que los definió, el Programa de examen. Para hacer carrera ferroviaria en las máquinas se organizó un escalafón cuyo ascenso quedó supeditado a la necesidad de las empresas, la antigüedad en el ferrocarril y la certificación del Estado. La institución por parte del Estado o las empresas que prepararía a los aspirantes a rendir el examen fue una iniciativa vacante, si bien se reconoció la necesidad de crear escuelas para ese fin, no fue claro quién debía garantizarla e impartirla, ora el Estado a través de la conformación de un fondo con las multas que recaudara, ora las empresas vigilantes de la idoneidad de su personal.

Sin embargo, preocupación de las empresas ferroviarias extranjeras se concentró más en la rentabilidad, el ahorro en los materiales y el aumento de la ganancia que en la formación e idoneidad de sus empleados. Existieron, sin embargo, decisiones por parte de las empresas sobre la incorporación y promoción de los trabajadores en el escalafón, aunque el principal propósito de esas decisiones fue el disciplinamiento y control de la mano de obra (Badaloni, 2006).

Una de las estrategias utilizadas fue la creación de “semi-títulos de idoneidad” o “medios certificados” ajenos y externos al Reglamento y Programa de Examen de la Dirección General de Ferrocarriles. Estos certificados fueron otorgados por las empresas a trabajadores que habían reprobado dos o tres veces la mesa examinadora pero que contaban con 10 o más años de servicio en la línea y habían cumplido su

hace que más de 4300 maquinistas y foguistas paren sus actividades acompañando el llamado a huelga de otros gremios y sin el aval de la Sociedad que no estaba de acuerdo con la medida de fuerza. La intervención del Poder Ejecutivo pone fin a la huelga obteniendo mejoras en el escalafón y aumento de salarios. (Chiti y Agnelli, 1937: 241-257)

antigüedad como ayudante de conductor⁷¹. Fue el caso de las empresas fusionadas del Ferrocarril del Rosario y el Central Argentino que apremiadas por las necesidades de tráfico, incorporaron a estos “medios maquinistas”⁷² a la tarea de la conducción. Uno de los requisitos para su incorporación, fue el compromiso de no agremiación⁷³. Los semi-títulos deslegitimaban los mecanismos de acreditación y certificación, puesto que la sola fidelidad hacia la empresa permitió conducir el tren sin que mediara ninguna multa por parte de la Dirección de Ferrocarriles.

Otra de las estrategias pergeñadas por las empresas fue la implementación de una “certificación accesoria” para los trabajadores que habían obtenido su certificado de idoneidad y debían ascender de la segunda categoría a la primera⁷⁴. Se trató de una competencia accesoria que se rendía ante el personal técnico de la empresa, desconociendo la suficiencia técnica otorgada por los inspectores de la Dirección de Ferrocarriles. Una de las características de esta estrategia era su carácter privado y por ese motivo el resultado obtenido por el trabajador era inapelable. Esta certificación funcionó como un obstáculo para el ascenso en el escalafón y su consecuente aumento del salario para los trabajadores, mientras que para las empresas significó importantes ahorros en el pago del personal.

⁷¹ El gremio los denunciaba: “la misma superioridad no se ha atrevido a citarlos para rendir ante el inspector nacional recelando del desastroso resultado de la preparación” (RLF, Año II, Núm. 17, Febrero de 1909, p. 4).

⁷² Así los denominaba el gremio “La Fraternidad”, quienes los condenaba por su falta de aplicación en el estudio, y el perjuicio para el gremio que veía detenidos en su carrera a muchos foguistas que estando preparados para el ascenso y contando con antigüedad, no lograban la promoción en el escalafón (RLF, *ibídem*).

⁷³ En 1907, las empresas del B. A. y Rosario, y el Central Argentino suscripta por la Liga de Gerentes, integrada y dirigida por las altas jefaturas, lucharon contra la agremiación obrera. Para garantizar que los trabajadores no se agremiaran a la Sociedad, les hacían firmar al personal admitido una constancia en la cual se comprometían a asociarse a la Sociedad de Socorros Mutuos del Ferrocarril y a no formar parte de ninguna sociedad de resistencia. Además, en caso de huelga debían mantenerse fieles a las empresas (...) (Chiti y Agnelli, 1937: 79).

⁷⁴ La certificación de la Dirección de Ferrocarriles habilitaba al trabajador a pilotear toda clase de trenes en las distintas líneas del país. “La Fraternidad” las denunciaba, de esta manera las empresas “pretenden ignorar que el nuevo maquinista con la práctica diaria, con el servicio continuo, se va perfilando y afianzando en los conocimientos técnicos de la profesión y así va llegando desde el manejo de los trenes menos responsables hasta lo más, que en esta práctica cada vez más delicada y responsable consolida la perfección de su trabajo y es de ese modo como desde las clases inferiores llega hasta la más alta” (RLF, Año II, Núm. 18, Marzo de 1909, p. 1 y 2).

A través de esas disposiciones arbitrarias, las empresas confeccionaron reglamentos *ad hoc* para imponer sus propias leyes en la promoción de la carrera, que además eran distintas para cada empresa. La demora en la promoción del escalafón fue una de las principales armas de las empresas contra el reconocimiento del saber de los maquinistas y foguistas. Habiendo obtenido el certificado de maquinista no se les otorgaba la clase correspondiente al título de efectividad, recibiendo un sueldo de foguista pero cumpliendo muchas veces la función de maquinista cuando las empresas así lo requerían. Uno de los casos denunciados por el gremio fue en el Ferrocarril Sud⁷⁵, donde había entre 150 y 200 foguistas y maquinistas con certificado de idoneidad que trabajan como interinos, o sin reconocimiento de su categoría, mientras las empresas contrataba peones de galpón para que pilotearan las locomotoras.

En algunas líneas se empleaban a los maquinistas idóneos que reclamaban por sus derechos a la limpieza del galpón o de las máquinas, mientras que ubicaban al personal del taller o a limpia-máquinas al mando del ferrocarril “halagándolos con ese honor” y ubicándolos como aliados en sus disputas con los socios de “La Fraternidad”. El castigo a los idóneos y las burlas que propinaban a los agremiados fue una ofensiva constante para deslegitimarlos. Estos “voluntarios”, “astros del galpón”⁷⁶, tal como los denominó el gremio, favorecían el incumplimiento de los escalafones y reglamentos, y perjudicaban las mejoras colectivas ofreciéndose para hacer recargos de servicio. “La Fraternidad” publicaba: “Lo repetimos: al ir contra los intereses generales esos hombres van contra el suyo propio”⁷⁷.

Además de la imposición de sus propias reglas en la promoción de los trabajadores, las empresas incorporaron trabajadores extranjeros, excusándose en la falta de personal que pudiera abastecer las necesidades del servicio. Fue el caso del Ferrocarril del Pacífico que en 1909 consiguió una concesión especial para importar 80 maquinistas extranjeros, aún sin que tuvieran el conocimiento del idioma español que constituía un requisito vigente para el ingreso. El gremio realizó un relevamiento

⁷⁵ “La Fraternidad” denunció esta situación en su revista bajo el título de “Economía de las empresas”. Para el gremio se trataba de un objetivo a largo plazo que consistía en tener en los depósitos de las líneas solo peones con pagas miserables, es decir, una sola clase de trabajadores destituyendo la carrera y el escalafón del oficio (RLF, Año IV, Nro. 41, Marzo de 1911, p.5).

⁷⁶ RLF, Año II, Núm. 17, Febrero de 1909, p. 4.

⁷⁷ RLF, *ibídem*.

en las secciones de la línea, reconoció la existencia de foguistas en condiciones de edad y antigüedad de servicio para rendir el examen y denunció a la empresa por la falta de llamado a examen con la regularidad requerida por la reglamentación del Estado.

Las estrategias expuestas fueron profundizadas por las empresas durante el conflicto de 1912 y el principal aliado fue el Estado, que decretó la derogación del Reglamento de examen, apoyando indirectamente las arbitrariedades de las empresas y poniendo en jaque el poder gremial que había colaborado en la redacción del Reglamento, y que lo entendía y defendía como una regulación del Estado en beneficio de los trabajadores. La respuesta de los trabajadores no se hizo esperar e iniciaron la huelga el 6 de enero de 1912. En su momento fue recibida como “Regalo de Reyes”, los ferroviarios se mantuvieron en lucha por 52 días en el período de cosecha donde el tráfico hacia el puerto aumentaba.

La ausencia de una reglamentación general y uniforme para el conjunto de foguistas y maquinistas de locomotoras de todas las líneas favoreció la existencia de reglamentaciones *ad hoc* para cada una de las 18 compañías ferroviarias extranjeras que había en el país. Las empresas establecían y modificaban según sus propios intereses la cantidad de horas de trabajo, descansos, ascensos, salarios y bonificaciones, viáticos, pensiones por accidentes y retiros. Algunos años antes, en 1907, las empresas Rosario y Central Argentino se habían declarado en emergencia motivo por el cual anularon el Reglamento interno de trabajo generando una fuerte reacción de los trabajadores. Desde entonces la Dirección General de Ferrocarriles se responsabilizó por la confección de una Reglamentación del Trabajo para maquinistas y foguistas. Sin embargo, al recibir el Proyecto oficial, “La Fraternidad” condenó de forma unánime la propuesta aduciendo que “la reglamentación es obra exclusiva de los gerentes ferroviarios” y que “merecía el título de Reglamento de esclavitud”⁷⁸.

Los trabajadores habían protestado por la extensión de las jornadas de trabajo y los exiguos descansos ante el Ministro del Interior y exigieron una reglamentación que pusiera dique a los abusos de las empresas. El 31 de marzo de 1911 “La Fraternidad” presentó una nota al ministro del Interior, Indalecio Gómez, frente al Proyecto oficial

⁷⁸ RLF, Año IV, Abril de 1911, Núm. 42, p. 1.

para la Reglamentación General del Trabajo. Allí esgrimió los fundamentos de protesta del gremio y denunciaron “trasplantar disposiciones de reglamentos extranjeros (...) que no podrán prosperar en nuestro medio ambiente siendo que las condiciones étnicas, las modalidades de la profesión y las particularidades del servicio son en un todo diferentes y distintas de otros países y por lo tanto inaplicables al nuestro”⁷⁹. Además exigieron regular las condiciones de trabajo en términos de clasificaciones, ascensos y salarios para cada clase. “La Fraternidad” entendía que las empresas no deseaban reconocer su saber y experticia, “su deseo es tener solo peones, ni foguistas y maquinistas”⁸⁰.

En octubre de 1911 la Comisión Directiva del gremio presentó un “Pliego de condiciones” ante los gerentes de las Compañías para la Reglamentación del Trabajo. El documento fue producto de las observaciones recogidas en las seccionales sociales de todo el país y sancionado por Asamblea el 12 de octubre de 1911. No obstante la presentación, la falta de acuerdos precipitó la huelga. Se convocó a los 7000 trabajadores asociados al gremio y distribuidos en las distintas líneas a través de la revista. El eje de la campaña fue la urgencia de la lucha para conquistar una reglamentación que mejore las condiciones de vida y trabajo y anunciaron: “La hora de la lucha se aproxima” (Año V, N° 49, Noviembre de 1911, p. 1).

En las columnas, algunas seccionales optaron por convocar a reuniones para consolidar la unión, fueron los casos de Rosario y Coronel Aguirre:

(...) asamblea que durará todo el día a fin de que podamos asistir el mayor numero de compañeros con objeto de estrechar nuestra solidaridad, nunca más necesaria que ahora, en perspectiva del importante y digno paso que ambiciona, cual es el consolidar la aspirada “Reglamentación de Trabajo” del gremio, unificándolo por igual en todas las empresas de la República” (Año V, N° 49, Noviembre de 1911, p. 2).

La negativa de las empresas frente al “Pliego de condiciones” fue general, sin embargo la respuesta del gremio fue un llamado auspicioso y confiado a los socios: “No es una rebelión, ni una explosión de iras. Es el planteamiento de un problema

⁷⁹ RLF, Año IV, Abril de 1911, Núm. 42, p. 4.

⁸⁰ RLF, Año IV, Marzo de 1911, Núm. 41, p. 5.

viejo que necesita pronta solución”⁸¹. En el número de la revista previo a la huelga se subrayó que se trataba de una protesta serena, una actitud consciente que adoptaba el gremio y que no podía anularse bajo ninguna amenaza puesto que en solidaridad se enfrentaban a los continuos desmanes de las empresas y administraciones. A través de estos anuncios, “La Fraternidad” quiso mantener su posición respecto a la lucha pacífica y disciplinada, buscando solucionar sus problemas mediante canales institucionales (Gordillo, 1988:4).

Entre 1907 y 1912 las toneladas de carga que transportaban los ferrocarriles argentinos ascendieron de 27.929.011 a 34.375.005. El cese de actividades de los conductores de trenes afectó directamente la economía argentina sustentada en la producción agropecuaria para la exportación. La urgencia por llevar las cargas al puerto, la firmeza de los reclamos gremiales y la intransigencia de la respuesta empresarial involucraron al gobierno como mediador para la resolución del conflicto (Suriano, 1991: 92)⁸². En esta lucha los trabajadores pusieron en juego su centro de poder: la acreditación y certificación del saber, que para esa época estaba articulado a la transmisión del saber bajo las formas gremiales. El control de esos elementos garantizaba al gremio su legitimidad ante los trabajadores y constituía un componente fundamental para la negociación con las empresas y el Estado.

A dos días de iniciada la huelga, el Poder Ejecutivo Nacional decretó el un falló a favor de las empresas para la “concesión de facilidades a las Compañías”⁸³.

Art. 2º Quedan derogadas las disposiciones reglamentarias en vigencia sobre admisión de maquinistas, pudiendo las compañías contratarlos libremente siempre que vengan provistos de certificados suficientes de práctica y rindan examen de competencia ante de Dirección de FFCC.

Frente al decreto del 8 de enero, el gremio cuestionó la falta de consistencia de la medida. Se preguntaban, “¿con qué programa, con qué reglamento se ajustarán esos exámenes, desde que ambos quedan anulados por el decreto en cuestión?”⁸⁴. También atacó al diario aliado a las empresas, “resalta la propaganda ruin y baja de cierta parte

⁸¹ RLF, Año V, Diciembre de 1º de 1911, Núm. 50, p. 1.

⁸² Para Suriano (1991:113) este hecho marcó un punto de inflexión respecto a la cuestión social para la sociedad política y el debate sobre el papel del Estado en las luchas entre capital y trabajo.

⁸³ Diario La Nación, Martes 9 de Enero de 1912, p. 11.

⁸⁴ “El reglamento de examen y el decreto del 8 de enero”; En: RLF, Año V, Sep. 1º de 1912, N° 60.

de la prensa, que no perdió ocasión para denigrar con argumentos falsos y términos virulentos la acción del gremio”⁸⁵, la apatía del público; y realizó una dura denuncia a los “rompe-huelgas”.

La derogación del Reglamento de examen dio *vía libre* a las empresas que implementaron distintas acciones para garantizar el servicio de trenes. No sólo cubrieron los puestos de los foguistas y maquinistas en huelga por trabajadores de talleres (ajustadores, torneros), jefes y subjefes de galpón y empleados de oficina⁸⁶ sino que además establecieron mecanismos de instrucción que no suplieron la falta de formación⁸⁷ ni cumplieron el requisito de rendición del examen de competencia que estipuló el decreto. La ausencia de personal idóneo que comandara los trenes produjo una serie de accidentes⁸⁸ que no detuvo a las empresas en la búsqueda reemplazantes. Durante el tiempo que duró la huelga, y junto a las columnas de la primera plana del diario “La Nación” que seguía la crónica del conflicto, se leyeron los avisos de pedidos de maquinistas por parte de las empresas.

Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. AVISO. Se necesitan maquinistas y foguistas para trenes SERVICIO PERMANENTE. Los interesados pueden presentarse a la oficina de Superintendente de tracción, Pasaje Calle Córdoba N° 552.⁸⁹

A los mecánicos Ferroviarios- se hace saber que el Ferrocarril del Sud ha establecido una escuela de instrucción para maquinistas donde los mecánicos ferroviarios, previa presentación de certificados constatando su experiencia como tal, pueden recibir las instrucciones y obtener la práctica correspondiente al oficio del maquinista, pudiendo obtener, una vez competente, empleo permanente en esa

⁸⁵ “La prensa y el conflicto”. RLF, Año V, Enero/ abril 1912, Núms. 51 al 54, p. 6.

⁸⁶ La revista gremial denunció tal situación una vez terminado el conflicto: “Por ejemplo en el Ferrocarril de Santa Fe, quienes habían puesto como requisito para el reingreso presentar la renuncia como miembro de LF, en esa sección 113 trabajadores esperaban la readmisión, mientras trabajan como maquinistas: 22 ajustadores, 2 torneros, 13 jefes y subjefes de galpón y personal, 2 empleados de oficina, y varios obreros de los talleres y oficinas. Todos sin haber rendido el examen de competencia.” (RLF, Año V, Enero- abril de 1912, Núms. 51 al 54, p. 6).

⁸⁷ El personal jerárquico se mostró totalmente ineficiente debido a la falta de conocimientos técnicos y de experiencia para conducir la máquina (Suriano, 1991: 101).

⁸⁸ Un descarrilamiento en la línea del Central Argentino (“La Nación”, miércoles 17 de enero de 1912); el accidente en la Estación del Once (ídem, jueves 18 de enero de 1912); un choque en Rawson (ídem, sábado 20 de enero de 1912)

⁸⁹ Diario “La Nación”, sábado 20 de enero de 1912, p. 4.

capacidad. Se darán más detalles en la administración, oficina número 46, Plaza Constitución”.⁹⁰

La respuesta masiva, generalizada y sostenida por los trabajadores que se mantenían en huelga sorprendió a los directores londinenses de los principales ferrocarriles,

Hemos sido ingratamente sorprendidos por esta huelga, pues nuestros maquinistas gozan de sueldos mucho más elevados que los de maquinistas de otros países. No creemos que la huelga pueda prolongarse y mientras expira el plazo de tres días fijado a los huelguistas para volver a sus puestos, nos esforzaremos en hacer correr la mayor cantidad posible de trenes, tomando maquinistas nuevos.⁹¹

Los gerentes locales, siguiendo las pautas que enviaron desde Londres, establecieron plazos para que los maquinistas y foguistas volvieran a sus puestos, bajo apercibimiento de despido y la amenaza de rematar las casas cedidas a los trabajadores. Sin embargo, la huelga continuó y las empresas se vieron obligadas a reducir la frecuencia de algunos servicios y suspender otros. Mientras se extendían los días de huelgas y cubrían los puestos con nuevos trabajadores provenientes de ámbitos ajenos a la conducción, las empresas se mostraron cada vez más indiferentes al reclamo gremial gracias a la protección oficial y al conjunto de “voluntarios” a quienes prometían permanencia y regularidad en el puesto.

Esta situación extremó la huelga que viró del “Pliego de condiciones” propuesto por “La Fraternidad” a la lucha por un acuerdo que responsabilizase a las empresas a reincorporar a todos los trabajadores de la conducción cesanteados durante el conflicto. Las empresas desconocieron la intervención presidencial bajo pretexto de cobertura total de los puestos necesarios para correr los trenes.

La disputa entre los foguistas y maquinistas representados a través de “La Fraternidad”, y los gerentes administradores de las empresas ferroviarias - representantes de los capitales ingleses y franceses-, tuvieron su propio frente dentro del gobierno de Roque Sáenz Peña (1910-1914). Mientras que el Ministro de Obras Públicas, Ezequiel Ramos Mejía, apareció como el vocero de los empresarios; el Ministro del Interior, Indalecio Gómez, intentó mediar en forma más equitativa

⁹⁰ Diario “La Nación”, viernes 12 de febrero de 1912.

⁹¹ Telegrama, Londres, 9. Publicado en el diario “La Nación”, miércoles 10 de enero de 1912, p. 7.

ubicando al Estado por sobre los intereses de las partes (Suriano, 1991: 93). Sus posiciones durante el conflicto presentaban línea de continuidad con los intereses que uno y otro había defendido hasta entonces.

Gómez había sido uno de los impulsores de la reforma electoral para la ampliación política, mientras que Ramos Mejía actuó como Ministro de Agricultura, presidente de la Sociedad Rural Argentina y miembro del directorio de las Compañías ferroviarias. *La huelga enfrentó dentro del gobierno concepciones antagónicas sobre las relaciones entre capital y trabajo y el papel del Estado como mediador de ambos intereses.* Si bien las decisiones adoptadas por el Estado -la derogación del Reglamento de examen- representaron las posiciones del Ministro de Obras Públicas, las intervenciones de Indalecio Gómez mostraron la incipiente necesidad de debatir medidas tendientes a otorgar a los poderes públicos la autoridad suficiente para resolver los conflictos entre capital y trabajo, hasta entonces dirimidos en la esfera privada.

Un día después de iniciada la huelga, el domingo 7 de enero, se reunieron los Ministros en la Casa de Gobierno para adoptar algunas decisiones frente al conflicto. El diario oficialista elogió esta iniciativa subrayando la búsqueda de pronta solución que mostró el gobierno llamando a reunión a sus ministros durante el día de descanso. De allí surgieron dos medidas: una proponía retirar la personería jurídica a “La Fraternidad” debilitando de manera contundente la representación colectiva de los trabajadores; la otra, entendía que autorizar a las empresas a emplear personal por fuera de las disposiciones vigentes permitiría suplir la falta de servicio⁹². La segunda fue la decisión que decretó el presidente Roque Sáenz Peña en el primer día hábil después de iniciada la huelga, la primera quedó en suspenso y resultó para el gremio su máxima victoria al finalizar el conflicto.

La prensa nacional siguió día a día el desarrollo del conflicto. Elaboró diversas columnas presentando los ecos “En el gobierno”, “En “La Fraternidad”, “En las empresas”, “de los Gerentes” y publicó la situación del tráfico en el interior del país, línea por línea, frente a la disminución o ausencia de transporte de cargas, pasajeros y encomiendas. Acompañó esa información con el movimiento en los mercados,

⁹² Diario “La Nación”, Domingo 7 de enero de 1912, p. 10.

principalmente por la provisión de carne y la imposibilidad de transporte del ganado; el movimiento en el mercado de cereales y las declaraciones de la cámara gremial de cereales; los litros de leches echados a perder a causa de la cantidad de horas detenidos en las estaciones de tránsito; hasta la situación de las acciones de los ferrocarriles argentinos en la bolsa. Estos datos buscaron informar a los lectores las pérdidas que sufría el país frente al conflicto, en clara defensa de los intereses de las empresas ferroviarias, los productores de granos, ganaderos y tamberos. El conflicto excedió las tensiones entre capital y trabajo del ferrocarril e involucró intereses productivos, comerciales, bursátiles que comprometían directamente algunos sectores del gobierno.

Las propuestas del gobierno para alcanzar un acuerdo también se vieron enfrentadas. Indalecio Gómez insistió en la readmisión de la totalidad del personal cesanteado pero las empresas se mantuvieron renuentes a esa posición. Entendían que si aceptaban el acuerdo, la readmisión del personal cesanteado significaría un recargo de trabajadores, puesto que durante el período del conflicto habían incorporado de manera permanente más personal para garantizar el tránsito. El Ministro de Obras Públicas Ramos Mejía impuso su postura ante el gobierno y otorgó un plazo -que entendió suficientemente prolongado- para normalizar los servicios.

Para Suriano (1991, 111), en la negociación primó la función de policía por parte del Estado, quien garantizó el servicio habitual de transporte para el embarque normal de los productos primarios exportables. En otras palabras, el poder del Estado como mediador de las relaciones laborales entre capital y trabajo se presentó débil, sin embargo comenzaría un período gradual de acumulación de fuerzas para virar hacia otra dirección. La presencia de diputados socialistas en el Congreso y el apoyo del Partido Socialista hacia los trabajadores dejaron las marcas de esos primeros pasos⁹³.

Unos meses después de terminado el conflicto, el ministro Ramos Mejía viajó a Londres para participar del banquete que ofrecieron los directivos londinenses de las líneas de ferrocarriles instaladas en nuestro país en su honor. El motivo del festejo fue agradecer al funcionario la política que hizo valer en el gobierno durante la huelga de

⁹³ Durante el período que analizamos fueron los diputados Alfredo Palacios (1904-1908), Juan B. Justo (1912-1924), Mario Bravo (1913-1922), Nicolás Repetto (1913-1934) y el senador Del Valle Iberlucena (1913- 1921); todos miembros del Partido Socialista.

foguistas y maquinistas. El “paladín de las compañías extranjeras” -como fuera llamado por el Congreso Nacional-, ocupó años más tarde el directorio de una compañía ferroviaria inglesa (Larroca y Vidal, 1987: 43).

Por su parte, en el transcurso de la lucha “La Fraternidad” organizó un “*Diario de informaciones*”. Allí se confeccionaron listas de maquinistas reincorporados por las empresas, indicando la línea donde trabajaban, nombre y apellido del trabajador, y los motivos por los que no ocupaban a esa fecha el cargo de conducción⁹⁴. Las listas diarias que llegaban de las secciones diferenciaron, además, “carneros”, “presos” y “libres”. También se organizaron tablas consignando “Nombres/ trabajo que desempeñaban / trabajo que desempeña”, entre los cuales se encontró un ex músico en casas de prostitución, que luego devino en foguista de locomotoras. A los rompehuelgas se los denunció a través de folletos que circularon entre los huelguistas:

Creo que me disculparán/ Al empezar a nombrar/ Porque el carnero DANUNZIO/
Lo tengo que descoronar.
A más que a este carnero/ ya no se puede esquilarse/ Porque en la lana tan sucia/ la
tijera no ha de entrar.
Si lo vieran de gran farra/ en la casa de Vanney/ Vengan Verouth y Toscanos/ que
la empresa a de pagar.
(Ferias a beneficio y perjuicio de la Compañía General. “En la cabaña de Pergamino”).



Imagen 9: Repudio a “Canga y Laurido”, dos ferroviarios carneros”

⁹⁴ Por ejemplo: “Diario de informaciones”. N. Rowell/ FFCA/ Ebrio consuetudinario y acostumbrado a trabajar distraídamente debido a su poca experiencia en los servicios/ Causó varios accidentes. Por el último le fue retirado el certificado de idoneidad. En: Archivo “La Fraternidad”.

La comunicación entre la Comisión Directiva central y las secciones se realizó a través de circulares de “La Comisión de Huelga”, suspendiéndose la publicación de la Revista social que reapareció en abril luego de tres meses de interrupción. Los fondos sociales se utilizaron como fondo de huelga, y si bien al final del conflicto habían quedado vacíos, sin embargo el balance general fue positivo: “Antes de la huelga éramos fuertes, poderosos, pero las empresas no lo sabían y por eso no nos respetaban; hoy nos conocen y nos temen”⁹⁶.

Una de las principales ganancias para “La Fraternidad” fue la conservación de la Asociación frente a “la obsesión permanente de los empresarios”; entendían que la jornada de trabajo sería en breve “una hermosa realidad impuesta por el Poder Ejecutivo” al igual que la ley de accidentes de trabajo y de retiros para obreros. Todos estos elementos constituyeron la plataforma del petitorio gremial a las empresas; terminado el conflicto, con la Sociedad en actividad y el aprendizaje de la lucha, sabían que “educación gremial, disciplina societaria, solidaridad, compañerismo, todo ha sido puesto en la muralla de defensa”.

No obstante la derrota, continuaron las demandas al gobierno para lograr el cumplimiento de la fórmula de arreglo por parte de las empresas. Exigieron al presidente de la Nación que el orden de reincorporación del personal huelguista fuera según necesidades de familia y antigüedad; que los adventicios rechazados en las mesas examinadoras y ascendidos por las empresas volvieran a los puestos previos a la huelga; que hubiera un único certificado de idoneidad expedido por la Dirección General de Ferrocarriles; que el personal que durante el conflicto pasó de una línea a otra sea transferido a su sección de procedencia; y finalmente, la derogación de las

⁹⁵ Los conductores del rápido número 29. El día 7 de enero/ Cuando la huelga fue un hecho/ Corrió un rápido derecho/ Un soberano Carnero!/ y llevaba un fogonero/ Muy capaz y cumplidor/ Baquiano en el soplador/ Y muy práctico en el gancho/ Y tan audaz como un chanco/ Para conseguir vapor. (...) Si no fuéseis traidores/ Cuya maldad es intensa, debería daros vergüenza/ Al ver que los limpiadores/ Humildes trabajadores/ Unidos y con vigor/ Y despreciando el temor/ se niegan a dar oído/ Al ascenso prometido/ Por el patrón opresor.// Esos merecen la Palma/ Esos merecen el premio./ Con la gratitud del gremio/ La eterna amistad del alma,/ esos que con toda calma/ fueron leales y sinceros/ Los futuros fogoneros/ Merecedores de un templo/ Esos! Servirán de ejemplo/ A traidores y carneros. Folleto (enero, 1912), Archivo “La Fraternidad”.

⁹⁶ RLF, Año V, Enero- abril de 1912, Núms. 51 al 54, p. 1.

facultades extraordinarias del decreto del 8 de enero que retrotraía la regulación para el ingreso, la acreditación de saberes y la certificación de idoneidad a la situación previa a la huelga.

Entre 1912 y 1917 “La Fraternidad” se abocó a reorganizar sus filas y avanzar nuevamente en una coyuntura muy distinta a la anterior. La experiencia de lucha durante los 52 días de huelga a través de la unión y solidaridad entre los trabajadores fue procesada por el gremio como enseñanza, reivindicándola en forma constante a través de su órgano de difusión, las columnas de la Revista. “La familia ferroviaria que tiene su personalidad bien definida y constituida seguirá siendo el gremio poderoso y consciente que las actuales generaciones admiraron no hace muchos días” (Año V, N° 55, Mayo de 1912, p. 2).

Por otro lado, se inauguró una nueva época para la Sociedad respecto a sus estrategias de lucha. “La Fraternidad” se acercó a la Federación Obrera Ferrocarrilera⁹⁷ para crear un frente de choque representativamente más numeroso. Por su parte, las empresas extremaban sus economías alegando el conflicto bélico desatado por la Primera Guerra Mundial que restringía el comercio interoceánico. El acuerdo de incorporación gradual de los maquinistas huelguistas de 1912 seguía sin completarse, los abusos se multiplicaban y el decreto que permitía la incorporación de maquinistas por decisión de las empresas –que se dictó después de proclamada la huelga- seguía en vigencia. En el escenario político nacional también se inauguraba una nueva etapa con la llegada de Hipólito Irigoyen al poder, en 1916.

En marzo de 1917 “La Fraternidad” celebró una Asamblea general con la presencia de dos delegados de la FOF buscando establecer las bases de un acuerdo de unidad ferroviaria entre ambas entidades, conservando a su vez la autonomía de cada una de ellas. Si bien el primer estatuto conjunto fijó la prescindencia política -tal como lo regulaba la “La Fraternidad”-, se sabía que la FOF respondía al sindicalismo revolucionario. Para Gordillo (1988), “Las bases aceptadas por “La Fraternidad” eran muy distintas, presentándose la opción entre “legalidad y centralización” o “unión de

⁹⁷ La FOF se creó en 1912 bajo el lema “unidad y federación”. Recién en 1916 se firmó el Pacto de Solidaridad con “La Fraternidad” con independencia de acción, el pacto sólo fijó las pautas para la colaboración entre las dos entidades.

sindicatos y federación”. El modelo de sindicato centralizado y disciplinado era compartido por un grupo selecto de obreros ferroviarios; la mayoría de ellos se mostraba reacio a esta propuesta por la inestabilidad que presentaban sus trabajos, característica de los oficios menos especializados del transporte ferroviario”.⁹⁸

Una serie de huelgas estallaron durante ese año. La primera fue en los Talleres de Tafí Viejo en Tucumán, allí adhirieron miles de operarios encuadrados en la FOF y en la FORA. “La Fraternidad” se presentó ante el Ministro de Obras Públicas para resolver el conflicto, logrando la reincorporación de los cesanteados y el traslado de un capataz que había originado el conflicto al intentar despedir a varios trabajadores. Más adelante se desataron conflictos en los talleres de Rosario, restableciéndose al poco tiempo la actividad y produciendo nuevos ecos en agosto de ese mismo año en los talleres cercanos a Rosario, los talleres de Pérez. Frente a los conflictos y en el marco de un “Pacto solidario” entre la FOF y “La Fraternidad”, la FOF pidió a “La Fraternidad” el apoyo total de sus trabajadores. En la búsqueda de resolución se presentó un pliego de condiciones que las empresas decidieron no aceptar. Fue entonces que se declaró la huelga general en los distintos puntos del país y en actuación conjunta entre “La Fraternidad” y la FOF. La lucha se extendió entre septiembre y octubre de 1917, y presentó características muy distintas a la huelga anterior de 1912.

En primer lugar la huelga anterior nucleó a “los fraternos” que reivindicaron exclusivamente sus intereses gremiales. En este caso, las manifestaciones fueron conjuntas entre la FOF y LF, y sumaron en sus filas a mujeres e hijos⁹⁹ en una gesta inusual para las estrategias de lucha de “La Fraternidad”. Por otro lado, la lucha conjunta con la FOF giró las banderas de las reivindicaciones hacia la lucha por una Reglamentación del trabajo para todos los ferroviarios, desplazando las viejas reivindicaciones fraternas que aún se encontraban sin solución. Sin embargo, el saldo volvió a ser favorable para “La Fraternidad” que entendía que la Reglamentación del

⁹⁸ Gordillo, Mónica (1988) “La Fraternidad” en el movimiento obrero: un modelo especial de relación (1916- 1922). CEAL, p. 9.

⁹⁹ Las mujeres apoyaron la lucha, se ubicaron en las vías para detener los pocos trenes que estaban en actividad en Mendoza, Villa Mercedes (San Luis), Tafí Viejo (Tucumán), Talleres (FC Sud), entre otras localidades. Dos mujeres murieron en Mendoza por manifestaciones de este tipo y fueron recordadas por “La Fraternidad” como sus mártires obreras (Larroca y Vidal, 1987: 64).

Trabajo constituía la base a partir del cual el gremio podía avanzar en su disputa por la regulación del saber.

“La Fraternidad” se mantuvo en el Comité Mixto de huelga con la FOF y advirtió al mismo tiempo la posibilidad de obtener sus reivindicaciones corporativas si lo hacía distanciada del resto de los ferroviarios. Los fraternos se reunieron bajo sesión secreta¹⁰⁰ para considerar un nuevo Reglamento de Trabajo y lo pusieron a disposición del ministerio de Obras Públicas. En un primer momento la FOF no aceptó el acuerdo con el Ejecutivo, se esgrimió la necesidad de dar mayor heterogeneidad a las reivindicaciones para contemplar la diversidad de oficios que reunía la FOF. Para el gobierno resultaba más fácil acordar con los maquinistas, al menos de esta forma aseguraban el tránsito de los trenes. Finalmente la FOF aceptó el acuerdo y rompió relaciones con “La Fraternidad”¹⁰¹. La Comisión Directiva del gremio, por su parte, envió un comunicado a los socios y anunció el fin del “Pacto de solidaridad”. En noviembre de ese mismo año, Hipólito Yrigoyen firmó el decreto que estableció un “Reglamento de Trabajo para el personal de máquinas, trenes y telégrafos de los ferrocarriles” y se puso en vigencia el 1º de enero de 1918.

Para “La Fraternidad” la lucha resultó sin duda victoriosa, habían logrado el Reglamento de Trabajo por el cual habían luchado durante años. La información hacia las secciones remarcó las mejoras obtenidas: reducción de la jornada laboral en función del tipo de tren, pago abonado por trabajo extraordinario, descanso semanal con goce de sueldo, licencia anual de 15 días, pago por enfermedad, aumento de los salarios, abolición del régimen de multas. Además de la readmisión de los huelguistas de 1912, la libertad a todos los huelguistas arrestados en 1917 y la obligación de acatamiento a las empresas de la ley de jubilaciones y pensiones.

¹⁰⁰ Centenario de la Fraternidad (1887), Op. Cit, p. 71.

¹⁰¹ Algunos ferroviarios luchaban por la organización de un frente sindical por cada ferrocarril. Si bien “La Fraternidad” impugnaba esta postura, forzó la necesidad de recuperar la acción conjunta con todos los ferroviarios del país. El manifiesto “Al proletariado del Riel. Por la unidad ferroviaria”, indicaba la forma de esa unión, “organizando entidades de oficio, independientes y autónomas entre sí en cuanto a su marcha interna, pero coaligadas en un organismo federado para todos aquellos asuntos que afectasen al gremio en general” (Gordillo, 1988: 14). Con otra dirigencia de la FOF, se constituyó el Sindicato de Tráfico y Talleres 1920 en reemplazo de la Federación y ambos actuaron a través del “Pacto de solidaridad” en forma conjunta bajo el nombre de “Confraternidad Ferroviaria”.

“La Fraternidad” había consolidado su lugar de privilegio en la organización obrera como interlocutor en los acuerdos con el gobierno. Un indicativo de este reconocimiento fue la elección de un miembro fraterno como delegado obrero en representación del país en la Primera Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo de la Sociedad de las Naciones que se celebró en Washington en 1917.

Recapitulando 2

En este capítulo, “Organización *a la criolla* de los maquinistas ferroviarios en un territorio de luchas y regulaciones”, se presentaron las características que adquirió “La Fraternidad” como agremiación de los foguistas y maquinistas en Argentina. Al mismo tiempo se ubicaron esas definiciones en los conflictos que enfrentó el gremio durante el período, en particular, respecto a sus principales regulaciones: la ley de ferrocarriles, el Estatuto social, el Reglamento de ingreso y exámenes para la certificación de su idoneidad y el Reglamento de trabajo.

En los primeros años de la Sociedad se fueron delineando progresivamente las formas de lucha, la estructura organizacional, la disciplina interna y el tipo de relaciones con las empresas, el Estado y los trabajadores ferroviarios de otros oficios. En el trabajo de investigación se advirtió la construcción de un encuadre fuerte por parte de “La Fraternidad” que, además, fue profundizando conforme se exponían al ataque de las empresas y buscaban legitimarse como representante de los trabajadores de las locomotoras ante los propios trabajadores, las empresas y el Estado.

“La Fraternidad” se organizó en forma vertical y centralizada a través de una férrea disciplinada societaria que operó desde la Comisión Directiva Central hacia las seccionales. En sus Estatutos fijó los artículos que permitieron materializar la organización con una direccionalidad corporativa a través de la forma de ingreso de los socios por relación de parentesco, la autorización de un grupo de socios, las causas de suspensión o expulsión, entre otras. Además, los valores de unión y solidaridad se organizaron como elementos característicos del gremio para alinear bajo las decisiones de la Comisión Directiva Central al conjunto de los trabajadores asociados. Estas

características le valió al gremio su defensa en los períodos de mayor ataque para su desintegración y debilitamiento.

Por otro lado, “La Fraternidad” se involucró en la definición de las formas de regulación del saber que se construían desde el Estado Nacional: el Reglamento y Programa de exámenes. Esta decisión fue sustantiva para el gremio no sólo porque fijó la necesaria participación de la organización en las regulaciones que los involucrara, sino porque además les permitió negociar y definir un nuevo reglamento de exámenes que involucró sus reivindicaciones. Entendimos esas acciones como los primeros pasos del gremio para imponerse como integrante en la conformación de la mesa examinadora que certificaba el saber, logro que alcanzarán hacia el fin del período.

Finalmente, nos detuvimos a estudiar los conflictos de 1912 entre “La Fraternidad”, las empresas y el Estado en torno a las certificaciones de idoneidad. Este conflicto ubicó a los foguistas y maquinistas en su período más crítico respecto a la legitimidad de la regulación de sus saberes. “La Fraternidad” luchó para defender la organización cuando se puso en juego su legitimidad a través del plus de saber que poseían. La campaña fue agresiva en ese sentido, el gremio mostró que sin los trabajadores idóneos se ponía en riesgo el servicio ferroviario provocando accidentes que podían evitarse. Con ese argumento luchó por la reincorporación de todos los trabajadores cesanteados y por la preparación y certificación de los adventicios incorporados por las empresas.

El Estado y las empresas –principalmente estas últimas-, sólo se interesaron en las formas de transmisión, acreditación y certificación cuando se vio afectado el tráfico normal de los trenes. Los períodos de cosecha fueron momentos de tensión puesto que la urgencia de las empresas y el Estado para alcanzar los productos al puerto para su exportación podía ser un factor de presión y negociación para los maquinistas que conducían los trenes.

El saber fue un elemento privilegiado para la distinción de los foguistas y maquinistas, y buscaron distintos mecanismos para apropiárselo. Para ese momento, “La Fraternidad” había ensayado algunas estrategias de apropiación y control del saber, aunque aún no estaban legitimadas. Las luchas entre 1912 y 1917 lograron ese

reconocimiento. Si bien los sentidos se articularon alrededor de la defensa de los cesanteados primero y la escritura de un Reglamento de trabajo después; la principal ganancia para la Sociedad fue la defensa de la regulación del saber a través de la acreditación y certificación vía la Dirección General de Ferrocarriles de manera directa, y “La Fraternidad” de manera indirecta a través de la formación de los aspirantes. En los años siguientes la corporación avanzó en esta dirección para profundizar sus ganancias.

Capítulo 3. La Fraternidad hace escuela¹⁰²

En este capítulo se exponen las distintas experiencias que “La Fraternidad” desarrolló para la transmisión de los saberes del trabajo de los foguistas y maquinistas ferroviarios. Se recupera la primera experiencia de formación, la *Academia de instrucción para aspirantes a maquinistas* y el papel que tuvieron los ingenieros en su organización. Por otro lado se presentan los primeros impulsos para la creación de escuelas en las seccionales sociales y los discursos publicitados por el gremio para su difusión. También se analizan dos proyectos presentados ante la Comisión Directiva por el socio José Molinari, uno para el estímulo intelectual de los trabajadores, y el otro para la promoción de *Escuelas Internacionales por Correspondencia* para la formación de maquinistas.

La revisión de estas experiencias busca demostrar la existencia de experiencias alternativas a las escuelas técnicas seccionales para la transmisión de saberes del oficio. Por otro lado, permite examinar problemas en torno al modelo pedagógico de las escuelas técnicas seccionales y evidenciar ensayos y discusiones que atravesó el gremio para su construcción.

3.1. Fraternalizar con la academia

La *Academia* ocupó un lugar destacado en los primeros pasos para la organización y la diferenciación del saber de los maquinistas de ferrocarriles. En el capítulo 1 se presentaron algunas de las relaciones que establecieron los maquinistas con el campo profesional de los ingenieros; en particular, los procesos de diferenciación de saberes entre esa elite técnica y los trabajadores de la conducción. Los ingenieros vinculados a la industria ferroviaria colaboraron en la formación profesional de los obreros; al tiempo que producían una diferenciación de saberes, generaron un proceso de

¹⁰² Las primeras hipótesis sobre estas experiencias fueron recuperadas del trabajo “Institucionalización de la transmisión de los saberes del trabajo de foguistas y maquinistas de locomotoras de trenes en la Argentina. Las escuelas técnicas fraternales”, presentado en el IX CIHELA, Río de Janeiro- Brasil con el apoyo de la beca “Gregorio Weinberg” de la Sociedad Argentina de Historia de la Educación.

distinción¹⁰³ entre su campo profesional -como elite técnica especializada vinculada al aparato estatal en conformación-, y los maquinistas.

Los ingenieros colaboraron en la organización gremial de los maquinistas con la creación de la primera institución de instrucción y aportaron conocimientos teóricos y prácticos que el gremio difundió a través de las publicaciones gremiales. También ofrecieron cursos de capacitación y perfeccionamiento desde distintas universidades del país por fuera de la organización gremial. Para los maquinistas, estas acciones constituyeron los primeros pasos para la organización de la transmisión. Hacia adelante supieron apropiárselas, organizarlas e institucionalizarlas bajo su propia autogestión. El resultado fue el empoderamiento político del gremio a través de la apropiación del saber.

El ingeniero Carlos Echagüe¹⁰⁴ fue uno de los ingenieros que colaboró con la Sociedad. Colaboró en la redacción del Estatuto que delineó las primeras formas de la organización, y en la creación de la *Academia* para la formación de los aspirantes a maquinistas. El relato de la corporación sobre las primeras iniciativas de organización señaló que fueron Aurelio Arévalo¹⁰⁵ y José Molinari¹⁰⁶, miembros de la primera Comisión Directiva de la Sociedad, quienes buscaron el asesoramiento de Echagüe para la confección del primer Estatuto:

¹⁰³ En términos de Bourdieu, P. (1979).

¹⁰⁴ Carlos Echagüe nació el 30 de octubre de 1859. Realizó sus primeros estudios en San Nicolás de los Arroyos y luego en el Colegio Nacional de Buenos Aires, donde egresó en 1878. En sus años de estudiante de ingeniería fue presidente de la Sociedad de Estudiantes de Ingeniería, y luego profesor de Física en el Colegio Nacional y de Topografía y Geodesia en la Facultad de Ciencias y Matemática. Se desempeñó como Inspector General de la explotación en la Comisión de Obras de salubridad de la Capital y proyectó el conducto general de desagües de la Ciudad. En 1902 presidió la Sociedad Científica Argentina.

¹⁰⁵ Primer presidente de la Sociedad en el período 1887- 1888. Retirado de la máquina producto de una enfermedad, en 1889 publicó su libro para la preparación de los aspirantes que debían rendir el examen de idoneidad. Su iniciativa fue importante porque inició una larga lista de producciones didácticas realizada por maquinistas idóneos. Se trabajará sobre el análisis de estas producciones en el capítulo 5 de la tesis.

¹⁰⁶ Miembro vocal de la C.D. fundacional y posterior presidente para el período 1889-1890. Fue maquinista durante 43 años y durante 36 años tuvo actividad gremial a través de distintos cargos en las comisiones directivas del gremio. También participó en la C.E. de la sección Caballito del F.C.O. A los 67 años se jubiló con el reconocimiento de sus compañeros. En: RLF, "Compañero que se jubila", 20 de septiembre de 1923, Año XV, Núm. 295, p. 10.

Una mayoría abrumadora del personal desconocía en absoluto el significado de una organización gremial obrera. Sólo tenía en cuenta el poder de las empresas, aumentado por la solidaridad que le prestaban los gobiernos. Por otra parte, los iniciadores carecían de experiencia en razón de que transitaban terrenos teóricos complejos, sin antecedentes en el país. (Documento manuscrito de José Molinari, 27 de mayo de 1909. Legajo 154, Archivo LF. En: Barroca y Vidal, 1987: 22).

El Estatuto fue aprobado en 1888 y sentó las bases del tipo de organización que conformarían los maquinistas y foguistas argentinos¹⁰⁷. También con la ayuda de Echagüe se tramitó la Personería Jurídica de “La Fraternidad”, que se obtuvo en 1889, dos años después de la creación de la Sociedad. Además de ocupar un lugar destacado en la institucionalización de la organización, Carlos Echagüe participó en la elaboración del primer Reglamento de exámenes para maquinistas y en el Programa de Capacitación de la Dirección General de Ferrocarriles, en los escalafones del personal y en el Reglamento de trabajo (Larroca y Vidal, 1987: 23-25). Su figura se destacó en las memorias fundacionales como el “obrero intelectual” (RLF, Año II, Núm. 21, Junio 1° de 1909, p.1, c. 3), un prohombre “fraterno”:

Es justo mencionar que en aquel entonces surgió el obrero intelectual, decidido y desinteresado, quien libre de prevenciones funestas y de ligaduras morales, prestó su inapreciable concurso a la obra que se moldeaba, contribuyendo a la redacción de los estatutos y diseñando el diploma para los socios de la agrupación que se iniciaba. Fue Carlos Echagüe.

En 1890 fundó la primera “*Academia de instrucción para aspirantes a maquinistas de locomotoras ferroviarias*”. Según la investigación de Barrancos (1989: 6), Carlos Echagüe convocó a estudiantes universitarios para los cursos iniciales que se dictaron en 1890. Para la autora, probablemente convocó a estudiantes de la carrera de Ciencias Físicas con la que estaba relacionado Echagüe. “La sede de LF y la residencia de Echagüe, en Belgrano, eran concurridas por los trabajadores, sobre todo por foguistas deseosos de ascender a la categoría de maquinistas” (Barrancos, Op. cit.).

En la concepción de Echagüe, la creación de las escuelas era una de las acciones que permitirían ilustrar la competencia del maquinista, del foguista y del operario del taller, y colaborarían además, en la instrucción sobre cuestiones generales

¹⁰⁷ En capítulo anterior se analizaron los principales artículos del Estatuto.

de las empresas ferrocarrileras. En efecto, la formación no se limitaría a la enseñanza profesional del conductor sino también buscaría propiciar su “ilustración general” (Echagüe, 1904; En Barrancos, 1989: 4). Sin embargo, la creación de la Academia fue una condición necesaria pero no suficiente para instalar la idea de plusvalor en la profesión a través de la adquisición sistemática de saberes. A partir de entonces, “La Fraternidad” instaló en sus asociados la búsqueda de progreso social y mejora económica a través del estudio y el ascenso en el escalafón. El éxito de las escuelas gremiales dependió fundamentalmente de la apropiación de estas ideas por parte de los asociados y en consecuencia de su creación y difusión.

La Academia de Echagüe ocupó un sitio fundacional en la formación profesional impartida por el gremio, sin embargo se encontró escasa documentación sobre su organización y funcionamiento. Tampoco fue posible recuperar fuentes que atestigüen su devenir a excepción de las prácticas relatadas por Barrancos sobre las visitas de estos trabajadores al domicilio particular de Echagüe. Se exploraron, entonces, algunos documentos tangenciales que aportaron valiosa información.

Al recorrer los primeros documentos de la Sociedad se observó un nivel de organización precario como para suponer una *Academia* organizada y sostenida por la Sociedad. Por ejemplo, en la Circular N° 2 del 14 de agosto de 1890 -tres años después de la fundación de la Sociedad-, se informó la obligación de cumplir con el Estatuto frente al atraso en las mensualidades de los socios, “debiendo pagar al Tesorero de su Sección mensualmente”; y en caso que no lo hicieren por tres meses consecutivos, serían declarados cesantes. En la Circular N° 3 del 11 de junio de 1891 se fijó el monto para el ingreso y la cuota mensual. La observación del Balance de 1889 permite deducir además la inexistencia de muebles e inmuebles especialmente destinados para la enseñanza. Por otro lado, el alcance de la Sociedad por esos años era acotado respecto a las zonas que alcanzaba¹⁰⁸ y la cantidad de trabajadores que nucleaba¹⁰⁹.

¹⁰⁸ En un cuadro publicado en Chiti y Agnelli (1937, 467) se consignaron 10 seccionales y delegaciones en el año 1888, aumentando a 32 en 1900.

¹⁰⁹ Por ejemplo, para 1889, año en que se aprueban los Estatutos, LF presentó un Balance al 31 de diciembre de 97 cuotas de ingreso de maquinistas, 67 cuotas de ingreso de foguistas y 58 cuotas dadas por foguistas y maquinistas, lo que estima un total de menos de 200 socios.

Por otro lado, entre los integrantes que conformaban “La Fraternidad” entre 1896-1897 se listó una nutrida Comisión Honoraria¹¹⁰ conformada por distintos profesionales, algunos representantes de la Dirección de Ferrocarriles y otros, del personal jerárquico de los ferrocarriles:

Sociedad “La Fraternidad”- Comisión Honoraria.

Presidente: Ing. Carlos Echagüe. Santa Fe 2240. Renunció Dic/97

Vice-id: Dr. Remigio Lescano. Moreno 483.

Vocales: Ing. Carlos Maschwitz. Santa Fe N° , íd. Dic/97

“ : Dr. J. M. Fernández [falleció 1897]

“ : Ing. Julio Krausse. Villa Catalinas

“ : Ing. Otto Krausse. Tacuarí 1965.

“ : Dr. Alfredo Echagüe. Piedras 246

“ : Ing. Tomas Allan. Pampa 3010 (Belgrano)

“ : Ing. Juan Elordi. Calle 7 N° 627, La Plata. Renunció /98

“ : Ing. Modesto Sosa. Córdoba 348, Tucumán

“ : Ing. Roberto Todd. Tucumán.

En los documentos fundacionales que atesora el gremio se encontró además la “*Conferencia con el Miembro Honorario Don Carlos Maschwitz*”, fechada el 14 de noviembre de 1896. En ese momento Maschwitz ocupaba la presidencia de la Dirección de Ferrocarriles. En el registro manuscrito de la Sociedad se enumeró un conjunto de decisiones respecto a los exámenes de maquinistas que se presentaron bajo el título *Respecto a las “Academias de Instrucción”*:

12. El Sr. Maschwitz prometió que nos prestará toda su cooperación para la completa organización de las “Academias de Instrucción” en los locales de la Asociación haciendo que los inspectores del Gobierno, den gratuitamente clases teóricas y prácticas a los socios; además se procederá en este caso, a procurarse la ayuda de las Empresas. (Conferencia con el Miembro Honorario Don Carlos Maschwitz, 14 de noviembre de 1896, Folio 3 de 4)

Es de suponer, dada la fecha en que se registra la búsqueda de apoyo por parte de la Dirección de Ferrocarriles para la organización de estas Academias (1896), la presencia de Carlos Echagüe en la presidencia de la Comisión Honoraria de LF (1889-

¹¹⁰ El art. 8 del Estatutos de 1888 propuso respecto a los socios honorarios: “Podrán ser nombrados socios Honorarios aquellas personas que desinteresadamente hayan contribuido con sus servicios o donaciones a la prosperidad de la Sociedad”. (Chiti y Agnelli, 1937: 513).

1897)¹¹¹ y el año en el que se consigna la creación de la 1ª Academia (1890), que las prácticas desarrolladas en la misma no se extendieron más allá de las descritas por Barrancos. Para la misma fecha, la Comisión Directiva de “La Fraternidad” consignó las primeras “Clases de instrucción” impartidas por otro ingeniero honorario para los aspirantes a presentarse en los exámenes, “con el máximun de conocimientos técnicos y además, sabiendo leer y escribir. Estas clases eran dictadas el señor Juan Elordi, miembro honorario de LF” (Chiti y Agnelli, 1937: 179). La renuncia de ambos miembros a la Comisión Honoraria, Carlos Echagüe en 1897¹¹² y Juan Elordi en 1898, podría haber sido la causa de la suspensión o el debilitamiento de estas prácticas.

En el reconocimiento de otros académicos que acompañaron a “La Fraternidad” se mencionaron el Ing. Del Bono, el Dr. Alfredo Echagüe, los ingenieros Krausse y Juan Elordi. Este grupo de profesionales estudiaron el proyecto presentado en 1900 por el asociado Víctor Bassi para la reglamentación del trabajo de los ferroviarios y la creación de una caja de pensiones y jubilaciones (Chiti y Agnelli, 1937: 515 y 520). Los hermanos Krausse, por su parte, dieron el visto técnico al primer catecismo escrito por el maquinista Aurelio Arévalo.

¹¹¹ En la carta que envió Carlos Echagüe a “La Fraternidad” el 21 de Octubre de 1889 como acuse de recibo de la nota de la CD nombrándolo Presidente Honorario de la Comisión, se lee: “(...) distinción tanto más honrosa desde que me es hecha por un núcleo de hombres honrados y de trabajo con los que ningún vínculo de mutuo interés me liga, a no ser el interés manifiesto de parte de los señores miembros de la Comisión de enaltecer y complementar la profesión de nuestros maquinistas y foguistas y el mío de tenerlos competentes y disciplinados para el servicio de las líneas de la República. Acepto pues complacido tan alta distinción y puede el Sr. Presidente transmitir a sus laboriosos consocios la promesa de mi modesto contingente en las tareas de la Sociedad, en el concepto que es tarea humanitaria y patriótica propender al bienestar físico y moral de un gremio importante como el que ustedes forman (...) Firma: Carlos Echagüe.”

¹¹² La última nota que se lee de Echagüe en el archivo fraterno data de Junio de 1906, un año y medio antes de su muerte. En esa oportunidad escribe: “Acuso recibo a su carta fecha 21 del corriente adjuntándome un ejemplar del proyecto de reglamento de servicio para los maquinistas de la república. Veo por él que la Sociedad sigue trabajando con circunspección y seriedad por el progreso y el bienestar del gremio de maquinistas y foguistas y lamento que mi salud tan debilitada no me haya permitido concurrir y hacer concurrir a mis colegas a reunirse para deliberar sobre tan importante asunto; pero no creo les falte el concurso de muchos de los socios Honorarios. Por mi parte trataré de verme con el Señor Schneiderwind y juntos revisar su proyecto del cual remitiremos oportunamente nuestra opinión. (...) Firma: Carlos Echagüe.”

Otro de los ingenieros reconocidos por el gremio por su colaboración técnica profesional fue el Ingeniero Mateo Lovandina¹¹³, a quien la Sociedad recordó como el primer director de la Academia. Lovandina apoyó la organización de la formación profesional de maquinistas a través de la revista técnica “El conductor de máquinas” que dirigió entre 1902 y 1907. En 1907 cuando comenzó a publicarse la revista social, Mateo Lovandina continuó colaborando con el gremio con numerosos artículos que se publicaron en las columnas de la “Sección Técnica”, hasta su muerte en 1925 (Larroca y Vidal, 1987: 259).

Finalmente, también colaboró con las acciones de enseñanza el profesor Gregorio Neider de la Universidad de Tucumán que creó y dirigió en 1927 un curso para el perfeccionamiento del personal de locomotoras. El Dr. Luis Posse hizo lo suyo creando cursos de capacitación en la Universidad de Córdoba, en cuyos programas se enseñaba matemáticas, elementos de física y química, elementos de metalurgia, trabajo de metales, dibujo, vapor, calderas y leyes y reglamentación de ferrocarriles (Vasallo Rojas y Matus Gutiérrez, 1947: 223).

Además, se realizaron cursos gratuitos de extensión universitaria para trabajadores organizados por el Centro de estudiantes de Derecho y publicitados en la RLF. Ofrecieron ciclos de conferencias en los locales gremiales y culturales sobre temas sociales y económicos dictadas por los estudiantes (RLF, Año XII, 20 de octubre de 1920, Núm. 225, p. 1).

(...) con el propósito único de hacer llegar a su mente conocimientos de orden científico y propender así a la elevación intelectual de los mismos (...) Nos proponemos ante todo demostrar la importancia de la ley, como fuerza específica de cualquier estado social, y ofrecer en cursos breves, elementales y objetivos, vistas amplias sobre nuestra legislación vigente (...) (RLF, Año XII, 5 de septiembre de 1920, Núm. 222).

La Facultad de Ciencias Médicas, el Círculo Médico Argentino y el Centro de Estudiantes de Medicina realizaron también, conjuntamente, cursos de extensión universitaria. Los temas versaron sobre higiene y medicina social dictándose, como en

¹¹³ Italiano de origen, llegó a nuestro país en 1882. Desempeñó cargos técnicos en los Ferrocarriles Andino y Gran Oeste Argentino. Trabajó hasta su jubilación en 1915 en la Dirección de Ferrocarriles (Rojas y Gutiérrez, 1946: 240).

el caso anterior, en los locales que lo solicitaran. Dado el año de promoción y la discontinuidad de su publicidad en La RLF se entendió su auge como ecos del movimiento estudiantil reformista de 1918 en Córdoba y que alcanzó prácticas de intercambio entre obreros y universitarios en los Centros de Estudiantes del resto de las universidades existentes en el país.¹¹⁴

En síntesis, si la *Academia de instrucción para aspirantes a maquinistas de locomotoras ferroviarias* fue la primera experiencia de formación que conoció la Sociedad, “la academia” jugó un papel fundamental en sus primeros pasos. Esta experiencia no encontró continuidad directa con el resto de las experiencias del gremio pero fueron la plataforma a partir del cual se levantó la propuesta gremial de formación. De allí se tomaron algunos elementos para organizar su propia red de escuelas técnicas autogestionadas, como la presencia de docentes especialistas en disciplinas para el dictado de cursos, la transmisión de saberes técnicos y la alfabetización de sus socios. Probablemente también las prácticas escolarizadas para la transmisión, dado que muchos de estos profesionales se desempeñaban también como docentes en ámbitos universitarios.

Pudo observarse además que esta elite técnica, vinculada a las direcciones del Estado y las gerencias de los ferrocarriles acompañaron a lo largo del período a los trabajadores en sus propuestas de formación. En las posiciones que ocuparon, los ingenieros buscaron mantener a los obreros “competentes y bien disciplinados” (Echagüe, 1889) para asegurar el tránsito normal de los ferrocarriles. Sin embargo los trabajadores agremiados supieron apoyarse en estas experiencias para construir a partir

¹¹⁴ La reforma universitaria de 1918 franqueó sus límites, se extendió primero por todo el país y tomó luego dimensión latinoamericana. Entre sus manifiestos, había declarado la solidaridad obrero estudiantil para el cambio social. La revolución de octubre de 1917 en Rusia y la huelga general de los trabajadores en 1919 en nuestro país (que terminó con la intervención sangrienta del ejército, la policía y bandas de civiles armados, recordada como “la semana trágica”), la huelga de maestros de 1919 en Mendoza; generaron las condiciones decisivas para el levantamiento del movimiento universitario argentino. Al calor de estos hechos, el presidente de la FUA resume los objetivos del movimiento como sigue: “el día que el trinomio de proletarios, maestros y estudiantes sea un hecho, se habrá cumplido la que impone la renovación de los valores sociales”. En: Portantiero, Juan Carlos (1978). *Estudiantes y Política en América Latina. El proceso de reforma universitaria (1918-1938)*. México: Siglo XXI, p. 78. No podemos dejar de conectar estas experiencias de formación desde la universidad hacia los trabajadores en el marco de estos sucesos.

de allí el poder corporativo para la lucha de sus intereses en pos del propio beneficio colectivo.

3.2. La institucionalización de la transmisión del saber: “En cada seccional una escuela”

Una de dos: o se es maquinista o no se es. El que sea foguista debe ambicionar lo primero. Estancarse, vejetar sin clases y sin pasar jamás del sueldo de foguista de primera es demostrar poco amor a la carrera o no apreciar el estimulante ejemplo de los que, debido al esfuerzo propio, conquistaron el lauro y con el una satisfacción íntima y el bienestar para sus hogares” (sic) (RLF, Año II, Febrero de 1909, Núm. 17, p. 4).

En el discurso de “La Fraternidad”, la Academia fue el primer impulso de la Comisión Directiva para la formación y las escuelas de las seccionales la continuación de esa iniciativa en los locales sociales por los socios. Sin embargo, su origen no se remontó estrictamente a la primera “Academia” de Echagüe sino, más bien, a prácticas espontáneas de transmisión entre trabajadores idóneos y aspirantes. El punto 12. de la *Conferencia... con Carlos Maschwitz* presentada en el subtítulo anterior, podría ser indicativo de la direccionalidad sugerida por el miembro honorario; aunque recién en las primeras décadas del siglo XX comenzaron a desplegarse estas experiencias. La propuesta a “La Fraternidad” del presidente de la Dirección de Ferrocarriles, en su carácter de miembro honorario, comprometía la cooperación de inspectores del Gobierno para el dictado de clases y la ayuda de las empresas; sin embargo ni las empresas ni el gobierno acompañaron la iniciativa.

Por otro lado, en sus memorias “La Fraternidad” inscribe a la Academia de Echagüe como el antecedente de la Escuela Técnica Central, aunque su creación apareció vinculada a los proyectos presentados por el socio Molinari ante la CD en 1917¹¹⁵ (Chiti y Agnelli, 1937: 342). En otras palabras, no queda clara la relación entre la Academia de Echagüe y las escuelas seccionales, cómo el gremio pasó de una a las otras, aunque para la Sociedad se inscribió la misma serie discursiva de su “obra cultural y de enseñanza” (ibídem: 335). A los efectos de la hipótesis de apropiación por parte de “La Fraternidad” de la regulación de los saberes del trabajo de los

¹¹⁵ En el próximo título se analizan esos proyectos.

maquinistas y foguistas de locomotoras, esa diferencia no es disruptiva sino más bien reafirma la idea de la acumulación de saber-poder societal. Dicho de otra manera, el discurso fraterno atesoró todas las experiencias de formación como condición de posibilidad para la realización de su sistema de formación.

Las escuelas técnicas distribuidas a lo largo de la red ferroviaria argentina en distintas seccionales sociales de “La Fraternidad” fueron las instituciones hegemónicas para la transmisión de los saberes del trabajo de maquinistas y foguistas de locomotoras. El impulso sistemático se realizó a partir de 1908, cuando el gremio alentó su creación a través del lema “*en cada seccional una escuela*”. La difusión de esa iniciativa y su consolidación *constituyó un importante sistema interconectado de escuelas con prácticas semejantes en su organización institucional y curricular, configurando una cultura escolar¹¹⁶ específica* para la formación profesional de los maquinistas y foguistas ferroviarios.

La sección Tandil (F.C.S.) cuyos compañeros dándose perfecta cuenta de los innegables beneficios que presta esta desinteresada cooperación tanto a la profesión como al compañerismo han echado las bases para la creación de una escuela seccional. (...) esperamos dentro de poco que habrá en el seno de nuestra Sociedad tantas escuelas profesionales como secciones cuanta la misma. Será pues este nuevo vinculo entre el personal asociado una muestra más de nuestra potencialidad”. (Registro 2, “Conferencia para foguistas”, Tandil; En: RLF, Año II, Octubre de 1908, Núm. 13, p.7).

Las escuelas y/o bibliotecas funcionaron bajo la égida de cada local social de Sección, donde se definió su forma de funcionamiento y el sostenimiento material. Sin ninguna filiación con la Dirección de Ferrocarriles, el único elemento de regulación para las escuelas por parte del Estado fue el Reglamento y Programa de Examen que dispuso los requisitos de los aspirantes, y los contenidos y habilidades a examinar.

¹¹⁶ Se trabaja con el concepto de cultura escolar a partir de la aproximación teórica dada por Faria Filho, Gonçalves, Vidal y Paulilo (2004) *A cultura escolar* como categoría de análise e como campo de investigação na história da educação brasileira. Educação e Pesquisa, Sao Paulo, v. 30, n.1, p. 139-159, jan./abr. 2004. Entre los aportes y fecundidad de esta categoría, seguimos los presentados por Gonçalves Vidal (2008): a) una reflexión acerca de la conservación y la renovación en la educación; b) la atención a la cultura material como elemento constitutivo de las prácticas escolares; c) la valorización de los sujetos escolares como agentes sociales.

“La Fraternidad”, desde la CD central y a través de la redacción de la revista, difundió propuestas para la definición organizacional y curricular de las experiencias que desarrollaban las seccionales. Observando el conjunto se pudo ver que las escuelas siguieron pautas comunes aunque cada una mantuvo relativa autonomía respecto a la central y entre sí. En este caso, y a diferencia de las posiciones político gremiales que adoptaron como corporación, la CD central delegó a las seccionales su control y funcionamiento, sin mayor intervención. Se evidenció también que la diferencia que cada escuela tuvo en sus propuestas se relacionó con los vínculos de mutua colaboración que construyeron con las instituciones locales.

Cada institución constituyó una experiencia singular estableciendo relaciones que variaron según los casos. Algunas presentaron vinculaciones con el resto de los ferroviarios, con los obreros en general, otras ampliaron sus relaciones con instituciones circunscriptas en el ámbito local: Sociedad de Socorros Mutuos, Ayuda Mutua, Centros Socialistas, Cooperativas de Consumo, Asociaciones cooperadoras de escuelas comunes, etc. Algunas escuelas establecieron relaciones de cooperación y apoyo con distintos profesionales y con el gobierno local a través de sus autoridades políticas.

Biblioteca Popular- El gobierno provincial de Tucumán acaba de aprobar recientemente los estatutos del nuevo centro de cultura que en la actualidad cuenta ya con más de cien asociados pertenecientes a los departamentos de Tracción, Tráfico, Talleres y Vías y Obras. La administración del ferrocarril Central Norte por su parte... acordó a la misma una subvención mensual de \$50. Este nuevo foco cultural se ha colocado también bajo el patrocinio de la Comisión de Bibliotecas Populares para la adquisición de obras de diferentes ramas del saber. (Registro 20, “Biblioteca Popular Ferroviaria “Aurelio Arévalo”, Tucumán, F.C.C.N.; En: RLF, Año X, Noviembre 1º de 1916, Núm. 149, p. 5)

Por otro lado, a través de la publicidad que dio la revista se promovió un determinado modelo organizacional del tipo gremial asociativo. Concordante con las formas de organización de cada seccional de la Sociedad, las escuelas produjeron Reglamentos y Estatutos que se difundieron en la revista oficial y que operaron como modelos a replicar para las seccionales que estaban iniciando sus experiencias de espacios para la formación.

Una tras otra, todas las Secciones de la Sociedad están dando con la creación de estas escuelas, una prueba más de que nuestra constante propaganda en bien del levantamiento intelectual del gremio no ha caído en el vacío. (Registro 5, S/n, Villa Mercedes, G.O.A., F.C.P., F.C.A.; En: RLF, Año II, Noviembre de 1908, Núm. 14, p. 7).

El imperativo “*En cada seccional una escuela*”, representó para la Sociedad de maquinistas y foguistas de locomotoras el impulso explícito para la difusión y propagación de sus escuelas en cada una de las seccionales sociales. *En la RLF se publicaron a partir de 1908 cada una de las iniciativas de las seccionales para la creación de escuelas destacando los propósitos, los destinatarios, la organización que llevaron adelante, los trabajadores que asumieron la función docente, los materiales que diseñaron y utilizaron para la enseñanza, los cursos que organizaron y dictaron, los horarios de las clases, los requisitos para el ingreso, los derechos y deberes de los alumnos, la cuota mensual, etc.*¹¹⁷

También la revista publicitó un conjunto de obras técnicas e instrumentos para la instrucción. Se trató de materiales para la enseñanza, en sentido amplio, contruidos por los propios trabajadores, idóneos en el oficio. De esta manera, instó a las escuelas de la red a adquirir y producir sus propios manuales para la enseñanza, como también proveerse por distintos medios de variados objetos para el mismo fin. A través de estas acciones, las escuelas se multiplicaron, imitando algunas de las experiencias que las precedieron y/o creando originales propuestas para su funcionamiento y desarrollo.

Esta iniciativa fundadora fue uno de los baluartes a partir de los cuales la Sociedad construyó y consolidó un fuerte sentimiento de pertenencia. Este vínculo fue significado en sus inicios por “La Fraternidad” con acciones espontáneas de los trabajadores; por compañerismo y fraternidad, los maquinistas avezados transmitían saber y experiencia a quienes se iniciaban en la carrera:

Los que han llegado deben dar la mano a los que empiezan la carrera. Fraternidad de acción y de propósitos... donde los maquinistas, en vez de gozar el merecido descanso, lo abrevian para dedicar esos minutos suyos a la instrucción de los foguistas que deben rendir el examen de idoneidad. Los foguistas de hoy ante ese

¹¹⁷ A partir del recorrido de la RLF, se construyó el relevamiento de escuelas para el período estudiado que se presenta en el Anexo 3 de esta tesis: “Listado de Escuelas y Bibliotecas seccionales fraternas”.

ejemplo deben mañana imitarlo con otros compañeros que engrosarán decididos nuestras filas” (RLF, Año II, Noviembre de 1908, Núm. 14, p. 1).

La creación de estas escuelas fue la institucionalización de aquellas prácticas que llevaron adelante los trabajadores certificados en sus tiempos de descanso. De la preparación que realizaron los ingenieros al desarrollo de estas experiencias medió una corporación más organizada y con sus integrantes formados. Recién entonces fue posible la preparación de los aspirantes para rendir el examen de idoneidad entre los trabajadores. “La Fraternidad” instó a multiplicar estas prácticas con el imperativo de compañerismo, afecto y comunión intelectual:

La creación y difusión de escuelas seccionales, la instrucción técnica del foguista preparándolo para la prueba de examen, el mejoramiento intelectual de los componentes de nuestro gremio: he aquí uno de los más hermosos ideales (RLF, Año II, Noviembre de 1908, Núm. 14, p. 1).



Imagen 10: “Maquinista y Foguista de Locomotoras. Dupla de *socios fraternos*”. Ref: Circa, 1910¹¹⁸.

Alrededor de estas acciones se construyó también la identidad colectiva. La idea de un gremio cuyo modelo de organización se caracterizó “por la conciencia

¹¹⁸ “150 años de la Familia Ferroviaria en 30 fotos”, Proyecto Área de Vacancia- nodo Buenos Aires: Historia y prospectiva de los Saberes Socialmente Productivos: El ferrocarril y los saberes del Trabajo. Muestra presentada en el XXI Congreso Panamericano de Ferrocarriles, Stand 202. La Rural, Predio Ferial de Buenos Aires. Appeal- Argentina.

social como por el alto nivel intelectual de cada uno de sus componentes” (RLF, Año II, Noviembre de 1908, Núm. 14, p.1, c. 3). De esta manera amalgamaron la corporación, fortalecieron el poder gremial y se aseguraron su reproducción a través de la formación técnica, política y gremial de sus socios.

Las escuelas son el molde donde ha de tomar sus caracteres definitivos el futuro maquinista. De esas escuelas saldrá amalgamado el buen socio y el buen obrero, con aptitudes inmejorables para la lucha y para la defensa de sus derechos (Año II, septiembre de 1909, p. 2).

Junto con las escuelas seccionales se impulsó el armado de bibliotecas en las secciones como complemento indispensable para los propósitos de ilustración que auspició la Sociedad: “La adquisición de libros técnicos e instructivos son la primera piedra para el edificio moral de la sección”. En la diversidad de instituciones creadas se advirtió su indiferenciación, las escuelas albergaban bibliotecas y/o en las bibliotecas funcionaron escuelas para la transmisión de los saberes del trabajo de los maquinistas. También los modelos ensayados se presentaron muy variados, desde “Conferencias para foguistas”, “Escuelas Técnicas”, “Escuelas teórico- prácticas”, “colegios”, “Institutos técnicos”, “academias”, entre otros tantos más. Hacia el final del período se observó una tendencia hacia la homogeneización de las experiencias, momento que coincidió con una importante expansión del subsistema.

La institucionalización de estas escuelas fue un proceso de crecimiento sostenido desde 1908 y alcanzó para 1937 -año del cincuentenario de la creación de la Sociedad- “un total de más de 150 escuelas en todo el país” (Larroca y Vidal, 1987: 259). Según nuestro relevamiento, en los años posteriores a la creación de la primera escuela seccional de “Las Flores” (F.C.S.) en agosto de 1908 y hasta antes de la huelga de 1912 se organizaron aproximadamente unas catorce (14) escuelas. En el período entre huelgas que se extendió entre 1912 y 1917, se crearon doce (12) escuelas seccionales. La unidad gremial con el resto de los ferroviarios de ese período impactó en la organización de las escuelas, muchas de las cuales se organizaron conjuntamente con otros trabajadores del ferrocarril. Finalmente se observó un importante crecimiento de la red en los años posteriores a 1920, donde el poder de “La Fraternidad” y su sistema de formación estaban legitimados ante las empresas y el

Estado. Entre 1920 y 1925 se registraron más de cincuenta (50) escuelas creadas y publicadas a través de su revista.

Al final del período que recortó esta tesis se observó un conjunto cuantioso y consolidado de escuelas organizadas e intercomunicadas entre sí, con prácticas comunes, mismos manuales para la enseñanza, variedad de instrumentos didácticos que intercambiaban entre ellas, etc. Ese relevamiento permitió sostener la existencia de un subsistema de formación profesional para el oficio de maquinistas: la red de escuelas técnicas pertenecientes a “La Fraternidad”. Este modelo de institución se tornó hegemónico y fue reconocido por el Estado y las empresas como *el lugar* para la transmisión de los saberes del oficio.

Sin embargo no fue una construcción acumulativa y gradual la que devino de la Academia de Echagüe a las escuelas técnicas seccionales; o de la transmisión espontánea entre socios a la institucionalización de las escuelas. Aunque así la presentó “La Fraternidad” en sus memorias¹¹⁹, la capacidad organizativa y social de las distintas secciones fue muy distinta. También la posibilidad de proyección por parte del gremio, que encontró varias veces interrumpida su obra social por importantes períodos en los cuales se puso en jaque su existencia y la fuerza de organización estuvo puesta en sus luchas reivindicativas.

¹¹⁹ Hacemos referencia a los libros que el gremio produjo para sus aniversarios sociales, por un lado, el libro del cincuentenario de la fundación (Chiti y Agnelli, 1937) y por el otro, el libro del centenario “Rieles en lucha” (Larroca y Vidal, 1987)

3.3. Los proyectos Molinari: entre la defensa corporativa y el gobierno

Cuántas veces algún compañero no se ha extasiado en la contemplación de un edificio de 10 o más pisos. Lo ha hallado tal vez magnífico, tal vez lo ha juzgado excediendo los límites de lo posible, y sin embargo, todo eso que desafía a las nubes, no es en realidad, en su verdadero análisis, más que ladrillo sobre ladrillo. Todo lo grande es la unión de todo lo pequeño. (...) Así nuestra obra. (“Las escuelas técnico profesionales. El proyecto MOLINARI”, En: RLF, Año X, Febrero 1º de 1917, Núm. 157).

“El proyectos Molinari” fue presentado por un maquinista, miembro de la Comisión Directiva fundadora, ex presidente de “La Fraternidad” y vocal de la misma en 1914. Este proyecto se agrupó en el conjunto de alternativas ensayadas por el gremio al modelo triunfante de instituciones para la transmisión. Si bien no se presentaron en oposición al modelo hegemónico¹²⁰, tampoco terminaron de apoyarlo. En lo que sigue se presentarán los distintos virajes del proyecto, entre su primera presentación en 1914 (RLF, Año VII, 1º de febrero de 1914, Núm. 94, p. 6 y 7) y la aprobación que se hiciera por unanimidad en Asamblea de delegados en 1917 (RLF, Año X, Abril 15 de 1917, Núm. 159- 160, p. 11). Para “La Fraternidad” estas alternativas fueron búsquedas por concretar a través de distintos medios el propósito societal de “levantamiento intelectual del gremio”.

Los proyectos cuestionaron implícitamente dos elementos del dispositivo de escuelas seccionales: por un lado, sostuvo el reconocimiento de cierta meritocracia entre los trabajadores con relación al estudio profesional. Este punto colocó en tensión la acreditación igualitaria que recibían los maquinistas a través de la aprobación de su examen de idoneidad. Por otro lado, la búsqueda de apoyo del gobierno para la transmisión de saberes a través de la importación de material para la enseñanza y de la facilitación de técnicos a cargo de lecciones para el mejor desempeño profesional, puso en jaque la relación pedagógica sobre la cual se basaba la enseñanza entre expertos e idóneos, y la construcción y gestión que cada sección

¹²⁰ En 1914, año en que presenta por primera vez el Proyecto el socio José Molinari, se registraban catorce (14) escuelas técnicas fraternas en el país.

procuraba por los materiales para la enseñanza. A continuación, los presentamos en extenso.

El primer proyecto Molinari se publicó inicialmente en las columnas de la Revista social en febrero de 1914 (RLF, Año VII, 1º de febrero de 1914, Núm. 94, p. 6 y 7). Luego que fuera presentado ante la Comisión Directiva se transcribió en la revista social para su difusión al resto de los trabajadores bajo el título de “Dos excelentes proyectos”. Los proyectos tuvieron por objetivo, por un lado, el “levantamiento intelectual del gremio” y por otro, la construcción de “la casa propia”; escuela y casa constituyeron dos elementos indisolubles para la configuración de la identidad fraterna.

(...) En Europa y en los Estados Unidos, una escuela profesional es la primera preocupación de todo gremio unido y solidario. Le preocupa tanto como la casita obrera y es justificado el deseo, porque la escuela junto con la sociedad de oficio son los hogares que se complementan. Es más fácil establecer una escuela que hacer cien proyectos para buscar la forma de dirigirla. (“Las escuelas técnico profesionales. El proyecto MOLINARI”, En: RLF, Año X, Febrero 1º de 1917, Núm. 157).

Para la construcción de la “Casa propia”, el proyecto previó que cada asociado facilitara como préstamo a la Sociedad la suma de \$ 10 m/n. El socio Molinari calculaba que cotizando 8000 simpatizantes, más “la suma de capital social y economías administrativas”, la obra podría concretarse rápidamente. Si bien el capital facilitado por cada socio podía ser reembolsado a quien lo solicitara, el promotor suponía que una inmensa mayoría dejaría el préstamo a beneficio de la “Caja Social”. (RLF, Año VII, 1º de febrero de 1914, Núm. 94, p. 6 y 7).

Respecto al “levantamiento intelectual del gremio”, el plan del socio consistió en instituir un premio para el estímulo del “estudio de los derechos del personal de tracción”. Legitimó su propuesta presentándose como “quien tuvo el honor de presidir “La Fraternidad” y la “responsabilidad de presidir la primera huelga ferroviaria para hacer respetar los derechos de los Maquinistas y Foguistas de la República Argentina”. El maquinista propuso en su proyecto:

La Sociedad debe instituir un premio que llevará por nombre “La Fraternidad”. Este premio será en efectivo y de \$200 a \$1.000 m/n.

Los temas a desarrollar serán los siguientes:

- 1º. Organización y Reorganización del gremio.
- 2º. La razón de ser de las huelgas.
- 3º. Las huelgas y las causas de sus desastres.
- 4º. Forma más sencilla y económica de la administración social.
- 5º. Derechos del socio y sus deberes para con la sociedad.

(RLF, Año VII, 1º de febrero de 1914, Núm. 94, p. 6 y 7)

Tal como se lee en el proyecto, *los temas se vincularon directamente con el estudio y producción de saberes gremiales para la defensa de los derechos de los trabajadores, las implicancias de los períodos de huelga en la organización social, exploraciones de argumentos en defensa de las huelgas, y de cómo organizar la sociedad.* Resulta interesante resaltar que entre los temas a ensayar no se listaron saberes de orden técnico, sobre los cuales estaba circunscripta la enseñanza hasta entonces. En ese sentido, se observa un corrimiento en la interpelación intelectual del trabajador, sobre saberes que exceden la preparación para el examen y que además exigen una producción y posicionamiento político gremial.

Molinari propuso además cómo se compondría el jurado para definir el premio, con dos miembros de la Comisión Directiva, dos foguistas de primera clase, dos miembros honorarios, un ingeniero y un letrado. Los miembros de la Comisión directiva y los foguistas, por un lado, representaban a través de sus posiciones en los temas a los trabajadores de la conducción. Su presencia como jurado garantizaba la lectura de la dirigencia del gremio y de las bases. Por otro lado, la presencia de los miembros honorarios, el ingeniero y el letrado conformaban el grupo de profesionales con los cuales se buscaba legitimar y distinguir el premio, que además se mostraban cercanos y en colaboración con los hermanos. Molinari concluyó la presentación del proyecto sosteniendo tanto la existencia de juventud capacitada para estas nobles luchas intelectuales, como el deber de la Sociedad por cultivarlo y estimularlo por todos los medios posibles. Aún después de incluir entre los integrantes del jurado a ingenieros y letrados, cerró su presentación exhortando a los trabajadores: “Es preciso que los hombres del porvenir estén capacitados y

preparados para defender por sí mismos sus derechos y no depender de terceros” (RLF, Año VII, 1º de febrero de 1914, Núm. 94, p. 6 y 7).

Entre el proyecto de 1914 y la segunda presentación del maquinista pasaron tres años. En febrero de 1917, Molinari presentó una nueva propuesta con el título “Las Escuelas Técnico profesionales”.

(...) En efecto tiende a la creación de la gran academia ferroviaria nacional. He aquí dicho proyecto:

“1º- La Sociedad nombrará un técnico para que prepare a los socios que deban presentarse a examen y no lo estén o examinar a aquellos que estando preparados duden si están en condiciones de examinarse con éxito.

2º- el técnico será por caso y no por mes.

3º- Los fondos para ese pago se formarán con la contribución de los socios con la ínfima cuota mensual de 0.20 m/n mensual”. (RLF, Año X, Febrero 1º de 1917, Núm. 155, p. 3).

El nuevo proyecto presentó un viraje sustantivo respecto al de 1914. Ya no se trataba de un premio, ni de ensayos sobre temas de índole político-gremial. Entre sus propósitos se buscaba instrumentar una Academia Nacional, en cuyos argumentos se esgrimió el corrimiento del “bien corporativo” hacia el “bien público” e instó al gobierno a responsabilizarse en la tarea de instrucción. Y si bien entre los ítems del proyecto propuso a la Sociedad como la responsable del nombramiento del técnico para la instrucción, en el desarrollo responsabilizó al gobierno.

Dejando de lado el interés del socio, pues esto no se discute siquiera, vemos que con la realización de dicho proyecto se hace obra buena en bien del interés público. Y como se trataría en tal caso de un beneficio directo e inapreciable, el gobierno forzosamente tendría que interesarse en la cuestión, y como compensación lógica tendrá que otorgar la entrada libre de derechos de todos aquellos útiles y modelos de estudio que sería necesario importar de los países más adelantados en materia ferroviaria.

Forzosamente con nuestra actividad el gobierno tendría una participación que se traduciría, desde el punto de vista netamente técnico, en facilitar sus técnicos para que en esa academia dieran a los alumnos lecciones que podrían resultar de suma utilidad para el mejor desempeño de la profesión. (RLF, Año X, Febrero 1º de 1917, Núm. 155, p. 3).

Entre las continuidades con el modelo de escuelas seccionales, debe señalarse la manutención de la escuela a través de una cuota mensual que realizarían los

socios. Sin embargo, entre sus rupturas se encuentra la facilitación de técnicos por parte del gobierno y la adjudicación de los mismos para cada uno de los socios que debían presentarse al examen; esta propuesta desplazaba el papel docente de los idóneos de la corporación quienes impartían los cursos en las escuelas a un conjunto de aspirantes.

Por otra parte, el proyecto buscó impactar en el dispositivo de examen y de certificación de idoneidad. Para Molinari, este proyecto permitiría dar mayor legitimidad a los exámenes de la Dirección de Ferrocarriles haciendo que desaparezcan nuevos exámenes por parte de las empresas, como fue el caso del F.C. Sud. “Esto no ocurriría el momento en que el personal por medio de esa academia pueda probar que sabe más que los que pretenden exigirles un nuevo examen de idoneidad” (RLF, *ibídem*), defendió Molinari. Se debe recordar que para la fecha en que se presenta este proyecto “La Fraternidad” todavía luchaba por la reincorporación de los cesanteados y la preparación de los adventicios producto de la huelga de 1912; la falta de reconocimiento de las credenciales por parte de las empresas y/o la existencia de otros dispositivos de certificación paralelos a los del Estado hizo que este punto esté especialmente subrayado en el proyecto.

Lo que siguió en las argumentaciones fue “levantar intelectual y profesionalmente al gremio”, lograr “profesionales de gran tecnicismo” y alejar la profesión de la creencia vulgar “de que se trata de una simple función manual, sin estudios y responsabilidades” (RLF, *ibídem*). Finalmente propuso limitarse en sus juicios para esa publicación, y en los números sucesivos ahondar en el tema, instando al mismo tiempo a los compañeros a tratar su propuesta en las seccionales sociales y enviar sus comentarios a través de la revista. En efecto, en el número siguiente se recuperó el tema bajo el mismo título “Las escuelas técnico profesionales. El proyecto Molinari” (RLF, Año X, Febrero 15 de 1917, Núm. 156, p. 2). En esa oportunidad Molinari presentó nuevos argumentos tendientes a justificar la creación de la Academia Ferroviaria Nacional propuesta por él. Allí asoció la evolución de las tecnologías de las máquinas con la necesidad de una nueva posición del maquinista respecto a su dominio:

(...) es justo que el nervio que las domina y las pone en movimiento esté en relación y pueda ser algo más que la máquina, más que el mecanismo, y pueda darle con su talento y su tecnicismo no solo el impulso sino también el hábito mayor de vida (...) llegará el obrero a la categoría de indispensable y no tendrá en sus peores momentos el pensamiento triste de que puede ser suplantado. (RLF, Año X, Febrero 15 de 1917, Núm. 156, p. 2)

El socio ubicó su proyecto en el pasaje de la máquina a vapor a la eléctrica, entendiendo que ese adelanto exigiría nuevos y más complejos dominios de saber por parte del conductor: “Debe ya conocer la misteriosa “*equis*” de ese fluido que es luz, calor y fuerza” y ubicará al ferroviario en un lugar de “mejor vida, más amplias conquistas y de mejor humanidad”. Molinari buscó anticiparse y prever esos cambios. Tal como “el niño empieza con la cartilla y concluye con textos de alta especulación científica”, el maquinista “no debe considerarse satisfecho con un diploma que lo acredita para manejar un montón de hierros y mantener la presión”; para el maquinista, cooperar y acompañar esos cambios permitiría posicionar al gremio “en la más alta cima de su eficacia obrera”.

En el número subsiguiente de la revista (RLF, Año X, Marzo 1º de 1917, Núm. 157) se argumentó con nuevas consideraciones la instalación de la Academia Ferroviaria Nacional, interpelando a los escépticos que entendían que el proyecto era “demasiado ambicioso”. Molinari contrarrestó esas críticas con la concreción de la “Casa propia” que había logrado el gremio, una de las propuestas del proyecto que había presentado en 1914. “Ahora nos falta, dentro de la casa, la escuela”, defendió el socio Molinari.

En abril del mismo año, la RLF (Escuela Técnica de “La Fraternidad”, Año X, Abril 15 de 1917, Núm. 159-160, p. 11) comunicó la aprobación del proyecto Molinari en la Asamblea general de delegados. El proyecto se aprobó por unanimidad y se destacó: “la iniciativa cobra carácter oficial y se pone en marcha a la efectividad de su realización”. Si bien se recuperaron los argumentos esgrimidos en torno al adelantamiento de los conocimientos y la educación paulatina y ascendente a la que deberían aspirar los obreros, también presentó algunos de los elementos de la primera propuesta publicada en 1914.

Cada paso ganado por la educación vale más que cada clase obtenida por la antigüedad. Hay que premiar el estudio y la contracción sin desconocer los años. Pero en la disyuntiva de elegir, preferimos al más apto.

Insistió sobre el mérito individual, el reconocimiento y premio del gremio hacia los socios, aunque no fuera explícitamente a través de un galardón. Más allá de los años de servicio, del ascenso y mejora en la carrera ferroviaria, el obrero debería propender a su formación. El proyecto Molinari fue finalmente aprobado, no obstante, en los años siguientes a su votación no se leyó ningún cambio respecto a las prácticas de enseñanza, los docentes a cargo, los materiales de las escuelas, sobre los llamados a exámenes o premios especiales para los aspirantes; las crónicas sobre las escuelas que se crearon, los estatutos que se comunicaron y el desarrollo de las escuelas en funcionamiento continuaron desenvolviéndose con las mismas prácticas conocidas.

Sin embargo, el discurso fraterno ubicó esta iniciativa como la piedra fundacional de lo que constituiría la Escuela Técnica Central. La escuela funcionó como la institución formadora de Sección Central, aunque el lugar que ocupó en la estructura organizacional jerárquica y centralizada le otorgó un papel más destacado respecto del resto de las escuelas técnicas seccionales. Más allá de la posición geopolítica de la Escuela en la red (de escuelas, de seccionales y ferroviaria), no se advirtió en el período estudiado un papel destacado de esta escuela Central respecto a las demás escuelas seccionales.

Con respecto a la instalación de la Escuela Técnica Central, es justo recordar que el primer autor de la iniciativa fue el socio don José Molinari, quien en 1917 presentó un proyecto a la Comisión Directiva; el movimiento huelguista de ese año frustró los propósitos tan loables de este compañero, aprobados por la organización. (Historia de los Ferrocarriles Argentinos, p. 223)

Al mismo tiempo, la Academia de Echagüe se ubicó en el relato “fraterno” como el inicio de la obra educativa en la “tradicional forja de maquinistas”, bajo el título de “Escuela Técnica Central” (Larroca y Vidal, 1987: 259). Las continuidades entre la Academia de Echagüe y las escuelas seccionales son tan difusas como entre la misma Academia, el proyecto Molinari y la Escuela Técnica Central; sin embargo

la fuerza discursiva de acumulación y construcción societal es indudable. Esa estrategia discursiva resultó fundamental para la construcción del relato épico que “La Fraternidad” tiene de sí misma y que conforma parte del orgullo y la identidad fraterna.

Oficialmente, no hay en la Argentina nada comparable a la Escuela Técnica de “La Fraternidad”: la conducción ferroviaria es de su exclusiva responsabilidad, lo mismo podría decirse respecto de América latina (salvo, en todo caso, la Universidad de Cuernavaca, Estado de Morelos, México). (Larroca y Vidal, 1987: 260)

3.4. *International Correspondence Schools*: entre la utilidad de la empresa y el beneficio individual

En las EI –dijo, está la tabla salvadora para todos aquellos que anhelosos de perfeccionarse no encuentran el medio de hacerlo, allí se les tiende los brazos abiertos para prestarles toda ayuda posible (RLF, Año XVI, 5 de marzo de 1924, Núm. 306, p. 17)¹²¹.

Las escuelas por correspondencia¹²² fueron otras de las experiencias alternativas que foguearon algunos socios para la transmisión de los saberes del oficio. Para la década de 1920, el gremio publicitó la propuesta de formación por correspondencia y recomendó a sus afiliados inscribirse en esas escuelas como medio a través del cual prepararse para rendir el examen de idoneidad. Si bien nunca se promocionaron como reemplazo de la enseñanza y preparación impartida en las escuelas técnicas del gremio, la revista de “La Fraternidad” ocupó hojas enteras en su publicidad. Por algunos años, las escuelas por correspondencia y las escuelas técnicas fraternas

¹²¹ Palabras de Bernardo Fornieles, presidente de la sección Alto Solier, en la Conferencia realizada en Coronel Maldonado sobre las Escuelas Internacionales (EI).

¹²² Según Marta Mena (2010, 32), la enseñanza por correspondencia constituyó los primeros antecedentes de la educación a distancia como alternativa democratizadora del acceso a la información y capacitación. Basada en una organización simple, ofrecía un conjunto de lecciones presentadas en cartillas enviadas a los alumnos por correo postal, donde el oferente solo reconocía la responsabilidad en la entrega de esas lecciones, no existiendo otra responsabilidad con los receptores de la información. Además, para García Aretio (2006) su propagación hacia fines del siglo XIX y principios del XX se debió al desarrollo de la imprenta que reprodujo el texto escrito, soporte de la enseñanza; y de los servicios postales, a través de los servicios nacionales de correos como vía de comunicación. El caso que se presenta no queda fuera de esta caracterización.

coexistieron, inclusive en algunos casos establecieron articulaciones entre sí. También se hicieron escuchar sus críticas.

Las ventajas esgrimida a las escuelas por correspondencia -por sobre la enseñanza existente en las escuelas seccionales-, tal vez podrían haber sido subsanadas en sus propias instituciones si hubiera existido alrededor de sus escuelas algún debate pedagógico acerca de cómo (re)organizar la enseñanza. Esta discusión no fue una preocupación central dentro de la organización, los debates se circunscribieron más a las luchas por las mejoras en las condiciones de trabajo y el mantenimiento de la distinción como gremio con el resto de los trabajadores ferroviarios a través del conocimiento de un saber especializado y certificado. No obstante, la recomendación impartida por la Comisión Directiva fue de complementarlas.

El 5 de noviembre de 1923, la revista publicó el *Informe sobre el sistema pedagógico de las “Escuelas Internacionales”* bajo el título “La enseñanza profesional”. Hasta esa fecha, las columnas que se referían al tema de enseñanza anunciaban la creación de escuelas seccionales y/o bibliotecas, estatutos para la organización de las escuelas, conferencias para foguistas, reglamentos y programas de exámenes, proyectos de socios para el levantamiento intelectual del gremio, publicaciones de manuales para la enseñanza, construcción de materiales para la enseñanza en las secciones, etc. Todas las propuestas eran elaboradas por los propios trabajadores que promovían la preparación teórica y práctica del maquinista a través de dispositivos sugeridos y producidos desde la corporación, no sólo en lo relativo al trabajo sino también a la alfabetización y aspectos culturales más amplios. También se habían promocionado cursos universitarios de extensión universitaria para obreros, aunque siempre gratuitos y complementarios a la enseñanza del gremio. Las *Escuelas Internacionales por correspondencia* que comenzaron a publicitarse en 1923, fueron una excepción al conjunto presentado.

El informe fue propuesto ante la Comisión Directiva por José Pipino y Américo Baliño¹²³, quienes habían sido designados en comisión especial para realizar una investigación al respecto. Con el fin de tomar posición ante sus socios, la CD comisionó a ambos maquinistas para que “conocieran la propuesta, observaran el funcionamiento y elevaran un informe sobre las escuelas”. Leyendo el informe, es posible sostener la presencia de algún representante de las Escuelas Internacionales en “La Fraternidad” y por ese motivo, el interés y estudio que suscita sobre sus métodos de enseñanza. Además, la revista registra la donación de láminas, libros y cuadros al gremio por parte de estas escuelas por correspondencia con el fin de promocionar su sistema.

En el informe, presentado el 24 de octubre de 1923, los comisionados expusieron sus observaciones, “habiendo visitado personalmente las escuelas”, para comprobar “la importancia real de esta institución y sus métodos de enseñanza por correspondencia”, (...) “nos hemos dedicado especialmente a conocer la forma en que la institución imparte la enseñanza técnica relacionada con la profesión de conductor de locomotoras”. Con el propósito de comprobar si el sistema por correspondencia “se basaba en principios de seriedad y eficacia” observaron trabajos desarrollados por estudiantes en curso, la forma en que los trabajos eran corregidos y los elementos de estudio que contenía su biblioteca¹²⁴.

¹²³ Ambos fueron socios fraternos. Además, Américo Baliño fue el representante del movimiento sindical argentino ante la Conferencia Internacional de la Carta del Trabajo de creación de la OIT en Washington, en noviembre de 1919. La representatividad fraterna fue elegida por el gobierno de Yrigoyen -luego del cese del conflicto de 1917 y la sanción del Reglamento de Trabajo- por sobre los representantes de la Federación Obrera Regional Argentina, provocando el cuestionamiento por parte de la OIT de la representatividad obrera argentina, por ser LF un gremio muy acotado respecto a la FORA. Esta acción refuerza la hipótesis sostenida en el primer capítulo sobre las características que asume en su organización este gremio, en contextos de “semanas trágicas”, LF representa al “buen sindicalismo”, estableciendo alianzas con el poder político para su propio beneficio corporativo, más allá de la lucha del conjunto de los trabajadores en general. Por otro lado, dimensiona el papel político de Baliño en el gremio y como figura en movimiento obrero argentino.

¹²⁴ Entre las características de la enseñanza por correspondencia, García Aretio (2006, 49) propuso que en los comienzos de estas experiencias los textos fueron muy rudimentarios y poco adecuados para el estudio independiente de los alumnos. Metodológicamente no había ninguna especificidad didáctica, tan solo se reproducía por escrito la clase presencial tradicional. La forma de comunicación era textual y asincrónica y no permitía la comunicación entre pares. Más tarde, las clases se

Para recomendar la adopción del sistema, los socios comisionados fundamentaron sus argumentos contraponiendo los inconvenientes con los que tropezaban los aspirantes que estudiaban para rendir los exámenes de idoneidad en las escuelas de las seccionales y las ventajas que presentaba el sistema de las *Escuelas Internacionales* para superarlos. Uno de los obstáculos con los que, según Pipino y Baliño, se encontraban los aspirantes era el carácter libresco de los conocimientos teóricos.

Se estudia con los pocos libros técnicos que existen, y en ellos se aprende a repetir las fórmulas y enunciados que ellos contienen; pero si el estudiante no pone mucha voluntad para aprender y averiguar por si mismos las cosas en la práctica diaria del trabajo, se encontrará siempre expuesto a fracasar en cuanto el examinador lo obligue a explicar el desarrollo de la fórmula teórica que aprendió de memoria en el libro. (RLF, Año XV, 5 de noviembre de 1923, Núm. 298, p. 31 y 32)

Basta recordar que las prácticas espontáneas de transmisión entre socios se producían en los encuentros que maquinistas y foguistas tenían en sus momentos de trabajo, tanto en el depósito de locomotoras como en la locomotora en movimiento. Allí podría suponerse un vínculo pedagógico entre el idóneo y al aspirante apoyado en la transmisión de un *saber hacer* para la conducción de las máquinas. Por otro lado, el Programa de exámenes proponía como requisito contar con la experiencia de al menos un año como foguista y cinco como limpiador o pasa-leña, y rendir un “examen práctico en la locomotora”. Es decir, los trabajadores estaban imbuidos de saberes prácticos y debían adquirir los conocimientos teóricos para rendir el examen ante la Dirección de Ferrocarriles, para ese fin se crearon las escuelas en las seccionales. Según los socios comisionados, de esa forma los trabajadores se enfrentaban ante la comisión examinadora en el momento que se presentaban a rendir el examen oficial. En su contrapunto, el sistema de las *Escuelas Internacionales* proponía superar ese escollo:

acompañaron con guías de estudio para hacerlas más fácil, actividades complementarias a cada lección y pruebas de evaluación que promoviese algún tipo de relación del estudiante con la institución, el material, el autor. También funcionaron con tutores u orientadores del alumno, ofreciendo respuestas al alumno por correo a las dudas presentadas o devolviendo los trabajos corregidos.

El sistema adoptado por las escuelas internacionales tiene una ventaja de valor incalculable: el estudiante está sometido a examen constantemente y no le aprueban ninguna parte de los estudios si antes no ha demostrado satisfactoriamente su conocimiento. (Ibídem)

En la práctica, entendían que las pruebas sucesivas permitían a los aspirantes cierto simulacro de la situación de examen que favorecía la seguridad del trabajador para enfrentarse al Inspector Nacional. Sin embargo estas pruebas eran formularios de evaluación enviados por correspondencia, resueltos en forma escrita y con el material de enseñanza a mano; a diferencia del examen oral presencial que ubicaba al aspirante en dos situaciones de evaluación muy distintas.

(...) al enfrentarse al inspector nacional, como no está acostumbrado a las pruebas examinadoras, se encuentra cohibido e inseguro en las respuestas, porque influye enormemente en su espíritu el temor a contestar mal o ser, en consecuencia, desaprobado. (Ibídem)

La explicación resultó difícil de contra argumentar. El gremio sostenía su lucha en la regulación de los exámenes de idoneidad, en particular para extender la cantidad de veces que podían presentarse los aspirantes a rendir los exámenes. Ese dato hace suponer los frecuentes fracasos de los trabajadores ante el tribunal de examen¹²⁵. Aún sin ser reconocido ni discutido por el gremio, se advierte cierta insuficiencia en los métodos de enseñanza de las escuelas seccionales. En este sentido, la propuesta permitía experimentar otras formas; con estos supuestos se propuso la complementariedad entre las *Escuelas Internacionales*” y las Escuelas Técnicas fraternas:

Manifestamos que la utilización de la enseñanza que imparten las “Escuelas Internacionales” resultará enormemente provechosa, si los estudiantes la complementan adquiriendo –ya sea en las escuelas seccionales o en la misma locomotora-, los conocimientos prácticos que se requieren. (Ibídem)

¹²⁵ En 1927 “La Fraternidad” logró instituir el 4º examen a los foguistas que no hubieran aprobado en los tres exámenes de idoneidad anteriores. En 1921 ya se había fijado que podría rendirse el examen hasta 3 veces, la lucha del gremio fue para ampliar la oportunidad de los trabajadores a aspirar al ascenso, permitiendo de esta manera a los aspirantes “seguir en carrera”. (Sobre el Art. 4 del Reglamento de examen, Decreto del 29 de agosto de 1927, Circular 23/1927; En: Chiti y Agnelli, 1937: 188).

Finalmente, los comisionados informaron a la CD el descuento del 10% que ofrecieron las *Escuelas Internacionales* a los socios y la familia de los socios de “La Fraternidad”. En consecuencia, y en función de los argumentos que sostuvieron en su informe, sugirieron a la CD recomendar estas escuelas tanto para los aspirantes como a los idóneos.

(...) a través del sistema adquirirán una cantidad inapreciable de conocimientos teóricos, que, actualmente, no pueden adquirir en ninguna otra parte. (Ibídem)

La Comisión Directiva aprobó el informe de los socios Pipino y Baliño, y resolvió hacerlo público. A partir de entonces las *Escuelas Internacionales por correspondencia* fueron instituciones con apoyo oficial a través de las cuales los trabajadores podían prepararse en la “profesión de conductor de locomotoras”. En el número siguiente de la revista (RLF, Año XV, 5 de diciembre de 1923, Núm. 300, p. 18 y 19) se registraron los primeros ecos en las seccionales de la comunicación oficial. La redacción central informó que, dado la cantidad de cartas recibidas solicitando informes y detalles sobre estas escuelas decidieron ampliar la información escribiendo nuevas referencias sobre las escuelas por correspondencia. A partir de la ampliación del informe que produjo la CD se pudieron deducir algunas de las preguntas que acercaron las secciones, por ejemplo, el origen y la antigüedad de la institución, el alcance, su lugar de procedencia, su trayectoria en el país, etc.

La Institución no es nueva: hace ya 32 años que ha sido fundada, tiene sus sucursales en los más civilizados países del globo y ha llegado a ser en los Estados Unidos de Norte América, su país de origen, una verdadera Universidad Popular, con toda la fama de seriedad que tienen en aquel país esa clase de centros de enseñanza. En estas escuelas han recibido instrucción especial –desde que fueron fundadas- 2 ½ millones de personas. Y en nuestro país, en el que están establecidas desde 1913, han pasado por las Escuelas Internacionales 25.000 alumnos. (RLF, Año XV, 5 de diciembre de 1923, Núm. 300, p. 18 y 19)

La publicidad de las Escuelas por correspondencia se publicó en la revista del gremio a página completa, en la promoción se consignaron las localidades y direcciones donde se instalaron sus agencias¹²⁶, y la variedad de cursos que impartían

¹²⁶ Rosario, Santa Fe, Córdoba, Paraná, Río Cuarto, Villa María, San Francisco, Tucumán, Mendoza, San Juan, Salta, Santiago del Estero, Villa Mercedes, Campana, Zarate, Junín, La Plata, Lanús, Bahía

al público en general, además de “maquinista ferroviario”¹²⁷. “La Fraternidad” recomendó a los socios anotarse en cualquiera de los cursos dada la importancia y el reconocimiento, que según ellos, tenía la institución en el mundo.

En los antecedentes de esta institución¹²⁸, se encuentra el curso que Thomas Foster ofreció en 1890 sobre medidas de seguridad en las minas, afectado por los accidentes mortales que ocurrían allí. Para ese fin utilizó el periódico de su propiedad *Mining Herald* de Pennsylvania, donde era redactor jefe. Según la investigación de García Aretio (2001), esta iniciativa se transformó con el paso del tiempo en las *International Correspondence Schools* de Scranton en Pennsylvania, denominada así desde 1891. Un anuncio insertado en su periódico en 1890 señalaba las siguientes ventajas del sistema de enseñanza por correspondencia que ofrecía:

1. Posibilita a los alumnos, desde cualquier distancia, participar en el beneficio de una gran escuela y obtener contacto directo con los escritos de las mayores autoridades en minas.
2. el alumno puede comenzar el curso en cualquier momento y puede extender sus estudios por más tiempo y por el mismo coste. (García Aretio, 2006:63)

Blanca, San Cristóbal, Tres Arroyos. En Buenos Aires funcionaron en Av. De Mayo 1398 y contaba además con sucursales en Scranton, Nueva York, Londres, Madrid, París, La Habana. En: RLF, Año XV, 20 de diciembre de 1923, Núm. 301.

¹²⁷ Manejo de locomotora, Modelos para el manejo de los frenos de aire, Ingeniero mecánico, Ayudante de ingeniero mecánico, Perito mecánico electricista, Perito Mecánico, Maquinista montador, Proyectista constructor de máquinas, Contramaestre de talleres mecánicos, Perito ajustador montador, Ingeniero de ferrocarriles y carreteras, Dibujo mecánico, Maquinista naval, Maquinista de instalaciones de vapor, Perito electricista, Tenedor de libros, Jefe de contabilidad, Taquígrafo, Corresponsal comercial, Auxiliar de contabilidad. (RLF, ibídem)

¹²⁸ En la reconstrucción histórica de la enseñanza a distancia para los E.E.U.U., García Aretio (2001, 61-64) ubicó el surgimiento de estas escuelas en los antecedentes de las primeras experiencias norteamericanas desarrolladas hacia fines del siglo XIX. La primera fue en Boston en 1873 por Anna Ticknor, quien fundó la *Society for the Promotion of Study at home* funcionando hasta 1897. Esta experiencia se basó en el intercambio de correspondencia (guías de estudio y pruebas de evaluación) entre el profesor y los alumnos. En 1883 se organizó la *Correspondence University* de Ithaca, Nueva York. En 1891 la Universidad de Wisconsin organiza a través del Colegio de Agricultura “enseñanza a distancia”. En 1905 se inició desde la escuela privada Calvert Schools una experiencia de enseñanza elemental a domicilio con intermediación de padres y gobernantes destinado a niños. También hubo programas de formación de maestros durante el receso de verano, en 1885, por William Rainey Harper (1º rector de la University of Chicago) quien fundó en 1892, en esa universidad, el *External Studies Departament*. Muchas de estas experiencias también alcanzaron a los trabajadores.

En la mayoría de las localidades donde se encontraban las agencias de las escuelas internacionales, “La Fraternidad” tenían escuelas seccionales. ¿Qué beneficio traía a “La Fraternidad” promocionar este tipo de escuelas, sabiendo que el gremio no tenía ninguna injerencia en la organización y conducción de las mismas, que no regulaban ningún aspecto de la enseñanza, y que además eran cursos pagos? El pago del arancel a este tipo de escuelas podía desalentar el pago de la cuota social que tenían las escuelas seccionales para autofinanciarse. Un dato curioso fue que “La Fraternidad” defendió y auspició la inscripción conjuntamente con las empresas. Llama la atención en el marco de las luchas entre capital y trabajo, en particular por las que enfrentó al gremio y las empresas alrededor de la formación y certificación del saber para el oficio.

Nota especial del señor administrador general.- Aviso al personal.- Escuelas Internacionales de América del Sud.- Con el propósito de estimular a los empleados y obreros de la empresa a prepararse por medio del estudio para cargos más altos que los que actualmente ocupan, me es grato poner en conocimiento del personal que la empresa ha decidido premiar todos los empleados y obreros que consigan diplomarse por intermedio de las Escuelas Internacionales de Correspondencia, en cualquier materia que la empresa considere puede redundar en beneficio del servicio. (RLF, Año XVI, 5 de febrero de 1924, Núm. 304, p. 22)

El debate comenzó unos meses más tarde. A lo largo de dos páginas de la revista (RLF, Año XVI, 5 de febrero de 1924, Núm. 304, p. 21-23), José Pipino redobló el apoyo a las escuelas internacionales transcribiendo la nota del Administrador General del Ferrocarril Central de Córdoba, el Sr. Cabrett, quien respondió el pedido Pipino a través de la Comisión de Reclamos y solicitó al jefe de Tracción de la empresa, el Sr. Brown, “la conveniencia de que ésta estimulara también por su parte al personal en lo que a la instrucción profesional se refiere”. En la nota, la empresa estimuló a los empleados a inscribirse a través de distintos beneficios: la devolución del 15% del monto total del curso en efectivo, una vez concluido satisfactoriamente y certificado; un descuento del 15% para todos los empleados del F.C.C., convenido con estas escuelas bajo la condición que las cuotas sean deducidas de los sueldos a fin de cada mes; y la promesa de ascensos:

Los empleados y obreros que se dediquen a mejorar sus aptitudes por estos medios, se colocarán en condiciones para ser considerados para ascenso, siendo el deseo de la empresa adelantar sus propios empleados cada vez que esto sea factible, en vez de ocupar personal ajeno (Ibídem).

El agradecimiento y felicitación de Pipino al administrador del Ferrocarril Central de Córdoba se publicó en la revista. También se argumentó el beneficio que traería a ambos el apoyo de la empresa. “En la medida que el personal adquiere mayores conocimientos técnicos, no cabe duda que el material rodante de la empresa será mejor conservado”. Resulta muy sugestivo leerlo, ¿a qué se debió el acercamiento del trabajador para defender los intereses de la empresa por sobre sus propios espacios de formación? El trabajador instó al resto de las empresas a que imitaran el “buen ejemplo” y subrayó que a estas escuelas “se les da el valor y la seriedad que merecen, pues la empresa acredita los diplomas expedidos por la misma”.

En el caso de las empresas, resulta más fácil suponer el beneficio que aportó la publicidad de estas escuelas, no sólo por la preparación técnica que obtendría el personal, sino además por la autonomía que obtenía la enseñanza respecto al gremio (situación varias veces desalentada por las mismas). Más allá de la reglamentación Estatutaria de “La Fraternidad” acerca de la prescindencia política y religiosa de la Sociedad, la transmisión de saberes técnicos garantizaba además un conjunto de valores políticos corporativos que se enfrentaban a los intereses del capital. ¿Qué sentido tenía que un socio comisionado por la dirigencia del gremio afirmara que las empresas acreditaban los diplomas expedidos por las *Escuelas Internacionales por correspondencia*? La acreditación fue la única prerrogativa del Estado, vía la Dirección de Ferrocarriles, en la regulación de los saberes del oficio de los maquinistas. Acreditar esos diplomas, significaba desplazarlo en su función mediadora entre capital y trabajo.

Tal como se presentó, la ventaja que esgrimieron para la defensa de las escuelas por correspondencia respecto a las escuelas del gremio fue una mayor preparación para la evaluación producto de la cantidad de exposiciones examinadoras. José Pipino propuso que la falta de preparación era la causa principal

del fracaso en el examen, además de la falta de base en el conocimiento elemental sobre aritmética y geometría, amén de aquellos que se “dedican a la farra” y desaprovechaban la oportunidad de prepararse. Sin embargo, más allá del apoyo que dio la CD a estos socios, es posible cuestionar en qué medida el resto de los trabajadores fraternos lo hicieron. Uno de los datos que arrojaron indicios al respecto fue el aumento progresivo que propuso a los trabajadores del gremio la institución, en el caso de los cursos de construcción y dibujo de máquinas, por ejemplo, el descuento alcanzó el 40%.

Al mismo tiempo que el socio Pipino alentaba a las Escuelas Internacionales a través de las columnas de la revista social, desestimaba las prácticas que se desarrollaban en las escuelas técnicas del gremio. Otro de los elementos que atacó fueron los propios manuales para la enseñanza.

El suscripto tenía en preparación un libro práctico para la conducción de locomotoras, pero vistas las facilidades que en la fecha tienen los compañeros para estudiar, ha desistido de su propósito (RLF, Año XVI, 5 de febrero de 1924, Núm. 304, p. 23)

La disciplina societaria entre la dirección central y las secciones fue un valor fundamental que procuró la formación política gremial y que aseguró el gobierno de los miles de trabajadores agremiados en “La Fraternidad”. Esa disciplina se tradujo en la reproducción de las iniciativas que aplaudía la CD en las secciones, y su posterior comunicación a la central. La alineación política de la seccional con la CD central podría significar la representación gremial de la sección a través de un representante en la CD. En las columnas de la revista se pudo apreciar los acercamientos y distanciamientos entre la dirigencia central y las secciones, particularmente a través del apoyo o enojo que la redacción central presentó frente a las iniciativas que llevaron adelante las seccionales. El caso de las *Escuelas Internacionales por correspondencia* no escapó a esta situación. La seccional de Coronel Maldonado del F.C.P. organizó una conferencia en el local social dictada por un representante de las Escuelas Internacionales y mandó su crónica a la redacción, que la publicó en la revista.

De acuerdo a la simpatía despertada por el reconocimiento del método de enseñanza de las Escuelas Internacionales, por la Comisión Directiva Central, la comisión ejecutiva de esta sección, en una asamblea y a pedido de varios socios presentes, resolvió invitar al señor Taicher, representante de las E.I. en Bahía Blanca, para que pronunciara una conferencia sobre el método de enseñanza que emplean dichas escuelas (...) (RLF, Año XVI, 5 de marzo de 1924, Núm. 306, p. 17).

La conferencia se dictó ante un conjunto de 50 socios. Allí tomó la palabra el presidente de la sección Almirante Solier que presentó a Taicher. El presidente de la sección era alumno de las Escuelas Internacionales y ya había sido diplomado en manejo de las máquinas de vapor y eléctricas¹²⁹; para testificar las bondades de este sistema presentó los libros de texto de las Escuelas Internacionales comparándolos con otros que solían usar los aspirantes a maquinistas. En las columnas de la revista se lee, “su propia experiencia le ha demostrado que no hay otra institución ni tampoco otros medios al alcance del obrero” como las Escuelas Internacionales e instó a los compañeros presentes a que “se decidieran en el acto”. En otras palabras, la publicidad que dio la revista a través de su redacción central se multiplicó en los locales sociales.

Sin embargo, no todas las seccionales tomaron las sugerencias de la Comisión Directiva Central con la misma sumisión. En la revista del 20 de noviembre, la redacción se vio en la obligación de “aclarar conceptos” sobre las Escuelas

¹²⁹ En la organización de esta conferencia estuvieron involucradas distintas seccionales sociales, una de ellas la Sección de Coronel Maldonado. La escuela se había organizado en 1922, sin embargo en 1923 anunciaron su reorganización, comunicaron la conformación de la C.A., el estatuto y delimitaron sus acciones exclusivamente a los socios de “La Fraternidad” (Registro 53, Seccional Coronel Maldonado, RLF, Año XV, 5 de mayo de 1923, Núm. 286, p.9); probablemente esta organización estuvo en el marco de las acciones de su reorganización. Por su parte, el presidente de la Sección Almirante Solier ofreció la conferencia de presentación. En el cuadro de escuelas del Anexo 4, se registró la creación de la escuelas de esta sección en 1928, “concurren numerosos compañeros que reciben instrucciones de animosos instructores, quienes aprovechan las horas de descanso para ampliar los conocimientos de los compañeros de tareas” (Registro 75, Sección Almirante Solier, RLF, Año XXVIII, junio 20 de 1937, Núm. 625, p. 179). El hecho que un alumno recientemente diplomado en las Escuelas Internacionales sea el presidente de la sección llama la atención. Fue además quién presentó al representante de estas escuelas. Observando este hecho junto al registro del Anexo, es posible suponer que la escuela de esa sección estuviera en proceso de creación en el momento que se ofreció la Conferencia, pero que finalmente esa organización no prosperó. Fue el caso de muchas de estas experiencias, cuatro años más tarde se reorganiza nuevamente.

Internacionales, dadas las declaraciones hechas por algunas secciones en el Congreso de mayo de 1924.

(Cometta): Expresa no estar conforme con estas Escuelas, por cuanto entiende perjudica a las escuelas técnicas que mantienen las secciones, restándoles concurrencia. (RLF, Año XV, 20 de noviembre de 1924, Núm. 323, p. 17).

Entre los descargos se propuso la situación de la sección Maldonado como ejemplo, puesto que en esa seccional los socios más activos de la escuela técnica eran al mismo tiempo los alumnos de las Escuelas Internacionales. Según la defensa, quienes no iban a la escuela “no es porque les sobre medios de estudio sino porque prefieren el boliche con todos sus vicios”. La Comisión Directiva defendió la propuesta vía la redacción de la revista, sin embargo las voces disidentes se hicieron escuchar y la prensa oficial las publicó.

Es posible suponer otras críticas de las secciones donde esta propuesta no fuera bien recibida entendiendo que atentaba contra la organicidad de la corporación, generando ganancias para las empresas o para las Escuelas Internacionales y desestimando la experiencia y el esfuerzo acumulado en cada localidad por los socios de las escuelas técnicas seccionales. Creemos que en muchos casos se desarrollaron a través de *prácticas híbridas*¹³⁰, es decir, las escuelas seccionales continuaron sus acciones incorporando algunos cambios producto de esta propuesta avalada oficialmente. En el Estatuto de la Escuela Técnica “Nicolás Brandi” de la sección de San Cristóbal (1926), por ejemplo, bajo el título “Reciprocidad entre instituciones afines” se reguló “dar *instrucciones por correspondencia* a aquellos socios que eran transferidos a una sección donde no existiera escuela”. La cercanía entre la propuesta del Estatuto y la promoción de las Escuelas Internacionales por correspondencia permiten sostener nuestra hipótesis.

¹³⁰ García Canclini (2003) propuso pensar las prácticas culturales fruto de mestizajes, “constituidas como medios por el cual los sujetos se sitúan frente a la heterogeneidad de bienes y mensajes que disponen en los circuitos culturales y como forma de afirmación de sus identidades sociales (aún quizá provisorias). Para él, es en el interior de los ciclos de hibridación que se genera el pasaje de una cultura a otra, o como el llama, de una práctica discreta (práctica cultural no hegemónica) a una práctica híbrida (práctica cultural hegemónica)”. En: Gonçalves Vidal, D. (2007).

Art. 17.- El socio que fuese transferido a otra sección donde no haya escuela, podrá seguir como socio, siempre que abone su mensualidad, recibiendo las instrucciones por correspondencia, siempre que este traslado no exceda de tres meses. (Secciones sin escuela, Estatutos de la Escuela Técnica “Nicolás Brandi” del personal ferroviario de los Ferrocarriles del Estado, Sección San Cristóbal, 1926. Anexo 2).

Observando el conjunto de experiencias de transmisión de “La Fraternidad”, las *International Correspondence Schools* fueron una exploración con fecha de caducidad. Se inscribieron en una coyuntura específica y acotada en la que se organizaron distintas propuestas de formación para la clase obrera donde los maquinistas ferroviarios no quedaron exentos. En esos años se leyó entre las páginas de la revista: “capacítate profesionalmente si quieres la liberación de la clase obrera”¹³¹. Este lema fue representativo de los cambios que el movimiento obrero argentino en general, y LF en particular, había transitado en la década del '20 en términos de sus primeras conquistas. LF había atravesado dos huelgas importantes en 1912 y 1917, la organización conjunta con el resto de los ferroviarios a través de la Federación Obrera Ferrocarrilera primero y luego la Confraternidad Ferroviaria, con importantes logros en torno a la Reglamentación del trabajo, el escalafón uniforme, la mesa única de exámenes, entre otros.

Las experiencias alternativas como las *Escuelas Internacionales por correspondencia* pusieron en juego el poder gremial beneficiando la utilidad de la empresa y disgregando el sentido colectivo que imprimían las escuelas seccionales, orientando el énfasis en el consumo de cursos cuyo rédito para los trabajadores se restringía al ámbito individual. *En la hipótesis defendida en esta tesis, estas experiencias tendían a desempoderar a “La Fraternidad” en su lucha corporativa por la apropiación de saber que acumuló colectivamente.* Sin embargo, es importante destacar la propuesta fue impulsadas “desde adentro” y apoyada por la Comisión Directiva Central. Esta experiencia trasluce a través de la revista posiciones antagónicas con intereses contrapuestos, dentro de la misma organización. Aunque aparece siempre como una voz monolítica, la redacción y dirigencia central

¹³¹ En: RLF, Noviembre de 1923, Año XV, Núm. 300, p. 8.

tuvo sus detractores. Los trabajadores también debieron dar sus luchas *hacia adentro* de su organización para la construcción de una hegemonía corporativa capaz de imprimir determinada dirección política y gremial.

Estas, como otras, fueron experiencias que no subsistieron como sí lo hicieron las escuelas técnicas seccionales aún con sus inconstancias, interrupciones y heterogeneidades en torno a su organización y sostenimiento. Por otro lado, es importante subrayar que la década donde se encontró el impulso más importante en la creación de las escuelas seccionales fue la misma en la que se publicitaron las *International Correspondence Schools*. Esta acción pedagógica del gremio permite sostener que la apropiación del saber no se trató de una *estrategia* explícita por parte de “La Fraternidad” sino más bien una *táctica*¹³² poderosa que acumuló a lo largo de los años en esa dirección.

Recapitulando 3

En este capítulo, “La Fraternidad hace escuela”, se presentaron las distintas propuestas pedagógicas que impulsó el gremio entre 1887 y 1927: la “Academia de instrucción para aspirantes...” que organizó el ingeniero Carlos Echagüe en 1890, las escuelas seccionales que se crearon a partir de 1908 y que el gremio estimuló a replicar en cada seccional social de la red ferroviaria, los proyectos que presentó el socio Molinari para el levantamiento intelectual del gremio en 1914 y 1917, y las

¹³² Utilizo los términos de “táctica” y “estrategia” en el sentido propuesto por Michel De Certeau (2007): “Llamo *estrategia* al cálculo (o la manipulación) de las relaciones de fuerzas que se hace posible desde que un sujeto de voluntad y de poder resulta aislable. La estrategia postula *un lugar* susceptible de ser circunscrito como *algo propio* y de ser la base donde administrar las relaciones con *una exterioridad* de metas o de amenazas” (p. 42). “Llamo *táctica* a la acción calculada que determina la ausencia de un lugar propio. Por tanto ninguna delimitación de la exterioridad le proporciona una condición de autonomía. La táctica no tiene más lugar que el del otro. Debe actuar con el terreno que le impone y organiza la ley de una fuerza extraña. Obra poco a poco” (p. 43). La táctica se trata de “convertir la posición más débil en la más fuerte”. (p. 44). “La diferencia entre unos y otros remite a dos opciones históricas en materia de acción y seguridad: Las estrategias ponen sus esperanzas en la resistencia que *el establecimiento de un lugar* ofrece al deterioro del tiempo; las tácticas ponen sus esperanzas en una *hábil utilización del tiempo*, en las ocasiones que presenta y también en las sacudidas que introduce en los cimientos de poder” (p. 45).

Escuelas Internacionales por correspondencia que difundió “La Fraternidad” a través de su prensa entre 1923 y 1925.

“La Fraternidad” construyó un relato articulado y continuo sobre su obra de enseñanza; en algunos casos además, las experiencias fueron entendidas como antecedentes de propuestas que se organizaron después. Sin embargo, aún sin poder establecer una conexión directa entre la Academia de Echagüe y las escuelas seccionales, o entre sus prácticas espontáneas de transmisión y la institucionalización de la enseñanza en la red de escuelas técnicas, o entre las Escuelas Internacionales por Correspondencia y las propuestas de formación a distancia regulada en algunos estatutos de las escuelas seccionales; aún sin poder presentar una continuidad clara entre unas y otras o cierta progresión para su logro, “La Fraternidad” articuló discursivamente estas experiencias para erigir la idea de una obra de enseñanza levantada por el gremio.

Más allá de las formas en que se organizaron cada una de las propuestas y la continuidad o interrupción en el tiempo, cada una de estas experiencias permitió analizar características pedagógicas propias para la regulación del saber del gremio.

En el análisis de la “Academia de instrucción para aspirantes...” emergió la alianza que los maquinistas y foguistas de “La Fraternidad” establecieron con los ingenieros para la delimitación y definición del saber propio. Entre la primera propuesta de academia de Carlos Echagüe y la conferencia con el Carlos Maschwitz, ambos miembros honorarios del gremio, se advirtió la búsqueda de una forma para la enseñanza que ubicara a la formación en manos de “La Fraternidad”. Si bien en un primer momento la propuesta de Maschwitz implicó el apoyo del gobierno y las empresas, esa alianza no se materializó más que con ingenieros concretos que desarrollaban sus tareas desde la Dirección de Ferrocarriles o las gerencias ferroviarias pero que se vincularon con “La Fraternidad” como profesionales autónomos y no desde sus pertenencias institucionales.

Por su parte, los proyectos Molinari permitieron analizar las búsquedas de “La Fraternidad” por establecer proyectos de formación más allá de los saberes del

oficio, alcanzando también la formación político gremial. Además, permitieron reconocer el papel que les otorgaron a las escuelas como parte de la identidad fraterna para la defensa y capacitación gremial. El proyecto de 1917 en particular, como así también las propuestas de la Academia y la conferencia de Maschwitz, presentaron el problema sobre quién transmitiría los saberes. En ambos casos se apeló a los inspectores del gobierno como instructores. Sin embargo, una vez más el gobierno se desentendió de su rol educador para los foguistas y maquinistas de locomotoras, quienes terminaron asumiendo la función docente.

En el relevamiento de las discusiones alrededor de las *International Correspondence Schools* se identificaron varios problemas pedagógicos que enfrentaban las escuelas técnicas seccionales. Por un lado, los problemas en torno a la evaluación ante la mesa examinadora y la falta de preparación de los aspirantes para enfrentar esa situación, en ese sentido plantearon la falta de eficacia de su sistema; además, las escuelas por correspondencia propusieron un sistema gradual de enseñanza mediado por evaluaciones de aprobación obligatoria que aseguraba el aprendizaje satisfactorio. Por el otro, esgrimieron el carácter libresco de la enseñanza en las escuelas seccionales, problema que además se enfrentaba con pocos libros técnicos a disposición de los aspirantes. Finalmente, las escuelas por correspondencia mostraban solución al problema de los aspirantes para acercarse a las escuelas seccionales cuando estaban afectados al transporte a distancia y por varios días. Si bien las escuelas por correspondencia tuvieron muy corta existencia como propuesta de enseñanza para la acreditación de la idoneidad de los maquinistas, su presentación valió para poner en relieve algunos problemas vinculados a los métodos de enseñanza de las escuelas técnicas seccionales.

Aún habiendo ensayado otras formas de transmisión, las escuelas técnicas seccionales perduraron a lo largo del período y se institucionalizaron como las formas hegemónicas para la transmisión del saber de los foguistas y maquinistas de locomotoras. A través de su expansión y organización conformaron la red de escuelas técnicas de “La Fraternidad”, un subsistema de educación y trabajo para ese oficio.

Capítulo 4. Tomar el saber: la configuración de la red de escuelas técnicas de autogestión obrera

Cerró el acto el compañero Joaquín Pallás, el que en un brillante discurso hizo resaltar la grandiosidad del esfuerzo común de la clase trabajadora, abandonada de empresas y gobierno, al establecer un centro de enseñanza como el inaugurado, única forma de crear obreros bien equilibrados y conscientes, tanto en el orden intelectual como social, capaz de afrontar la responsabilidad que ofrece esta clase de labor, como también cualquier otra situación propia del hombre convencido y capacitado. “Escuela Técnica de maquinistas...”, Añatuya, Santiago del Estero, F.C.C.N. (Registro 32, RLF, Año XIII, Núm. 241, 20 de junio de 1921, p. 9-11).

El capítulo presenta la red de escuelas técnicas de “La Fraternidad” a partir del relevamiento de escuelas publicadas en la revista. Además, explora las formas de organización que se dieron las escuelas a través del análisis de los Reglamentos y Estatutos elaborados por los socios. Este recorrido busca diferenciar regularidades en las formas de organización como así también particularidades de las escuelas dadas por los vínculos construidos con otras instituciones y organizaciones locales, la Comisión Directiva central, los trabajadores en general, etc.

Por otro lado, examina el devenir de algunas de estas escuelas a lo largo del período para analizar cómo las distintas coyunturas que atravesó el gremio y los conflictos internos de cada seccional social impactaron en los nodos de la red del subsistema de formación de estos trabajadores. Asimismo, releva los objetos presentes en las escuelas, en particular, la materialidad adquirida para la enseñanza. A partir del conjunto de elementos relevados se persigue reconocer las prácticas para la transmisión de los saberes, el nivel de organización e institucionalización de las escuelas técnicas de “La Fraternidad”.

La elección de la Escuela técnica “Carlos Gallini” del F.F.C.A. de Rosario acerca la mirada a una dimensión institucional a través del análisis de las Actas de reuniones y Actas de la Comisión Administrativa, y esboza prácticas cotidianas a través del seguimiento del desarrollo de la escuela, obstáculos en el sostenimiento y las decisiones a las que se enfrentaron como organización.



Imagen 11: “Inauguración de la casa propia para la Escuela Técnica “Carlos Gallini”. Rosario, 1931

4.1. Estatutos y Reglamentos para la organización institucional de las escuelas técnicas seccionales. El modelo gremial- asociativo

Con la creación de las primeras escuelas técnicas en los locales sociales comenzó un proceso de institucionalización de la formación para la preparación de los aspirantes por parte de “La Fraternidad”. Desde las seccionales, las escuelas replicaron la organización de la Sociedad a través de regulaciones escritas que fijaron los requisitos para el ingreso y permanencia, las jerarquías y funciones de sus integrantes, las formas para la toma de decisiones, los destinatarios y propósitos, el manejo de sus fondos, etc.

El análisis comparado de los Estatutos y Reglamentos de las escuelas permitió reconocer las características comunes y no comunes en las formas de organización. Aunque no es posible saber si todas las escuelas produjeron sus propios reglamentos, aquellas que los publicaron en la revista reflejaron varias regulaciones comunes¹³³. Además de la comunicación que establecieron las escuelas

¹³³ Se reunieron los Estatutos de las siguientes escuelas técnicas seccionales (ver Anexo 2 al final de la tesis): Rosario, (1920/21/29) y Cañada de Gómez (1920/25), ambas de Santa Fe; Rawson (1921),

entre localidades cercanas, la publicación oficial publicitó en sus columnas los estatutos instando al resto de las secciones a imitar su iniciativa. Ambas acciones colaboraron en la confección de otros estatutos y reglamentos para la organización de nuevas escuelas y/o bibliotecas seccionales, o la reorganización de las existentes. De esta manera, “La Fraternidad” logró organizar un subsistema de formación a través de una red de escuelas con nodos semejantes entre sí.

En 1920 la revista oficial publicó y transcribió de manera completa el primer reglamento de la Escuela Técnica de Cañada de Gómez en la provincia de Santa Fe. El texto se publicitó y presentó como sigue:

Escuela práctica y teórica de maquinistas y foguistas ferroviarios de Cañada de Gómez. Texto del Reglamento Interno- Ejemplo que debe imitarse. (...)
No podemos sino recomendar fervientemente que el bello ejemplo de los compañeros citados se difunda en el gremio, de lo que, indudablemente, obtendrá éste excelentes resultados. Damos a continuación, por considerarlo de interés, el texto íntegro del reglamento interno que rige en la escuela desde el 1º de julio ppdo. (RLF, 20 de agosto de 1920, Año XII, Núm. 221, p. 5-7).

Un repaso por la primera regulación aportó indicios sobre las formas en que se organizaron las escuelas y se confeccionaron los estatutos y reglamentos. El primer dato de existencia de la escuela en Cañada de Gómez se registra en 1914 cuando la revista publicó la creación de la Biblioteca social, anexa a la Escuela técnica (RLF, 15 de noviembre de 1914, Año VIII, Núm. 113, p. 5). Cinco años más tarde, la revista volvió a publicar una nota sobre la misma escuela con el título “Inexplicable abandono del compañerismo”:

Su local se abre como de costumbre, los días indicados, para recibir tan solo la única visita del Director y el encargado de la escuela, que pierde sus horas en espera... En cambio, los que debieran beneficiarse con la escuela, distraen sus horas de ocio en la taberna, en el juego o en el burdel, pervirtiendo su inteligencia y su moral, y perjudicando hasta sus intereses materiales. Los

Buenos Aires; Añatuya (1921), Santiago del Estero; Justo Daract (1921), San Luis; Coronel Maldonado (1923), San Cristóbal (1926), Santa Fe; Resistencia (1931), Chaco; y el Estatuto perteneciente a la Biblioteca Popular de Chepes (1928), La Rioja. En las noticias “de las secciones”, la RLF publicó distintas renovaciones de Comisiones Administrativas de escuelas; tomada esta información como referencias indirectas harían suponer la existencia de escuelas en esas seccionales locales.

cincuenta socios que tiene esta escuela se olvidan que ella existe, y hasta los fundadores, que en un momento de entusiasmo idealista se comprometieron a llevar a feliz término la iniciativa, han olvidado bien pronto el generoso impulso, comprobando una vez más la verdad del viejo aforismo de Franklin: es más fácil construir una chimenea que tenerla encendida”. (RLF, 15 de Noviembre y 1º de Diciembre de 1919, Año XII, Núm. 205-206, p. 4)

Entre esta publicación y la citada del 20 de agosto de 1920 cuando presentaron sus estatutos, la sección dedicó sus esfuerzos para reorganizar la escuela y hacer su “segunda fundación”¹³⁴. La imposibilidad de sostener el impulso de creación se observó en varias escuelas. Si bien el inicio de muchas de ellas pareciera de pronta y entusiasta organización, el mantenimiento continuo fue uno de los problemas que enfrentaron los trabajadores del gremio que en los momentos posteriores al trabajo debían ocuparse de las actividades de los locales sociales. La dirigencia del gremio a través de la redacción central de la revista utilizó las columnas como formas de disciplinamiento, por un lado, en el caso de abandono o falta de suficientes esfuerzos, haciendo pública esa situación, por otro, felicitando a los socios por las iniciativas. Ambos oficiaron de correctivos ejemplares no sólo para la seccional en cuestión sino especialmente para el conjunto de las seccionales.

En otras palabras, las escuelas y/o bibliotecas presentaron distintos momentos de organización y reorganización, y los Estatutos manifestaron el grado de ordenamiento de la escuela para un determinado período, con una determinada Comisión Administrativa y un conjunto de socios que participan y acompañan. Si la distribución de fuerzas políticas en la sección cambió, entonces en la escuela de esa sección repercutieron los conflictos; otras escuelas se mostraron más estables y continuas en sus acciones. Las refundaciones reflejan algunos obstáculos y dificultades que las escuelas tuvieron que sortear, uno de ellos fue el local donde funcionar¹³⁵. La adquisición de la “casa propia” en muchos casos colaboró en la

¹³⁴ Además de la publicación del estatuto en 1920 se encontró una nueva publicación de Estatuto para la misma Escuela, en donde se indicó como fecha de aprobación del mismo el 7 de diciembre de 1924 y 15 de febrero de 1925, por Asamblea. En: Estatuto de la Escuela Práctica y Teórica de Maquinistas, Foguistas y aspirantes ferroviarios. 1925. Talleres Gráficos Willems Hnos. Cañada de Gómez.

¹³⁵ A partir del año 1914, la revista publicó ejemplos internacionales sobre la adquisición de “casas propias”, se leen los casos de la casa propia inglesa, norteamericana, francesa, portuguesa. Se trató de

continuidad de las actividades de enseñanza, en otros casos el mantenimiento del alquiler del local a través de la cuota de los socios tornó imposible la continuidad de la escuela.

En los registros publicados en la revista se advirtió que la confección de Estatutos y Reglamentos de las primeras iniciativas fue posterior a la creación de las escuelas. Por un lado, porque las regulaciones exigieron un nivel de organización complejo a través de Comisiones Administrativas que debían sostenerse en el tiempo con un número considerable de socios comprometidos con la escuela. Además, en muchos casos el número de socios fue variable, ya sea por el lugar donde se encontraba el local, por la cantidad de socios que tenía la escuela, por los cambios de sección que realizaban las empresas a los trabajadores, por los conflictos internos de la seccional que desalentaban las acciones de unos asociados y apoyaban las de otros, etc. Para las escuelas organizadas hacia el final del período esta situación varió, fijando la creación de la escuela al momento de aprobar sus Estatutos de funcionamiento.¹³⁶ La legitimidad y crecimiento que tuvo “La Fraternidad” en la década de 1920 se reflejó en acciones sostenidas por el gremio, como fueron las escuelas técnicas de las secciones. Consecuentemente los trabajadores obtuvieron mejora en las condiciones de trabajo -ocho horas de trabajo, tiempo de descanso, aumentos de salarios- permitiendo mayor participación de los trabajadores en los locales del gremio.

emprendimientos que reunían fondos para la adquisición de inmueble donde funcionaba el gremio. Es en la misma fecha que se leen los primeros proyectos de la Casa Propia Central de “La Fraternidad” presentados por el socio Molinari. El proyecto se materializó en 1917, ubicándola en Alberdi 354 de la Capital Federal. Las secciones distribuidas en el resto del país tomaron el legado, organizando contribuciones que permitieron obtener la “casa propia” seccional. En algunos casos además buscaron adquirir el local propio para el funcionamiento de la escuela. fue el caso de la Escuela Técnica de Rosario donde escuela y sección gremial se organizaron en forma separada, con distintos estatutos y locales diferenciados para el funcionamiento.

¹³⁶ En el anexo 3 de Escuelas y Bibliotecas seccionales: el Instituto técnico práctico “La Fraternidad” de Rawson, Provincia de Buenos Aires (1921, Registro 30); la Escuela Técnica de maquinistas y foguistas aspirantes de ferrocarriles de Añatuya, Santiago del Estero (1921, Registro 32); la Escuela Técnica y Biblioteca de Riachuelo (1923, Registro 54); Biblioteca “Mariano Moreno” de Laboulaye, Córdoba (1924, Registro 68); entre otros, son ejemplo de ello.

Por otro lado, los conflictos políticos que atravesó el gremio impactaron en la continuidad de las actividades de la escuela, interrumpiendo por algunos períodos su trabajo y reorganizando más adelante sus propósitos y estructura. Las huelgas, en particular los conflictos de 1912, de 1917 y su interregno; y las alianzas que se organizaron en ese período fueron algunos de los influjos. Los acuerdos políticos se reflejaron, por ejemplo, en los propósitos que fijaron en los estatutos de las escuelas. Cuando se atravesaron períodos de acción conjunta con la Federación Obrera Ferrocarrilera y luego con la “Confraternidad”, en esos casos las escuelas se organizaron con y para el conjunto de los trabajadores ferroviarios involucrados. Fue el caso de la Biblioteca y Sala de lectura constituida 1915 en unión con los socios de la F.O.F. en la sección de Gral. Pico del F.C.O. (Registro 24, Anexo 1, RLF, Año VIII, Núm. 128, 1º de julio de 1915, p. 13); luego llamada Escuela Técnica “La Pampeana” o “La Confraternidad Ferroviaria” de 1927 y reorganizada en 1929. También la escuela de Hucal del F.C.S. es otro ejemplo de organización conjunta; la organización fijó en 1921 los propósitos como siguen¹³⁷:

- a) Difundir entre sus asociados los conocimientos técnico-prácticos inherentes a la profesión que cada uno desempeña dentro de la industria ferroviaria (Registro 34, Anexo 1, “Escuela Técnica de empleados ferroviarios”, Hucal, F.C.S., RLF, Año XIII, Núm. 248, 5 de octubre de 1921, p. 5).

Las relaciones que establecieron las escuelas con otras instituciones y trabajadores fueron variadas, aunque es posible presentar algunas regularidades encontradas. Un elemento importante para observar en el mapa fue la ubicación de la escuela (o nodo) en el entramado de la red ferroviaria. En algunos casos se observan seccionales alejadas de otras líneas y/o seccionales de la red -el caso de La Rioja-, mientras que en otros casos las seccionales no sólo se ubicaron cercanas unas con otras -el caso de Bahía Blanca, A. Solier y White-, sino además fueron importantes nodos de confluencia de la red ferroviaria, como fue el caso de Rosario.

Otro elemento a observar fue el vínculo que establecieron las escuelas con “La Fraternidad” central, otras organizaciones ferroviarias e instituciones de la

¹³⁷ Sin embargo en 1936 se reformaron los Estatutos y se puso un nuevo nombre a la escuela, que se llamó “Escuela Técnica y Biblioteca “Benigno Paredes” (Anexo 1, Registro 34, *ibídem*).

localidad. Un conjunto de seccionales sociales se mostraron fuertemente corporativas y con vínculos estrechos con la Sección Central, en esos casos las escuelas y/o bibliotecas reflejaron esas características a través de propósitos y actividades destinadas exclusivamente para los socios de “La Fraternidad”. Fue el caso de la “Escuela práctica y teórica de Maquinistas, Foguistas y Aspirantes” de Cañada de Gómez quienes delimitaron su acción pedagógica exclusivamente a los trabajadores del oficio que estuvieran asociados al gremio y cumplir con los deberes de socio¹³⁸.

Art. 2: los fines de esta institución es dar instrucciones a sus asociados en todo lo que se relaciona con la profesión de maquinista de locomotoras.

Art.3: debe ser Maquinista, Foguista o aspirante asociado a “La Fraternidad” en la sección, y estar al corriente con sus cuotas. (Anexo 2: Estatutos de la Escuela Práctica y Teórica de Maquinistas, Foguistas y Aspirantes ferroviarios, Cañada de Gómez, 1925).

Por otro lado prohibió la transmisión entre maquinistas que no tuvieran vínculos “solidarios fraternos”, tanto fuera de la escuela como durante las horas de clase:

Art. 5: “Deberes de los socios”: f- queda estrictamente prohibido a todo socio dar instrucciones a las personas que no estén asociados a la Escuela y menos en particular, pues este proceder perjudica los fines de la Escuela y su concurso a ella.

(...)

Prohibiciones. Art. 18: queda estrictamente prohibido traer a la escuela en las horas de clase a ninguna persona, pero los socios si lo desean podrán traer con fines de propaganda siempre en presencia de un miembro de la C.A. y fuera de hora de clases. (Estatutos de la Escuela..., Cañada de Gómez, *ibídem*)

Esta escuela reflejó en sus Estatutos un tipo de organización fuertemente corporativa, probablemente su seccional social se mantuvo alineada a la CD central de “La Fraternidad”, acercamiento que le valió a la sección alguna ganancia política.

¹³⁸ Según los Estatutos, los socios activos debían pagar sus cuotas mensuales regularmente para pertenecer a LF; además de no introducir “desórdenes o tendencias subversivas al orden y prosperidad de la Sociedad”, ni “en servicio dieran lugar a castigos degradantes para el gremio o que cometieren una falta grave a juicio de la C.D.”. Las mensualidades como socios de LF fueron independientes de las mensualidades de las escuelas fraternas, y en ambos casos, condición excluyente para su pertenencia.

No obstante, otras seccionales presentaron relativa autonomía con el gremio generando vínculos con instituciones locales, constituyéndose como centros de educación y cultura para la localidad donde se encontraba la sección. Por ejemplo, la Biblioteca Popular “Confraternidad Ferroviaria” de la sección de Chepes, La Rioja fue creada en 1928 con el patrocinio de la “Confraternidad” y la “Unión Ferroviaria”. Como se trató de una institución co-creada entre gremios aceptó a los socios de ambas organizaciones y se abrió al público en general. Esta característica se vincula además con la naturaleza de la institución que se creó, una biblioteca popular¹³⁹.

Art. 2.- Su objeto es: Propender a la educación por medio de libros adecuados y procurar despertar sentimientos altruistas en sus componentes.

Admisión de socios. Art. 3º.- Se admitirán como socios a los asociados de “La Fraternidad” y “Unión Ferroviaria”.

a) a los particulares hombres y mujeres, previa resolución de la Comisión Mixta.

Algunos casos se mostraron como instituciones conformadas por los trabajadores de “La Fraternidad” pero vinculadas directamente a las líneas de ferrocarril que corrían por el nodo. Fue el caso de la Escuela Técnica “Carlos Gallini” de Rosario fundada en 1913 y con estatutos a partir de 1919. Entre los destinatarios se delimitaron a los trabajadores de la *carrera* de conducción de trenes, en particular en el radio de acción de las líneas que allí convergieron, sin otra distinción más.

Art. 3º: La escuela técnica no hace distinción de raza o nacionalidades; pueden formar parte de ella todas las personas que ejercieran una profesión de maquinistas, foguistas o personal de locomotoras de ferrocarriles convergentes a Rosario y que cumplan con los deberes reglamentarios (Reglamentos y Estatutos de la Escuela Técnica “Carlos Gallini”. Personal de Locomotoras sección Rosario F.C.C.A.)

¹³⁹ Entre las columnas de “Acción gremial”, la revista publicó las acciones de la Comisión protectora de bibliotecas populares, con sede en la Capital en la Calle Córdoba 931, y anunciaban que para la época contaban con más de 900 bibliotecas populares. Para obtener el apoyo de la institución se requería constituir “una comisión directiva en asamblea pública y que se provea de un local aparente, que puede ser, a falta de otro, el de cualquier escuela u oficina nacional o provincial. Llenados estos requisitos, la comisión protectora dispone una inspección, y si se tratase de una iniciativa seria, remite gratuitamente colecciones de libros... además, toda suma que se le gire para la adquisición de otras obras”. En: RLF, Año XV, Núm. 286, 5 de mayo de 1923, p. 13 y 14.

La ubicación de la sección en la red ferroviaria argentina hizo de la sección un nodo estratégico por la confluencia de distintas líneas, la cercanía con la salida al puerto, y la proximidad con la central. Probablemente esta posición le valió a la sección un lugar destacado en el conjunto de las secciones sociales, entre otras cosas por la cantidad de trabajadores asociados. Así, la escuela presentó más pertenencia a la empresa F.C.C.A., nombre con que se inscriben los Estatutos (“Personal de locomotoras sección Rosario FCCA”)¹⁴⁰, que a la participación en la Sociedad cuya relación no se nombró entre sus propósitos. Los saberes que se propusieron transmitir se extendieron más allá de aquellos incluidos en los Programas de examen de idoneidad para la certificación de maquinistas, sin embargo la escuela instruyó especialmente para ese fin. Entre sus propósitos fijó,

Art. 1º: ... propender la difusión de libros técnicos sobre locomotoras, molinos de vientos, motores a kerosene y nafta, aeroplanos, automóviles y todo aquello que sea maquinarias, contando la Escuela con una locomotora y media locomotora , válvulas, todo lo relacionado con este fin instructivo, etc., medida de su desarrollo, necesidades y recursos.

(...)

Art. 3º: ...el objeto de esta escuela es instruir en teoría y práctica en general a los maquinistas y foguistas del personal de locomotoras sobre el manejo de las locomotoras y conducción de trenes y hallarse debidamente preparado al ser llamado a rendir examen de idoneidad de maquinista, conductor de locomotoras ante la junta examinadora compuesta por los inspectores nacionales y representantes de las empresas ferroviarias. (Reglamentos y Estatutos... *Ibidem*)

La escuela de Rosario presentó además una particularidad respecto a la organización del resto de escuelas fraternas, se fijó con relativa autonomía de las actividades de la seccional social. La adquisición de locales diferenciados, por un lado la casa propia con el aporte de los socios de la escuela, y por el otro la casa propia seccional con el aporte de los socios de la sección, así lo demostraron. Esta

¹⁴⁰ Al respecto, consultar los trabajos de Badaloni, Laura: “Prácticas paternalistas: sus alcances y sus 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”, En: Anuario IEHS N° 22, UNICEN, 2007, pp. 507-524; y “La familia ferroviaria a principios del siglo XX: bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino”, En: Dicósimo y Simonassi (comp.): Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX. Indagaciones desde la Historia Social, Prohistoria Ediciones, Rosario, 2011, pp. 143-157.

característica se reflejó en los Estatutos con la obligación de festejar el aniversario de la Escuela, elemento no presente en los estatutos de otras escuelas.

Art. 14: debe ser festejado por sus socios, ya con una fiesta o con una conferencia sobre la escuela técnica, Biblioteca o alcoholismo (Reglamentos y Estatutos, *ibídem*).

Otras escuelas, como la “Escuela Técnica “Nicolás Brandi” de San Cristóbal se organizó en 1926 con los trabajadores de los ferrocarriles del Estado. En sus propósitos se incluyó a los trabajadores ferroviarios en general, sin distinción de oficio ni afinidad gremial, aunque en caso de disolución “la liquidación de todos los bienes sería destinado a la sección local de “La Fraternidad” (art. 18). La Sociedad la consideró como parte de sus escuelas, los destinatarios fueron trabajadores ferroviarios en general, la C.A. estuvo conformada por los socios, sin embargo se arrojó un lugar especial a través del artículo citado.

Art. 1º: queda constituida una institución denominada (...) con el propósito de enseñanza técnica y práctica del gremio ferroviario.

Art. 2º: Para ingresar o reingresar a esta Escuela deberá ser ferroviario y abonar una cuota (...). Estatutos de la Escuela “Nicolás Brandi” del personal ferroviario de los ferrocarriles del Estado, Sección San Cristóbal, 1926.

Entre sus regulaciones se prohibió la permanencia durante las horas de clase de personas no afiliadas a la escuela. Las escuelas fijaron pautas de disciplina - deberes de los socios, prohibiciones- como protección del ingreso de personas que, sin ser socios ni contribuir a las escuelas puedan instruirse en la profesión. De esta manera aseguraron materialmente su sustento.

Art. 19.- Queda estrictamente prohibido a los socios traer a la Escuela a personas que no sean afiliadas a la misma, en horas de clase, si alguna persona interesada para ingresar deseara visitarla, podrá hacerlo en horas que ésta no tenga clase, de acuerdo con el Director, quien estará en el deber de hacerlo dándole los datos que se relacionen con la marcha de la misma. a) en caso de ausencia del Director podrá hacerlo el Secretario. (*Ibídem*, Escuela San Cristóbal, 1926).

Si las caracterizaciones presentadas fueron las principales divergencias observables entre propósitos, fines y destinatarios fijados en los Estatutos y

Reglamentos para las escuelas y/o bibliotecas seccionales fraternas; las formas de organización institucional reflejaron las principales convergencias.

En todos los casos, las instituciones se organizaron a través de una Comisión Administrativa renovable anualmente y conformada por socios que podían ser reelectos en sus funciones. Esas funciones estuvieron delimitadas y reguladas en detalle en los estatutos, además de la forma de su elección a través de Asamblea General. En términos generales, se conformaron por un director, un secretario general, un tesorero y revisores de cuentas. En algunos casos, además, se estableció dentro de la C.A. las funciones de secretario de actas y depositarios de fondos. Los estatutos fijaron los deberes de la C.A. tales como la representación y administración de las escuelas, sesionar a través de asambleas, informar sobre la marcha de la escuela, y presentar los balances de sus fondos, y del movimiento de los socios, entre otros. En algunos casos además, se organizaron Comisiones Honorarias que actuaron conjuntamente con las C.A. y estuvieron integradas por socios de destacada trayectoria en la Escuela.

Las funciones delimitadas en los Estatutos para cada uno de los miembros de la C.A. fueron especificadas solamente a los primeros cargos nombrados, y aunque los instructores formaban parte integrante de estas comisiones no se definieron sus deberes. Para estos miembros se establecieron distintas formas de nombrarlos y elegirlos según la escuela. En algunos casos conformaron la C.A. como vocales, otras como instructores -diferenciando y explicitando el contenido a enseñar- y se eligieron junto con el resto de los miembros de la C.A. por voto secreto y renovación anual. En otros casos, los instructores fueron de carácter voluntario o elegidos por el Director, a quien se fijó esa atribución.

Entre las funciones de la C.A. reguladas con más detalle se destacaron aquellas vinculadas al cumplimiento del reglamento, al movimiento de los socios, el manejo de los fondos y la correspondencia de la Escuela. El cumplimiento de los reglamentos, el pago de la cuota social y las altas o bajas de los socios fueron regulaciones íntimamente relacionadas. Tanto el ingreso como la permanencia de los socios en la escuela quedaron condicionados al estricto cumplimiento de los

Estatutos. Como el activo de las escuelas estuvo constituido casi exclusivamente por las matrículas y mensualidades de los socios, el registro del movimiento de los mismos y el cobro de las cuotas resultó una tarea central.

El tema del dinero permitió el sostenimiento de la escuela a lo largo del tiempo, por ese motivo la recaudación de las cuotas, la realización, comunicación y aprobación de los balances y el detalle del manejo de los fondos fueron funciones vitales para la escuela. En todos los casos, los recibos, órdenes de pago y otros comprobantes de comparas debían ser refrendados con la firma de más de un socio, en algunos casos director, secretario y tesorero. El estricto control sobre el manejo de los fondos permitió a las escuelas autofinanciarse, comprar elementos para la enseñanza, muebles e inmuebles a través del proyecto de “la casa propia”, previa a su adquisición, los gastos que ocasionaba el alquiler del local.

El manejo y uso de los fondos tuvo en los Reglamentos un título diferenciado. La CA debía depositar los fondos en el Banco a nombre de por los menos tres socios; se fijó el monto máximo que el director podía invertir sin autorización del resto de los socios y a partir de qué suma necesitaba la autorización de la asamblea. Sólo se exceptuaron del pago de la cuota los socios que debían cumplir con el servicio militar obligatorio y a quienes eran transferidos de sección, estableciendo en ese caso regulaciones para la comunicación entre escuelas. También las escuelas conformaron sus pertenencias a través de donaciones y se organizaron rifas, listas de suscripción, contribuciones, etc. para distintos fines decididos por la asamblea.

A través de las asambleas las escuelas eligieron sus Comisiones Administrativas y tomaron las decisiones más importantes. No todas las asambleas sesionaron con la misma proporción de socios, elemento de la regulación que permite inferir el grado de participación y el número de socios que conformaron las escuelas. En algunos casos las decisiones se tomaron por simple mayoría de votos con una cantidad de socios estipulada nominalmente, en otros casos se acordó un porcentaje de socios presentes en la primera y segunda convocatoria, sesionando por cantidad de socios presentes en tercera convocatoria. En todos los casos los socios debían estar al día con el pago de sus cuotas para poder participar. También se especificaron los

contenidos a discutir en las asambleas que debió estar en la orden del día y restringirse a los asuntos vinculados con la escuela. Las escuelas dejaron registro de estas instancias a través del libro de Actas.

La organización institucional se llevó la mayor proporción de regulaciones en los Estatutos y no se observó el mismo equilibrio para la organización curricular. Los artículos referidos a la enseñanza se limitaron a señalar los días y horarios de las clases, en algunos casos con cierta ambigüedad y dependiendo de las estaciones del año y los miembros que la impartían¹⁴¹. Otra regulación común de los estatutos fue fijar la “Disciplina de los socios” durante la enseñanza, el que sigue es un caso ilustrativo del conjunto:

Art. 18.- Todo miembro de la Escuela deberá observar las horas de clase el debido orden y respeto, tanto a los miembros de la Comisión instructora como igualmente a los demás socios, prohibiendo toda polémica no relacionada con los fines que persigue esta Escuela (Estatutos de la Escuela Teórica y Práctica..., Resistencia, 1931).

Finalmente haremos mención sobre las regulaciones bajo el título “Disolución de la escuela”. ¿A quién se le entregaría, en caso de disolución, todos los esfuerzos reunidos durante el desarrollo de la escuela, ya sean útiles, muebles, libros, material para la enseñanza, o inmuebles y fondos de las cuentas bancarias que la escuela había reunido con el aporte de los socios? El reconocimiento de “los herederos” permitió pensar el grado de autonomía de la escuela respecto a la sección gremial fraterna, por un lado, y los vínculos y favores que la escuela propició para el despegue y mantenimiento de la escuela, o la composición y construcción de poder que la escuela construyó en sí misma, por el otro. Este es un elemento controversial y llamó la atención que en el entusiasmo de la creación se haya previsto este punto¹⁴².

¹⁴¹ La demanda de maquinistas puede haber variado por épocas. En el caso de los trenes de carga, en los períodos de cosecha aumentó el tráfico de trenes. Este hecho afectó el funcionamiento de la escuela y la capacidad de los trabajadores de involucrarse en sus actividades, participar de las asambleas y mantener regularidad en la asistencia a clases.

¹⁴² Si bien las escuelas pertenecieron a “La Fraternidad”, fácticamente se organizaron a través del apoyo material de los socios, los trabajadores ferroviarios vinculados al oficio de la conducción de locomotoras y agremiados en “La Fraternidad”. Volviendo sobre la presentación de esta tesis, la

En todos los casos, los elementos de las escuelas pasarían a “La Fraternidad” en caso de disolución. Algunas escuelas propusieron garantías amplias y poco probable para que la escuela deje de funcionar como fue el caso de la Escuela Carlos Gallini de Rosario¹⁴³, bastaba con una cantidad mínima de socios (cinco) que pagara regularmente la cuota -que representó menos de la mitad de los miembros de la C.A.- para que la escuela no se disuelva. En otros casos, como la Escuela de Cañada de Gómez, se dispuso un número mayor de socios (quince) que abonen las cuotas. Además dispuso que la C.A. debía hacer inventario de toda la existencia “que por cualquier modo haya acumulado durante su existencia”, “y fondos que provengan de cualquier beneficio” y reguló un minucioso procedimiento para la entrega que además fue provisorio hasta tanto exista la voluntad de reabrirla:

a) De los (catorce) socios restantes se formará una Comisión compuesta de tres de los presentes socios y los tres miembros de la C.A. de la Escuela los que se encargarán de llevar al local de la Sociedad “La Fraternidad” de esta sección y hacer entrega al presidente de la C.E. de toda su existencia de acuerdo al inventario de la Escuela como también de la libreta de depósito, y comprobante de garantía que estará a la custodia del Director, haciéndose constar en el libro de actas, en su primera Asamblea para satisfacción de los socios.

b) La disposición que habla el inciso a) será de carácter provisorio, no pudiendo el Presidente de “La Fraternidad” ni los socios de ella y menos los que no lo hayan sido de la Escuela, disponer de esta existencia hasta que al Presidente de la Sociedad no se lo hayan pedido un número de (quince) socios y su C.A., lo cual estos tengan interés de reabrir la Escuela, haciéndolos a estos responsables de lo prescripto en el presente artículo y sus incisos. (Art. 17º, p. 7 y 8)

Algunas escuelas optaron por repartir sus fondos en distintas instituciones como la escuela Técnica y práctica de Resistencia. Los elementos de la escuela pasarían a “La Fraternidad”, los materiales del ferrocarril serían regresados al encargado de depósitos y los fondos depositados en la cuenta bancaria entregados a la sala- cuna de Resistencia. En el caso de la Escuela Técnica de ferrocarriles del

escuela Gallini de Rosario supo resistir el desmantelamiento de la década del 90, subsistir y reiniciar su tarea pedagógica luego del 2001. Sin embargo, nos preguntamos qué pasó con el conjunto de elementos de enseñanza, muebles e inmuebles de las escuelas que perduraron en el tiempo y se desmantelaron junto con al “ramal que para, ramal que cierra”, aunque exceda a la tesis su indagación.

¹⁴³ La reforma del estatuto del año 1929 enmendó el artículo 10º de los estatutos introduciendo la palabra inmueble para facultar a la C.A. a su adquisición, sin embargo no modificó el artículo 30º sobre la disolución quedando el destino del inmueble no regulado.

Estado el destino de los fondos fue para “La Fraternidad”, como en el resto de las escuelas. Además fijó en ese punto que,

La escuela no podrá bajo ningún concepto funcionar bajo la dependencia de ninguna asociación política ni religiosa, sino exclusivamente gremial (Art. 18º, p. 11 y 12).

De esta manera no sólo aseguró el destino de sus bienes sino también restringió la posibilidad de funcionamiento de la escuela bajo otra institución que pudiera absorberla que no perteneciera a los trabajadores.

En síntesis, los estatutos y reglamentos de las escuelas de la red de escuelas de “La Fraternidad” fueron regulaciones que organizaron la vida institucional a través de un modelo gremial asociativo que siguió las formas de funcionamiento de las seccionales sociales y la Central. Las escuelas se crearon en la mixtura entre las prácticas espontáneas de transmisión que llevaban adelante idóneos y aspirantes, y la publicidad de dirigencia central a través de la redacción de la revista con el lema “en cada seccional una escuela”. Cada escuela fue organizada por los trabajadores de la sección que dieron el impulso inicial, estructuraron la Comisión Administrativa y redactaron los primeros estatutos para iniciar las actividades. Al menos diez trabajadores debieron comprometerse activamente y participar periódicamente para que la escuela funcione, además de los trabajadores fraternos de la sección que como socios abonaron sus cuotas mensualmente para financiar las escuelas.

De esta manera las escuelas técnicas seccionales fueron creadas, autogestionadas y financiadas por los trabajadores de “La Fraternidad”, con algunas ayudas externas tramitadas por la propia comisión administrativa de la escuela. El Director y los miembros de la C.A. fueron elegidos por los socios en asamblea por períodos de tiempo preestablecidos, con funciones fuertemente reglamentadas y delimitadas acorde a los principios societarios de disciplina del gremio. La participación y el compromiso de los socios permitieron su persistencia en el tiempo y fueron, al mismo tiempo, la causa de su discontinuidad.

Los Estatutos y Reglamentos de las escuelas de la red tuvieron algunas variantes unos con otros, aunque vistos en conjunto permitieron sostener la presencia de un subsistema de formación para el oficio de la conducción.

4.2. Cartografía y arqueología de las escuelas técnicas de “La Fraternidad”. El modelo escolar

Al iniciar las tareas del décimo año de nuestra Revista, juzgamos necesario solemnizarla con la inauguración de una sección nueva que titularemos “Álbum instructivo”. Será una Sección amena, instructiva, por la que desfilará gráficamente el pasado, el presente y el futuro de los elementos de trabajo de nuestra profesión (RLF, Octubre 1° de 1916, Año X, Núm. 147, p. 6).

Se sospecha que los restos arqueológicos de la escuela son tal vez el más firme y objetivo asidero sobre el que efectuar preguntas de naturaleza etnográfica a los indicios visibles y manipulables del pasado de la educación que residen en ellos. (Escolano Benito, 2010: 44)



Imagen 12: Salón de clases.
Escuela Técnica Maquinista Carlos Gallini, Rosario

En el apartado anterior se trabajó con los estatutos que organizaron el funcionamiento de las escuelas técnicas seccionales a través del modelo gremial-asociativo, también los propósitos y los destinatarios que permitieron conocer los alcances de las escuelas. En este apartado analizaremos las decisiones de orden curricular que implementaron las escuelas para llevar adelante la enseñanza. Vinculadas con las preguntas anteriores acerca de para qué y quiénes se enseña, se trabajará alrededor de los contenidos a enseñar y los métodos utilizados. Las respuestas sobre qué se enseña y cómo se enseña aportarán nuevos indicios de las prácticas de las escuelas de “La Fraternidad” entre 1887 y 1927.

¿Cuáles fueron los instrumentos que mediaron para la transmisión de saberes en estas escuelas?, ¿cómo fueron cambiando a medida que la institución complejizaba su organización y establecía nuevas regulaciones?, ¿cómo se proveyeron de estos objetos?, ¿cuáles fueron sus usos?; estas son algunas de las preguntas que organizan la exploración de los objetos de enseñanza. Reconocer *el “ajuar ergológico del oficio”¹⁴⁴ en las escuelas de “La Fraternidad”, las formas de adquirirlos, circularlos y usarlos permitió acercar nuevas hipótesis sobre las experiencias que allí se desarrollaron.*

La familiaridad observada en las prácticas de enseñanza de las escuelas fraternas y las escuelas que se crearon en nuestro país a partir de la ley 1420 permitió sostener la hipótesis de continuidad con el modelo escolar. Organizadas a partir de las comunidades locales, en algunos casos, o por iniciativa del Estado Nacional o provincial, en otros, las escuelas públicas creadas en los primeros años de configuración del sistema de instrucción primaria en el país¹⁴⁵ recorrieron un camino

¹⁴⁴ Según Agustín Escolano, “La cultura material de la escuela es para la etnohistoria el registro o catálogo de experiencias que conducen a la producción de objetos en que se concretiza dicha cultura y que es obra de los pares que integran la corporación en que se socializa el oficio del maestro. La pertenencia al gremio y la socialización de la técnica a través de los rituales societarios compartidos hace que las experiencias y sus productos objetuales no sean comprensibles, toda vez que son elementos identitarios de la memoria de la profesión docente y forman parte de lo que los antropólogos denominan el ajuar ergológico del oficio (Escolano, 2010:49).

¹⁴⁵ Seguimos la hipótesis de Puiggrós (1990) sobre la configuración del Sistema de Instrucción Público Centralizado y Estatal entre 1875, año de promulgación de la ley de educación común de la Provincia de Buenos Aires elaborada por Sarmiento, y 1905 cuando se aprobó la Ley Láinez.

análogo. Buscaron un local donde desarrollar su tarea, a veces prestado y otras veces alquilado hasta que tuvieron un local propio para su funcionamiento. Se reconocieron entusiastas que lideraron la organización, recibieron bancos y útiles para desarrollar la tarea, donaciones para crear sus bibliotecas, láminas y objetos didácticos como soportes de la enseñanza. Importaron tecnología, técnicas, producciones y objetos hasta que la industria local pudo producirlos. Estudiaron con libros extranjeros hasta tanto se organizó una masa crítica que pudiera apropiarse de ese saber y producir el propio, incorporando su experiencia y las prácticas locales. Las escuelas se identificaron con símbolos (escudos, banderas, nombres), conmemoraron y festejaron fechas representativas de su historia. Discutieron y organizaron las curriculas, se establecieron horarios, gradualidad en la enseñanza, exámenes¹⁴⁶. Junto al impulso de las poblaciones en las localidades y la dirigencia nacional y local, el Consejo Nacional de Educación reguló sus contenidos y un conjunto de prácticas que organizaron el sistema escolar público estatal.

Las escuelas técnicas seccionales no escaparon, en las prácticas que desarrollaron, a ese modelo escolar tradicional. Recorrer, a través del *paradigma indiciario*¹⁴⁷ los objetos, movimientos de fondos, actividades, producciones, entre otros permitirá reconstruir a partir de ese “registro empírico y efectual las prácticas de un grupo en un tiempo histórico determinado”.

Entre los registros de las primeras épocas, encontramos el primer balance de la Sociedad (1887-1889)¹⁴⁸. Allí se reflejaron las entradas y salidas de dinero en el primer año y medio de fundación; se observaron los ingresos, constatando que los únicos valores de los cuales se valió la Sociedad para funcionar fueron las cuotas de

¹⁴⁶ Las afirmaciones sobre las formas de organización de las escuelas comunes en el territorio nacional hacia fines del siglo XIX se basa en el trabajo de investigación con las memorias que maestros y directores escribieron sobre las escuelas. Proyecto: “Memorias reveladas. Narrativas y fotografías de la cultura escolar en la Capital, las Provincias y los Territorios Nacionales”, trabajo realizado con el Archivo Laínez por Nicolás Arata, María Luz Ayuso, Carina Casanello y Laura Canciani. Sociedad Argentina de Historia de la Educación (SAHE).

¹⁴⁷ Ginzburg (2013), Op. Cit.

¹⁴⁸ Balance General de la Sociedad “La Fraternidad” de Maquinistas y Foguistas (Desde los primeros trabajos para la fundación de la Sociedad y hasta su establecimiento definitivo el 1° de Enero de 1889). Archivo “La Fraternidad”.

ingresos de sus asociados. También nos informó la cantidad de maquinistas y foguistas que se incorporaron a la Sociedad en los primeros años, el valor diferencial de sus cuotas en relación a su puesto de trabajo y el monto de un valor adicional para quienes no tenían diplomas.

97 cuotas de ingreso de Maquinistas a 12 \$ una	\$ 1.164
67 cuotas de ingreso de Foguistas a 6 \$ una	\$ 402
58 Cuotas de 2 \$ y 46 de 1 \$ dados por Maquinistas y foguistas que no han tomado en diploma	\$ 162
Total de las entradas	\$ 1.728

La exploración de los gastos para ese mismo período presentó en detalle las acciones llevadas adelante para la organización gremial. En primer lugar, el funcionamiento de “La Fraternidad” requirió de un lugar destinado a ese fin, los socios alquilaron un local a fines del año 1988, pagando para ello una fianza. En segundo lugar, un conjunto de mobiliario (biblioteca, escritorio, sillas, rinconeras, lámpara, perchas, etc.), útiles para el funcionamiento de la Sociedad (sellos de goma, libros, talonarios de recibo, sobres, resmas de papel, tintero, tinta y carpetas), enseres para la limpieza y arreglos generales. En tercer lugar, algunos elementos que permitieron pensar las acciones de publicidad que llevó adelante la Sociedad para la asociación de maquinistas y foguistas: invitaciones para asambleas, circulares, avisos en periódicos y asociaciones de inmigrantes, como así también las copias de Reglamentos en castellano y la traducciones al inglés para darlos a conocer a los trabajadores de las locomotoras, muchos de ellos extranjeros. En el mismo conjunto de objetos ubicamos la prensa de copiar, un instrumento fundamental para la difusión de sus acciones. Además se lee un escudo identificatorio de la Sociedad, mapas y cuadros vinculados al oficio.

520 Diplomas	\$ 140.40
Una biblioteca	\$ 100.00
Un escritorio	\$ 50.00
Dos docenas de sillas	\$ 78.00
Dos perchas y 3m satiné	\$ 2.08
Dos rinconeras	\$ 6.00
500 Reglamentos en castellano	\$ 25.00
1000 invitaciones para Asambleas	\$ 6.00
10 libros talonarios de recibos	\$ 7.00
Una resma papel de oficio	\$ 6.00

Un escudo de zinc y pernos para colocarlo	\$ 9.00
Dos salivaderas	\$ 3.50
Una lámpara	\$ 3.25
Un juego de lavatorio	\$ 3.00
Una jarra de barro	\$ 1.00
Mapa y Clavos dorados	\$ 2.60
400 circulares cartulina	\$ 25.00
Un sello de goma 5 y un libro 1.10	\$ 6.10
500 sobres de oficio	\$ 4.00
100 sobres cartas y 1 resma papel	\$ 3.00
Por compras hechas a la Sociedad	\$ 16.00
100 circulares y 8 libros talonarios	\$ 12.00
Tintero, tinta y carpeta de hule	\$ 6.55
Adelanto para fianza del local	\$ 40.00
Alquiler del local mes de Diciembre	\$ 20.00
Por traducir al inglés los estatutos	\$ 40.00
Avisos en la Nación y la Prensa	\$ 7.50
Avisos en Standart y Op. Italiano	\$ 2.80
Cortinas y blondas	\$ 3.50
500 reglamentos en inglés y castellano	\$ 95.00
Mesa para la prensa de copiar	\$ 6.00
Peones para lavar el piso	\$ 2.30
Sobres para cartas	\$ 0.30
Kerosene	\$ 0.50
Un plumero y 2 llaveros	\$ 2.30
Cordón para cuadros	\$ 0.30
Dos libros mayores	\$ 7.00
Una escoba y un vaso	\$ 0.45
Compostura del lavatorio	\$ 1.00
Gastos extraordinarios desde la fundación hasta hoy	\$ 50.00
	Total \$ 794.43

En: “Balance General de la Sociedad”, *ibídem*, 1889.

Si esta fue la organización de la C.D. fundadora de “La Fraternidad”, las fundaciones posteriores de los locales seccionales en distintas localidades copiaron muchas de estas características¹⁴⁹. El relevamiento realizado en las escuelas de la red también reflejó distintas decisiones curriculares por parte de los miembros de cada organización escolar gremial. La gradualidad de la enseñanza, la secuenciación de

¹⁴⁹ Las imágenes que los locales sociales y/o las escuelas publicaron en la RLF permitió observar un conjunto de objetos similares. Tanto en la sección “La acción social en las seccionales de “La Fraternidad”, como en las columnas que enviaron las escuelas a la redacción central para dar publicidad de sus actividades, fueron acompañadas por fotos. “Alegra entrar en ese local donde una Biblioteca bien surtida convida al estudio y donde existen numerosos textos de interés para la profesión, pizarra, compases, un modelo de la válvula de interceptación, mapas, croquis, máquina de escribir, etc. Los muebles del local, sencillos y severos, dan un aspecto atractivo. (Registro 21, Escuela técnica de Pergamino. RLF, Año X, 1º de Febrero de 1917, Núm. 155, p. 8.). La foto en el comienzo de este apartado es un buen ejemplo de las imágenes publicadas por las seccionales.

contenidos, la diferenciación de la función docente con instructores nombrados para ese fin, el uso específico y diferenciado del espacio y tiempo para la enseñanza en las escuelas, la enseñanza conjunta del mismo contenido a varios aspirantes en un mismo espacio, etc. fueron todos elementos que permitieron sostener la organización de una subsistema con regularidades organizacionales y curriculares, interconectados que conformaron una red federal de escuelas de “La Fraternidad” .

Entre sus intercambios se observaron regulaciones sobre pases de alumnos entre escuelas de distintas localidades por pases de sección de los trabajadores; relaciones y comunicaciones entre escuelas, libros compartidos y un conjunto de materialidades para enseñar. Estas “piezas ensambladas”¹⁵⁰ constituyeron los elementos que organizaron la escuela moderna y que se observaron en las escuelas técnicas de “La Fraternidad”. Por esta correspondencia propusimos que las escuelas técnicas fraternales se organizaron curricularmente con semejanzas al modelo escolar hegemónico moderno.

En los primeros años, y para las seccionales más pequeñas, se organizó el funcionamiento de las escuelas en el mismo local de la seccionales sociales. En la medida que crecían, se consolidaban y complejizaban su organización, fueron adquiriendo locales propios. Para lograr ese fin, las escuelas planificaron una serie de acciones que permitieron su concreción, ya sea a través de bonos y rifas, o por la venta de acciones, o préstamos, con el fin de reunir fondos pro-casa propia.

Casa propia seccional- También la sección Neuquén se propuso, (...) construir su local social, y para ello en la asamblea en la Confraternidad Ferroviaria, se designa la primera comisión mixta de LF y UF para materializar el proyecto presentado en la asamblea anterior. (...) De inmediato esta Comisión se avocó al estudio de proyectos y bases económicas de la obra, emitiéndose por tal motivo

¹⁵⁰ Pineau, Pablo (2001, 30-31) en su trabajo ¿Por qué triunfó la escuela?, propone “algunas de las piezas que se fueron ensamblando para generar la escuela, y que dieron lugar a una amalgama no exenta de contradicciones que reordenó el campo pedagógico e impuso nuevas reglas de juego”. La primera de esas piezas propuestas es la homología entre la escolarización y otros procesos educativos, producto de la expansión y consolidación hegemónica de la escuela. La escuela logró imponerse mediante complejas operaciones de negociación y oposición con otras formas educativas pretéritas y contemporáneas. En ese proceso, impregnó con sus prácticas a un conjunto de experiencias de transmisión fuera de ese ámbito.

700 bonos de \$ 10, que dio una entrada de \$ 6.134 y, por varias rifas, se recaudó \$ 3.183. El terreno en que se levantó el edificio costó \$ 2.000 y sus dimensiones son 20 metros de frente por 40 de fondo. El edificio consta de dos piezas y un salón con amplias comodidades, cuyo costo es de \$ 9.446, 60, faltando desenvolverse \$ 3.320 para cubrir el total de los bonos emitidos. (Escuela Técnica “Ingeniero Lovandina”, Neuquén. RLF, Junio 20 de 1937, Año XXVIII, Núm. 625, p. 171- 172)

Luego de la elección y acondicionamiento del local para el funcionamiento de las escuelas siguió reunir un conjunto de elementos que fueron reemplazando las observaciones *in situ* con diferentes soportes de representación como fueron las láminas, cortes de piezas, mapas, máquinas en miniatura, etc.

Como se observa en el grabado, cuenta ya la escuela con elementos de notorio valor para la enseñanza que en ella se imparte. Figuran en él: un costado de locomotora; varios planos de diferentes mecanismos de máquinas, calderos y otros accesorios pertenecientes a una locomotora; varios juegos de señales; un plano esquemático con vías y cambios, etc., etc., destinado a imponer a los alumnos, del delicado mecanismo de las señales y los cambios en las estaciones principales. (Registro 63, Buenos Aires, RLF, Año XVII, Núm. 341, 20 de agosto de 1925, p. 16).

El acopio de los materiales de enseñanza tuvo distintos orígenes. Uno de ellos fue a través de los fondos sociales. Además, las escuelas recibieron donaciones de distinto tipo, por un lado vía los encargados y/o ingenieros de las empresas que aportaron un conjunto piezas en desuso para su estudio. Por otro lado, a través de representantes del gobierno local que hicieron sus aportes y/o donaciones de particulares. Entre las donaciones destacadas por el gremio estuvieron los libros técnicos entregados a las seccionales por las viudas de maquinistas de la sección.

Todo su material de enseñanza ha sido adquirido a costa de sacrificios y con el aporte de los compañeros, pues si la empresa donó algunos ejemplares de enseñanza, han sido del tipo más anticuado, y sin valor (...) (Registro 70, Escuela Técnica y Teórica “Juan Rosas”, Palmira, Mendoza (1924). En: RLF, Año XXX, Núm. 639, Enero 20 de 1938, p. 20- 21).

Por otro lado, las escuelas recibieron donaciones de los compañeros de otras secciones, como así también piezas construidas y donadas por los asociados. En este

caso se trató de esfuerzos horizontales, como también de intercambio entre escuelas cercanas entre sí.

La escuela cuenta con los útiles necesarios para la realización de sus fines. Con anterioridad, la sección solicitó a la empresa piezas de máquinas, habiendo ésta accedido al pedido, donando siete láminas con diferentes dibujos, dos inyectoros, una válvula plana y otros útiles, habiéndose agradecido tan buena cooperación. El compañero M. de la Fuente donó tres láminas de dibujos diferentes; A. Carrignan donó las varillas para proveer a las láminas; J. Geno se hizo cargo de pagar el valor de la mano de obra, y R. Sutet donó una varilla indicadora. La sección agradece a todos los compañeros su buena voluntad para la escuela. (Registro 59, Escuela Técnica “Antonio Estévez”, Vera, Santa Fe. RLF, 5 de febrero de 1925, Año XVII, Núm. 323, p. 11).

Entre las distintas piezas que componen el conjunto de instrumentos para la enseñanza, la “Mesa de Señales” merece una mención especial. La mesa consistió en una réplica a escala de las señales para la formación y marcha de los trenes. Permitía además conocer cada una de las señales que componían el sistema ferroviario de entonces y constituía la réplica de la mesa de señales presente en los exámenes reglamentarios hacia el fin de período. Si leer y escribir fue un “saber base” para la rendición del examen de idoneidad, el conocimiento de las señales y sus significados fue el saber técnico elemental del trabajador ferroviario. Entre los temas que consignó el primer Programa de exámenes de 1896, se encontraba el conocimiento de “Señales” (punto 12., Programa). La ampliación temaria de 1902 ubicó este tema en uno más amplio, el Reglamento General de los Ferrocarriles Argentinos. El reglamento constituyó un saber común a los ferroviarios en general¹⁵¹.

¹⁵¹ Se trató de un manual técnico-operativo que incluyó el marco técnico-laboral y un código común del trabajo ferroviario a través de la nómina de términos convencionales. En la investigación general (PAV-BA) fue pensado como un curriculum básico para la organización del trabajo ferroviario en tiempos y espacios determinados. La configuración de una red de saberes interrelacionados del trabajo ferroviario, regulados a través de este Reglamento, permitió conceptualizar la imposibilidad taylorista en la organización del trabajo ferroviario y su potencia socialmente productiva. En otras palabras, el taylorismo no pudo colonizar el ámbito ferroviario dada la organización laboral y el sistema de saberes socialmente productivo que allí se configuró como resultado de un proceso complejo y conflictivo que involucró la acción de distintos sujetos con diferentes intereses. Ver: Ayuso, Jiménez, Telias y Sessano (2010) “Sistema de saberes del Trabajo Ferroviario: soporte de una construcción socialmente productiva”, En AAVV *Vías argentinas (ensayos sobre el ferrocarril)*. Buenos Aires: Milena cacerola. Esta conceptualización recuperó la noción de curriculum de De Alba.

Hacia el final del período estudiado, la Mesa de señales constituyó uno de los elementos fundantes para la creación de las escuelas y para la adquisición del material didáctico para la enseñanza. Cada escuela organizó su construcción y comunicó los avances en la enseñanza a través de fotos donde los asociados se disponían alrededor de la mesa y rodeados de las piezas para la enseñanza.

Los adherentes a esta escuela hacen llegar al compañero Francisco Giraldes, de San Luis, el más sincero agradecimiento por haber donado un juego completo de señales en miniatura. (Registro 46. Instituto técnico “José Molinari”, La Paz. RLF, 5 de diciembre de 1923, Año XV, Núm. 300, p. 14).

La incorporación de delegados gremiales como fiscalizadores en las mesas de exámenes en el nuevo Reglamento de exámenes de 1921, impactó en la enseñanza a través de acciones tendientes a la unificación de sus prácticas. La enseñanza a través de la mesa de señales fue una de ellas, dado que permitía replicar uno de los momentos del examen oficial. La implementación de la Mesa única de exámenes para 1927, bajo la Dirección General de Ferrocarriles consolidó aún más esa tendencia.

Premeditadamente se ha dejado para último término la mesa de señales que es el fiel reflejo de la mesa que se encuentra en la Dirección General de Ferrocarriles, que de acuerdo al croquis mandado por la C. Directiva, fue construida prolija y acabadamente por los compañeros que integraron la comisión pro-arreglo y embellecimiento de la escuela. (Registro 64, Escuela Técnica “Miguel Zorilla”, Olavarría. RLF, Julio 5 de 1937, Año XXIX, Núm. 626, p. 92- 96).

Y así el año 1927 llega con el nuevo decreto de la mesa única de exámenes que nos sorprende con una infinidad de piezas desconocidas, en su mayor parte (...) El Instituto a partir de 1932 ya cuenta con algunos instructores recibidos en la mesa única de exámenes (...) Así nos sorprende el cincuenta aniversario de LF: con un equipo de piezas de enseñanza que está a la par de la mesa de exámenes (...) (Registro 80, Instituto Técnico de Maquinistas y Foguistas “Jorge Stephenson”, Junín. RLF, Julio 5 de 1937, Año XXIX, Núm. 626, p. 71- 73).



Imagen 13: Mesa de señales, biblioteca y elementos para la enseñanza de la Escuela Técnica “Maquinista Carlos Gallini” de Rosario.

La mesa única para todos los ferrocarriles logró mayor control por parte del gremio, unificó las prácticas de los exámenes e impactó sobre las formas de enseñanza que se organizaron conforme a las formas de evaluación. Por otro lado, permitió incluir entre los fiscales que presenciaban los exámenes a miembros de las Comisiones Permanentes de Reclamos, “estableciéndose desde entonces que tal fiscalización podría estar a cargo de dos delegados directos y permanentes a nombrar por parte de La Fraternidad” (Chiti y Agnelli, 1937: 197).

Respecto a los contenidos que se enseñaron en las escuelas, la diversidad fue amplia y vinculada a los propósitos que se fijaron como institución y al público que buscaron alcanzar. Sin embargo, en todos los casos sin excepción, las escuelas transmitieron saberes del oficio ya sea para prepararse para el examen de idoneidad o para actualizarlos y profundizarlos. A los efectos analíticos, diferenciamos distintas dimensiones de los saberes del trabajo de los foguistas y maquinistas, organizándolos en una lista, los saberes transmitidos se recortaron entre:

- los listados en el Programa del Reglamento de Examen. El propósito fue práctico e inmediato y buscó resolver el tema puntual de preparar a los aspirantes,

(...) dar lecciones a los foguistas de segunda clase a fin de prepararlos convenientemente para la *rendición del examen* de maquinista. (Registro 1, Escuela Carlos Echagüe, Las Flores, F.C.S., En: RLF, Año 1, Núm. 12, Septiembre de 1908, p. 7).

- saberes técnicos vinculados al oficio y cuyo propósito fue la difusión, profundización y actualización de saberes más allá de la preparación al examen

Acción técnica y cultural- A principios de 1918, visto que los exámenes de idoneidad se iban complicando debido al progreso de la mecánica, la sección vio la necesidad de crear una escuela técnica con el propósito de preparar los futuros candidatos a maquinistas y para orientar a los viejos sobre el funcionamiento de las innovaciones que se venían introduciendo en las locomotoras...” (Registro 37, Escuela Técnica y Biblioteca “Manuel Carballo”, Rufino, Santa Fe, F.C.P. En: RLF, Año XXIX, Núm. 626, Julio 5 de 1937, p. 68-70).

- Con el propósito de educar moralmente a los trabajadores se buscó alejarlos de los vicios a través del dictado de conferencias.

La escuela y Biblioteca se constituye la escuela y biblioteca anexa a LF, con los siguientes propósitos: c) extender entre los asociados la cultura en todas sus manifestaciones y combatir el alcoholismo, el juego y demás vicios que degradan a la especie humana”. (Registros 16, 30, 34 y 38, Anexo 3).

- Sin embargo, no todas las escuelas delimitaron su acción a la formación del “buen maquinista”, idóneo en su profesión, libre de vicios y moralmente apto para el trabajo. En algunos casos, las escuelas se organizaron como centros recreativos y formativos en sentido amplio,

(...) su primordial objeto es cultivar el gusto artístico, científico y literario mediante conferencias, formación de un cuadro lírico- dramático y de una biblioteca; combatir los malos hábitos y fomentar la educación de la juventud desarrollando con el ejemplo práctico la moralidad y los sentimientos que ennoblecen y obligan al respeto. (Registro 7, “El traje azul”. Centro recreativo e instructivo, Los Talleres, F.C.S. En: RLF, Año II, Núm. 15, Diciembre de 1908, p. 9).

- La pertenencia al gremio materializa la idea de una acción social instructiva en el marco de una transmisión política gremial más amplia,

(...) demuestra lo que pueden los hombres que militan en nuestra querida Fraternidad, pues esta escuela nació y vive al calor de ella, puesto que está sostenida por camaradas que en ella militan. Registro 12 (Río IV, Córdoba, 1913) y 22 (Alianza, Santos Lugares, 1917).¹⁵²

- La organización seccional a través del modelo gremial asociativo requirió del conocimiento de un conjunto de saberes para su gestión, por ejemplo saberes de contabilidad, taquigrafía y manejo de libros para las funciones de las Comisiones Administrativas; dibujo para la confección de láminas, planos, cortes de máquinas que fueron utilizados para la enseñanza; nociones de aritmética, geometría y física que incorporaron en sus manuales para la comprensión de innovaciones tecnológicas.

Han quedado abiertas las clases los días lunes, de contabilidad, por el camarada J. Sacos; martes, instrucción de locomotoras, por el compañero B. Da Cruz; miércoles, por R. Sánchez; jueves, por J. Pérez; viernes, contabilidad, por el compañero E. Durdo; fijándose el horario de las clases de 18 a 20 horas. (Registro 54, Escuela Técnica y Biblioteca, Riachuelo, F.C.C.G. En: RLF, Año XV, Núm. 287, 20 de febrero de 1923, p. 9).

Se inauguró en esta sección “una escuela Técnica práctica para el aprendizaje y perfeccionamiento de la profesión de limpiador, foguista y maquinista, teniendo como base de instrucción la enseñanza del manejo de locomotoras, conducción de trenes, reglamento general de trabajo, etc., como asimismo instruir a los compañeros en nociones de aritmética, geometría, principios de física y dibujo. (Registro 35, Escuela Técnica “Francisco Alzuet”, Lincoln, F.C.O. En: RLF, Año XIII, Núm. 248, 5 de octubre de 1921, p. 7).

- Saberes que permitieron extender la acción instructiva a la población local, los trabajadores y sus familiares, a veces a través del vínculo con otras instituciones

La Escuela Popular Nocturna es una de las secciones más importante de la nueva institución. Así se nota a la simple lectura de los cursos que en ella se dictan. Ellos son los siguientes: 1. Historia por el doctor Victorio F. Delfino, lunes de 8 a 9 p. m. 2. Lectura y escritura, por la profesora Elida Calvo, martes de 8 a 9 p. m. 3. Geografía, por el profesor Edelmiro Calvo (hijo), martes de 9 a 10 p. m. 4. Matemática, por Luis de Carli, miércoles de 8 a 9 p. m. 5. Corte, confección, flores artificiales y bordado, por las señoritas de Carli y Bengoa, miércoles de 9 a 10 p. m. 6. Ciencias Naturales, por el profesor Ricardo Calátroni, jueves de 8 a 9 p. m. 7. Taquigrafía, por el profesor Freyre Señorans, jueves de 9 a 10 p. m. 8.

¹⁵² La menciones explícitas sobre la labor sindical son posteriores a 1930, que no se nombren antes no quiere decir que no hayan ocurrido.

Electricidad y dibujo, por Enrique Zuleta, viernes de 9 a 10 p. m. Los domingos, durante el día, se realizan visitas a establecimientos industriales y científicos y por la noche tienen lugar conferencias de difusión científica. (Registro 16, Biblioteca “Florentino Ameghino” y Escuela Popular Nocturna, Tolosa, F.C.S. En: RLF, Año VII, Núm. 100, 1º de Mayo de 1914, p. 7).

Como fue presentado, se reconocieron distintos momentos y sujetos de determinación curricular¹⁵³ sobre el sentido de la instrucción del maquinista; regulaciones oficiales a través del Reglamento y Programa de examen, propuestas y organizaciones de las seccionales a través de los Estatutos de las Escuelas, las prácticas cotidianas de las escuelas, los libros didácticos, los materiales para la enseñanza, la preparación de los instructores en sus tareas de enseñanza. Al respecto, fueron distintos sujetos quienes ocuparon el rol de instructor. Aunque en su mayoría fue el director de la escuela junto a trabajadores de la sección elegidos para esa función, también colaboraron profesores y profesoras de distintas disciplinas, jefes de depósitos, estudiantes de ingeniería e ingenieros, y otros profesionales.

Con tal objeto se darán dos conferencias por semana, los días lunes y sábados de 4 a 6 de la tarde. Han sido nombrados para confeccionar el programa para la enseñanza, los compañeros E.G. Edwin y A. Thiele, debiendo dar comienzo a los cursos el 8 de Agosto. (Registro 1, Las Flores, 1908, *ibídem*)

Se nombró también a la comisión instructora y se establecieron los días de clase los miércoles, viernes y domingos de 8 a 11 horas. “(...) el presidente M. Piasentini exhortó a los camaradas a trabajar y a interesarse por la escuela... manifestó que según los deseos de muchos compañeros, debía nombrarse una comisión para entrevistarse con el jefe de depósito Vivas para recabar su cooperación como instructor. (Registro 59, Escuela Técnica “Antonio Estévez”, Vera, Santa Fe, F.C.Sta. Fe, En: RLF, Año XVII, Núm. 323, 5 de febrero de 1925, p. 11).

Respecto al método de enseñanza, las especificaciones acerca de cómo enseñar no fueron presentadas de manera sistemática aunque pueden deducirse algunas de sus formas a través del análisis de las producciones didácticas y de los materiales que reunían para la enseñanza. La enseñanza fue verbalista, de un

¹⁵³ En el sentido que lo define De Alba(2006: 80), a través de diferentes grupos y sectores, conformados por sujetos sociales, que luchan por imprimir a la educación la orientación que consideran adecuada de acuerdo a sus intereses.

instructor frente a un grupo de aspirantes, en un aula organizada para ese fin, aunque también hubo intercambio en talleres y galpones aunque no siempre reconocidos como espacios institucionalizados para la enseñanza. Los aspectos teóricos fueron transmitidos en general con la apoyatura de gráficos, dibujos, láminas, cortes de máquinas que permitieron explicar mecanismos físicos a través de representaciones sobre el funcionamiento de la locomotora. No obstante eso, los manuales presentan un conjunto de preguntas y respuestas fijas, al estilo de las realizadas en los exámenes, para ser memorizadas por los aspirantes. También se presentaron un conjunto de problemas matemáticos, similares a los que el maquinista debió resolver en las vías, para practicar previo al examen. Como el Programa examinaba contenidos teóricos y prácticos, por lo general estos fueron desarrollados en los galpones de máquinas o sobre la locomotora, en la dupla de trabajo foguista-maquinista, que también ofició de dupla pedagógica entre aspirante- experto.

De la escuela: Se empezó a estudiar por libros y luego lo que se aprendía se iba al galpón de locomotoras a constatarlo. Muchas clases se dictaban en el mismo galpón, dándose cita los alumnos y el instructor. Hoy eso no sucede, las escuelas técnicas tienen todo lo que necesita el candidato. (Registro 66, Escuela Técnica “Saavedra” (1925). RLF, Año XXIX, Núm. 627, Julio 20 de 1937, p. 39- 40).

Además, se observó en los registros una organización gradual y secuenciada de la enseñanza. También en las producciones didácticas de los maquinistas donde se presentaron las partes de la locomotora, los reglamentos ferroviarios, las señales y los principios elementales de funcionamiento de las máquinas hasta las bases físicas más complejas.

El funcionamiento de los grados está distribuido como sigue, tres días por semana: 1° grado, el lunes, instructor F. Fernández; 2° grado, el martes, instructor A. Spinella; 3° grado, el sábado, instructor, A. Rosital. (Registro 64, “Escuela Técnica “Miguel Zorilla”, Olavarría, F.C.S. En: RLF, Año XVII, Núm. 342, 5 de septiembre de 1925, p. 13).

Una academia técnica -profesional cuyas clases serán dictadas por maquinistas avezados en la tarea... Los temas de estricto carácter profesional serán ampliamente tratados, desde los principios más rudimentarios hasta las cuestiones más complicadas; todo ello e forma gradual que permitirá a los

alumnos el mayor aprovechamiento de las clases. (Registro 11, Mendoza, F.C.G.O.A. En: RLF, Año VI, Núm. 73, Marzo 15 de 1913, p. 7).

Junto a la organización de la escuela, la adquisición de mobiliario, útiles e instrumentos de enseñanza, los libros constituyeron otro elemento destacado de la cultura material de estas escuelas¹⁵⁴. Las bibliotecas se nutrieron de todo tipo de libros, conforme al propósito del “levantamiento moral e intelectual del gremio”:

El compañero M. E. Molina (...) expresó que la biblioteca contaba ya con un total de 140 libros encuadernados, distribuidos así: 80 de literatura y ciencias; 60 de mecánica y estudios relativos a las máquinas, el precio de los cuales se eleva a más de trescientos pesos (Registro 30, Rawson, provincia de Buenos Aires. RLF, 20 de mayo de 1924, Año XVI, Núm. 311, p. 30 y 31).

Entre los libros relativos a las máquinas, se encontraron¹⁵⁵ textos de mecánica y máquinas en distintos idiomas (inglés, español, italiano) vinculados al trabajo de conductor de ferrocarril; libros técnicos suministrados por la empresa fabricante de las máquinas, y producción didáctica que construyeron los maquinistas idóneos. Estos últimos, tuvieron como propósito, la organización y sistematización de saberes necesarios para los aspirantes que se preparaban para rendir el examen de idoneidad. El libro de Arévalo¹⁵⁶ -escrito en 1898- fue el primero de una larga lista de títulos producidos por los trabajadores con fines didácticos.

Estos libros se estructuraron a través de un conjunto de preguntas y respuestas para favorecer el aprendizaje a través de la recitación y memorización. A semejanza

¹⁵⁴ En el subcapítulo 5.3. “Forme su biblioteca: libros, manuales, catecismos y folletos para la formación del maquinista” se trabaja en extenso sobre la producción didáctica de los maquinistas.

¹⁵⁵ El siguiente listado de textos fueron encontrados en la Biblioteca de la Escuela Técnica Gallini, se citan solo algunos: a- Pequeña enciclopedia electromecánica. Nº 5 “Fogonero- Conductor de Máquinas de Vapor. Publicado bajo la dirección de Henry de Graffigny, traducido por Don Mauricio Max, ingeniero de minas. Séptima Tirada. Madrid. Librería Editorial De Bailly Bailliere e hijos. 1904. b- “The Locomotive: Its Failures and Remedies by Thomas Pearce (G.W.R. Engineman) Thirteenth edition, 1908. c- Raccolta di Disposizioni concernenti il Servizio delle Locomotive ed il Personale de Machina della Rete Adriática. Societa Italiana per le Strade Ferrate Meridionali. Bologna, 1901. d- Strade Ferrate del Mediterraneo. Direzione dell’ Esercizio. Servizio Trazione ed Officine. Descrizione dei Treni Continui, in uso presso le Strade Ferrate (Sistemi Westinghouse, Henry e Hardy). Torino, Tipografía Angelo Paniza, 1900.

¹⁵⁶ Catecismo o guía práctica del maquinista conductor de locomotoras. Prontuario para prepararse al examen con arreglo en un todo al programa oficial de la Dirección General de Ferrocarriles de la Nación. Por Aurelio Arévalo. Talleres gráficos de Joaquín Sese. La Plata, 1910.

de los libros de iniciación¹⁵⁷, los manuales y catecismos producidos por los maquinistas introdujeron al aspirante en los saberes básicos del oficio y en su propuesta cubrían los contenidos exigidos por el Programa de exámenes. Mayoritariamente, los usos que los aspirantes dieron a los libros fueron para consulta y repaso individual a través del retiro de los ejemplares en las bibliotecas seccionales. Advertía Arévalo en su libro,

(...) podrán hacerse examinar por un miembro de su familia o un compañero con otro, sin tener necesidad de manifestar su inteligencia o ignorancia a personas extrañas.

No obstante, la publicidad de estos libros se realizó a través de la revista, que publicó el listado de textos para la consulta e invitó a cada trabajador a formar su biblioteca personal y/o obtener su ejemplar como elemento insustituible para llevar consigo en la locomotora. La distribución se realizó a través de la secretaría central a través de envíos postales.

Como son numerosas las secciones que han establecido en los locales de la Sociedad escuelas técnicas (...) recibimos de continuo preguntas inquiriendo se les facilite una nómina de las obras de carácter profesional que pueden adquirirse en esta capital (...) publicamos a continuación una nómina (Sección Varias, Libros técnicos; RLF, Año VI, 1º de Mayo de 1913, Núm. 76, p. 8.)

Aviso recuadrado: “FORME SU BIBLIOTECA- Con la siguiente nómina de libros y folletos que, tratando todos ellos de asuntos y problemas ferroviarios, se hallan a la venta en la secretaría central de La Fraternidad, Alberdi 354, Buenos Aires. (RLF, Año XVI, 20 de marzo de 1924, Núm. 307, p. 15).

Los libros, folletos, manuales, guías, reforzaron el carácter libresco de la enseñanza y la abstracción del “saber hacer” del maquinista, como así también la transmisión de los conocimientos a través de representaciones en planos, máquinas en miniatura, láminas, mesa de señales, etc. *Fue ese saber hacer formalizado e institucionalizado a través de una transmisión específica, acreditada en un examen oficial regulado y certificado por el Estado lo que valió a “La Fraternidad” el lugar*

¹⁵⁷ Como los silabarios y cartillas que favorecieron el paso del iletrismo a la alfabetización, o como los catecismos que en su versión religiosa transmitieron rudimentos de la doctrina cristiana a través de la memorización de preguntas y respuestas fijas.

diferencial respecto al resto de los oficios ferroviarios. Una distinción basada en un saber que fue apropiado por “La Fraternidad” en un proceso gradual de lucha gremial.

El proceso de apropiación del saber, que tendencialmente monopolizó “La Fraternidad”, se centró específicamente en la apropiación de los dispositivos de regulación del saber del oficio: en su producción a través de las prácticas de enseñanza, la producción de libros didácticos y elementos para la enseñanza; en su distribución por la transmisión del saber en las escuelas técnicas seccionales; en su acreditación y certificación como integrantes de la Mesas examinadoras.

Si el modelo gremial asociativo permitió a los trabajadores la organización federal, centralizada y jerárquica entre CD central y seccionales, para la lucha por las mejoras materiales y simbólicas del oficio, el modelo escolar dio sustento material para la institucionalización de la transmisión de saberes del trabajo en su dimensión técnica, tecnológica, político-gremial, cultural. Así, “La Fraternidad” desarrolló sus acciones entre la política y la pedagogía y fue la “toma del saber” la que permitió al gremio la apropiación de los mecanismos para su regulación que redundó en la legitimación y crecimiento del poder gremial.

4.3. “La Gallini” como analizador de las prácticas de las escuelas fraternas

Los compañeros de Rosario de Santa Fe, en una de sus últimas asambleas, dejaron constituida una escuela técnica para los compañeros foguistas en condiciones de rendir examen y que al mismo tiempo sirva de eficaz ampliación profesional para los maquinistas. Las clases que en breve se inaugurarán serán dictadas por antiguos maquinistas de reconocida competencia y que desinteresadamente han comprometido su valiosa cooperación. Desearíamos que la iniciativa de la Sección Rosario, que demuestra que la reorganización y el entusiasmo son efectivos, fuera imitada por las demás Secciones que componen La Sociedad. (RLF, Febrero 15 de Marzo de 1913, Año VI, Núms. 71- 72, p. 10).



Imagen 14: Comisión Administrativa de la “Escuela Técnica de Maquinistas y Foguistas” de Rosario. De izquierda a derecha, segundo, el director de la escuela Carlos Gallini

La escuela de la Sección Rosario se fundó el 1º de febrero de 1913 con el nombre de “Escuela Técnica de Maquinistas, Foguistas y personal de Locomotoras”- sección Rosario- F.C.C.A.¹⁵⁸ y funcionó en un local alquilado de la Avenida Francia 230 de esa ciudad. En la misma fecha de su creación, los socios de la sección lo informaron a la redacción central y se publicitó la iniciativa en la revista.

Sin embargo, al poco tiempo de formarse la escuela, los organizadores renunciaron en su gran mayoría (RLF, Año XIX, Núm. 385, Junio de 1927, p. 24). No se publicaron los motivos de la renuncia pero la cercanía de la disolución con los grandes conflictos que tuvo “La Fraternidad” entre 1912 y 1917 por los certificados con las empresas hizo suponer diferencias internas dentro de la organización y el distanciamiento de algunos socios.

¹⁵⁸ La construcción del F.C.C.A. se inició con gran pompa el 25 de abril de 1863. El 1º de mayo de 1866 se libró al servicio público la primera sección, hasta Cañada de Gómez, situada a 71 kilómetros de Rosario, llegando a Córdoba en marzo de 1870 alcanzando 396 km de vías. Desde 1870 a 1888 el F.F.C.A. permaneció estable, sin construir un solo kilómetro de vía nueva. En 1890 el Central Argentino tomó a su cargo el Ferrocarril del Norte y así llegó a Buenos Aires, vía Cañada de Gómez, Pergamino, Victoria. La localización territorial de la línea y ese empalme hizo que en esa sección confluyeran gran cantidad de trabajadores (Scalabrini Ortiz, 1964).

Recién en 1919 se discutió y aprobó el primer Reglamento y Estatuto de la escuela en la Asamblea extraordinaria del 17 de septiembre de 1919 siendo el maquinista Carlos Gallini el presidente y Antonio Poggio el Secretario General. Un año más tarde la situación pareció mejorar, la resistencia de Gallini resultó exitosa y edificante y motivó el reconocimiento de sus compañeros de sección.

Actualmente cuenta con 150 socios aproximadamente, poseyendo una nutrida biblioteca de obras relacionadas con la instrucción técnica... La enseñanza corre a cargo de una entusiasta comisión administrativa, presidida por el compañero Carlos Gallini, la que no escatima medio alguno para responder a los anhelos educativos de los alumnos (RLF, Diciembre 20 de 1920, Año XII, Núm. 229, p. 13 y 14).

Carlos Gallini fue el director refundador de la escuela hasta su muerte y su figura se fijó en el imaginario de las escuelas seccionales como socio ejemplar y maquinista avezado, conocedor y estudioso de su oficio. Fue presidente de la sección Rosario en el período 1917-1918, miembro de varias comisiones de huelga, miembro de la primera comisión de Reclamos y autor de dos libros de estudio para la profesión, uno de ellos varias veces editado y muy difundido entre las escuelas técnicas fraternas.¹⁵⁹

Al poco tiempo de reorganizar la escuela, un trágico suceso hizo que el director perdiera la vida mientras se encontraba en servicio. En las crónicas del accidente¹⁶⁰ se subrayó la habilidad y el saber de Gallini para salvar la vida de los pasajeros y de su compañero, el foguista Víctor Moles a quien le ordenó que se tire

¹⁵⁹ Ver más en: Badaloni, Laura (2010) “Saberes técnicos, libros y protestas. La Escuela de foguistas, maquinistas y personal de locomotora de la sección Rosario del Ferrocarril, Central Argentino”, En: Revista Galileo, año 1, N° 1, 2010, pp 109-134. La autora realiza un interesante análisis de la Gallini a partir de fuentes locales de la ciudad de Rosario y recortando su objeto en el FCCA a través de la hipótesis de las “estrategias de calificación profesional” que realizan los trabajadores de las escuela, en línea de continuidad con la hipótesis de esta tesis sobre la apropiación de los dispositivos de regulación del saber que empoderó a “La Fraternidad” en sus luchas con el Estado y las empresas.

¹⁶⁰ El relato del accidente del director será reproducido y reinventado cada vez que se vuelva a contar, aumentando detalles, conjeturas y prefigurando el héroe sobre la crónica del suceso. El accidente ocurrió la noche del 1° de marzo de 1921 en el tren rápido que se dirigía de Retiro a Rosario; a 12 km del destino, en la estación Coronel Aguirre, el tren descarriló y quedó la locomotora totalmente volcada. El maquinista fue la única víctima del accidente, sobre la base de este relato se erigió la identidad fraterna a través de la figura del maquinista como mártir del progreso. En: RLF, 20 de marzo de 1921, Año XIII, Núm. 235, p. 3- 10.

de la locomotora sabiendo que era la única forma de salvarlo. Gallini, sin embargo, optó por permanecer sobre la máquina y realizar las maniobras necesarias para detenerla.

Los que revisaron la locomotora, dicen que maravilla ver cómo Gallini hizo todo lo que profesionalmente se podía hacer (...) la locomotora quedó con los grifo y llave cerrados, con la palanca colocada hasta el último diente de la contramarcha, con el freno totalmente aplicado y el regulador cerrado por completo. Nada más había que hacer y Gallini, en el espacio de unos segundos y bajo la impresión de una muerte segura, lo hizo. (“La maniobra heroica. El deber profesional sobre el espíritu de conservación”, RLF, 20 de marzo de 1921, Año XIII, Núm. 235, p. 4).

La tapa de la revista social le rindió todos los honores, en primera página publicó su retrato y su nombre: “CARLOS GALLINI. Compañero- Maestro- Héroe. Caído en el cumplimiento de su deber, entre los hierros de la locomotora N° 199 del F.C.C.A., el 1° de marzo de 1921” (RLF, ibídem, p. 1). Se inmortalizó su nombre entre los pro-hombres de “La Fraternidad” y así lo reflejó el discurso que pronunció el Secretario-Gerente del gremio, Américo Baliño, en representación de la Comisión Directiva Central,

Cuánto se ha hablado de la profesión del maquinista! Cuántos, sin conocerla, la creen una profesión cómoda, bien pagada y rodeada de privilegios! Cuántos, aún conociéndola, la niegan por egoísmo y por despecho! Hasta se ha llegado a llamar a los maquinistas “la burguesía del proletariado”! Y la mejor demostración de que todo eso es mentira; la prueba más elocuente de que nuestra profesión no es ni cómoda, ni privilegiada, ni bien remunerada, está en hechos tan dolorosos como éste que lamentamos y en los que tan frecuentemente caen compañeros, en la misma forma trágica y honrosa en que ha caído Gallini: en la casilla de la máquina, en el sitio de peligro, maniobrando desesperadamente por evitar la catástrofe –hasta el último instante- y fijar la conciencia en el cumplimiento de su deber. (RLF, ibídem, p. 8)

A partir de entonces la escuela pasó a llamarse “Escuela Técnica Carlos Gallini de maquinistas, foguistas y personal de locomotoras”¹⁶¹. También otras escuelas

¹⁶¹ Art. 33º, Reglamento y Estatutos de la Escuela, p. 16. Según este texto, el cambio del Reglamento fue gestionado por el socio honorario Laureano López, quien envió la propuesta a la Asamblea (Actas del 16 de marzo de 1921, folio 8) a pocos días de la muerte del director. En agosto de 1921 presentaron ante el Gobierno de Justicia, y Culto el pedido de cambio de nombre de la escuela en los

tomaron el nombre luego de su muerte: las de Ingeniero White, Trenque Lauquen, Victoria y Linch; y las bibliotecas de Pehuajó y Rufino.

En los informes que la escuela acercó a la Redacción Central hacia el final del período analizado informó que el término medio de alumnos que concurrían diariamente a la escuela era de 25, provenientes de los Ferrocarriles Santa Fe, Central Córdoba y Puerto Rosario “además de muchos del interior que vienen para su total preparación” (RLF, Año XIX, N° 385, Junio de 1927, p. 24). Luego de los primeros tropiezos, la escuela continuó consolidándose primero con el liderazgo del maquinista Carlos Gallini y más adelante a través de la dirección de Juan Metiffogo¹⁶². Por otro lado, registró el movimiento anual de asociados,

Movimiento de asociados durante el año: Socios nuevos, 24; fueron dados de baja, 37 socios en la siguiente forma: por morosos, 24; por transferencia, 8; expulsados, 2; renunciaron, 2; fallecido, 1. El total de socios el 1° de abril de 1927 era de 179. (RLF, Año XIX, N° 385, Junio de 1927, p. 26).

Un breve repaso por las Actas de la Escuela¹⁶³ permitió reconocer los tópicos que más interés suscitaron en los socios, por un lado, vinculados a la organización institucional y el funcionamiento estatutario; y por el otro lo referido a la enseñanza en sí misma. Además dejó en evidencia las tensiones internas y los grupos que dentro de la seccional pugnaron para tomar la conducción. El período que se extendió entre la muerte de Carlos Gallini y la dirección de Juan Metiffogo (marzo de 1921-enero

Estatutos “en homenaje al que en vida se llamo Carlos Gallini, fundador y director de ésta Escuela hasta su muerte, y autor de varios libros técnicos, fallecido el 1° de marzo de 1921...”. Fue aprobado el 8 de Octubre de 1921, llevando ese nombre hasta la actualidad.

¹⁶² El maquinista Juan Metiffogo fue otro de los pro hombres recordados en la sección Rosario, siendo director de la escuela logró reunir los fondos para comprar el local (1931) y pocos años más tarde, en 1938, construir el segundo piso de la escuela. En enero de 1925 Juan Metiffogo fue elegido director de la escuela, aunque aparece firmando las Actas de Asambleas desde octubre de 1921 (folio 17). En los registros del cincuentenario que publicó información de la escuela Metiffogo aún continuaba en el cargo de director y se lee su participación en las actas hasta la década de 1960.

¹⁶³ Como se adelantó en la presentación metodológica se trabajó con dos fuentes fundamentalmente, por un lado el Libro de Actas de Asambleas de la Escuela entre enero de 1920 y Noviembre de 1925 (Folio 1 a 110), por el otro lado el Libro de Reuniones de la Comisión Administrativa de la Escuela hacia fin del período, donde se registró la adquisición del local social para el funcionamiento de la Escuela.

de 1925) fue un tiempo de reordenamiento institucional y luchas para saber cuál de los dos grupos que pugnan políticamente en la seccional conduciría la escuela.

Por ese motivo, las discusiones de orden institucional giraron por un lado, en torno a los requisitos y deberes que debían reunir los socios para el ingreso y la permanencia en la escuela. Los datos de la última cita -24 altas sobre 37 bajas- reflejaron los fuertes mecanismos de expulsión -a semejanza de la disciplina social del gremio-, veremos también la importancia que le otorgan a la selección de los socios, base sustantiva para reproducir en la sección y en la escuela el espíritu corporativo del gremio. Por otro lado, la representatividad de la escuela se lograba a través de la votación de una C.A. y para que esta resultase favorable a determinado grupo de socios, la incorporación de socios que la apoyaran resultaba fundamental. En efecto, el grupo que buscaba dirigir la escuela debía lograr representatividad y obtener a través del voto la legitimidad de la C.A. elegida. No obstante, el ingreso y egreso de los socios por un lado, y los mecanismos de votación de la C.A. por el otro fueron dos temas subsidiarios al mismo problema, lograr la representatividad de la escuela y dirigirla.

Respecto al primer punto, una de las posiciones que enfrentaron los socios de fue el requisito de pertenencia a “La Fraternidad” para el ingreso a la Escuela. Pareciera no haber sido un punto de discusión en los tiempos de Gallini, quien fue presidente de la sección social Rosario antes de ser el director de la Escuela Técnica. En la Asamblea ordinaria del 26 de septiembre de 1922 se puso a consideración la discusión. El director interino, Vicente Díaz, quien buscó continuar el legado del director Gallini sostuvo “que no perteneciendo a La Fraternidad no puede ser socio de la escuela” (Libro de Acta de Asamblea, folio 32). La moción fue apoyada por otros compañeros, resolviendo además exigir el último recibo de su cuota social paga. Además se dispuso,

Si no fuese socios y desee ingresar, la Comisión hará los trámites y firmarán la formula; dejando de ser socio de la Escuela, si renuncia a la Fraternidad (ibídem).

A partir de esta discusión, en los folios siguientes se registró la presentación de nuevos socios, la lectura de las propuestas y su votación como mecanismo para la aceptación de nuevos ingresantes. En abril de 1923 durante Asamblea general, se presentó un incidente ocurrido en la cobranza de las cuotas de dos compañeros y se puso en consideración de la Asamblea su resolución. El cobrador alegó no haber cobrado las cuotas dado que los compañeros no estaban aceptados por Asamblea. En ese caso, Díaz argumentó que anteriormente se habían aceptado socios sin la autorización de la Asamblea pero con el consentimiento de la C.A. (Actas de Asambleas, 12 de abril de 1923, folio 50). Para unificar el mecanismo, a partir de entonces se resolvió que todo socio sería aceptado en asamblea, acordando además que se les haría llenar una “fórmula de ingreso” y la escuela llevaría un “libro control socio”.

En enero de 1924, se registró en actas la lectura a dos fórmulas de ingreso donde se añadió la siguiente salvedad: “los socios que presentan un candidato se harán responsables si estos tuvieran dificultad para pagar el ingreso” (Actas de Asambleas, febrero de 1924, folio 65). También se propusieron credenciales para cada miembro y se encargó a un socio la investigación de cinco candidatos que habían presentado sus fórmulas de ingreso, para saber si eran o no socios de LF. Sin embargo, este no fue un tema saldado ni libre de discusiones, hasta las últimas discusiones registradas se leen intercambios sobre este tema.

El comp. Bizotto manifiesta a la asamblea que tiene premeditado no ser más socio de La Fraternidad y pide si puede continuar como socio del colegio. Este asunto trae una gran discusión tratándose de un caso premeditado y siendo el comp. Bizotto una persona capacitada para entender esta situación, el comp. Yano hace moción que este asunto quede sin efecto, hasta tanto el comp. Bizotto continúe siendo socio de La Fraternidad. Una vez que dicho comp. no sea más socio de La Fraternidad, se dará conocimiento en una asamblea para que esta a su vez tome las medidas que crean conveniente. La moción es apoyada por Rodríguez, votada y con mayoría. (Acta de Asamblea, 7 de marzo de 1924, folio 70).

Como se puede advertir, que las decisiones se tomen en Asamblea de socios o en Reuniones de Comisión Administrativa representan dos modelos de participación

diferentes. En el primer caso la legitimidad y representatividad de la C.A. debía renovarse y sostenerse a lo largo del período del mandato. En el segundo caso, por el contrario, alcanzar la C.A. garantizaba su continuidad y renovación por varios períodos dado que las decisiones se tomaban dentro de ese grupo reducido de socios que eran quienes dirigían la Escuela. El modelo de dirección del maquinista Juan Metiffogo respondió a esta forma de representatividad. Un breve repaso por su elección como director y las discusiones en torno a los mecanismos de votación de la C.A. permitieron entender algunas de las disputas internas.

Según los Estatutos de la Escuela, las renovaciones de la C.A. debían realizarse por elección directa de sus asociados a través del voto secreto. Al respecto, un socio realizó la siguiente intervención en Asamblea:

Peruch indica a la asamblea la necesidad de tener en cuenta que la obra de cultura que realiza esta escuela esta supeditada a la voluntad exclusiva de un número insignificante de asociados lo cual permite a los socios presentes que la elección deba procederse entre los presentes (Acta de asamblea, 30 de enero de 1922, folio 22).

En contestación al pedido, el director Vicente Díaz propuso fijar unos días de postergación para que los socios se presenten. También se propusieron otras soluciones alternativas, por ejemplo la propuesta de nombrar dos candidatos y que por 15 días estén sus nombres expuestos en un pizarrón “para que puedan votar la mayoría de los socios, que sería lo más estatutario” (Actas de Asambleas fechadas el 30 de enero de 1925, folio 79). La contra-moción que la elección sea nominal y se votara esa misma noche.

(...) coincido que a la escuela no viene el 80% de los socios y con los socios presentes, bien se puede elegir la Comisión, por cuanto están bien compenetrados de cuales son los que pueden llevar los destinos de la escuela (ibídem).

De ambas propuestas, la primera obtuvo 10 votos respecto a la segunda que sumó 12. En consecuencia y con una mínima diferencia de votos, pasó a nombrarse la nueva C.A. y el nuevo director de la Escuela Técnica Gallini. De la votación resultó electo Juan Metiffogo quien se negó a asumir el cargo de Director

proponiendo la continuidad de Vicente Díaz; sin embargo la propuesta no fue aceptada y el maquinista Mettifogo asumió la nueva dirección de la Escuela Gallini en enero de 1925 y permaneció en el cargo por varios años.

Tan pronto como asumió la dirección inició la construcción de su legitimidad. En septiembre de 1925 comenzó las gestiones para la adquisición de la casa propia para la escuela. Para concretarlo realizó una nueva reforma de los estatutos para facultar a la C.A. en el manejo de los fondos sociales para la adquisición de “inmuebles” que en el Estatuto vigente no estaba consignado. Otro frente de conflicto, se abrió al iniciar las gestiones para la adquisición de la casa propia con la seccional gremial de Rosario. En continuidad con las discusiones respecto al requisito de pertenecer a “La Fraternidad” para ser socio de la escuela, la compra del local para su funcionamiento puso en discusión si la compra del inmueble debía realizarse junto a la sección social. El acercamiento de la escuela a la sección fue un tema recurrente para sumar mayor número de socios y contar con mayores ingresos, aunque mucho pensaban lo contrario. Puesta a votación, la segunda moción sumó 13 votos contra 4 de la primera posición.

Hay un gran número de socios de La Fraternidad que no son socios del colegio y por lo tanto servirían de molestar en las horas de clase y que en otra oportunidad se ha podido comprobar que muchos socios de La Fraternidad se olvidaron de la obra del Colegio. (Libro de Actas de Asamblea, 24 de diciembre de 1924, folio 77).

En la C.A. volvió a discutirse el tema unos años después, frente al pedido hecho por la Sección Rosario para construir el local propio en comunidad. El director Mettifogo dijo no existir inconveniente, siempre que “La Fraternidad” reuniera su parte en un plazo prudencial para realizar la escritura por partes iguales. En esa reunión otros miembros de la comisión expresan su disconformidad por la indiferencia y poca cooperación que la sección prestó a la Escuela. Más allá de las discusiones, el local se adquirió para el funcionamiento de la escuela, independiente del local social de la misma sección. El maquinista Juan Mettifogo se consagró como “el gran colaborador en cuyo mandato se adquirió el local de la escuela”, consolidó

su legitimidad como director y perduró por varios períodos consecutivos en el cargo¹⁶⁴.

En síntesis, las discusiones de las Asambleas en torno a la organización institucional giraron en torno a temas recurrentes en las cuales se fueron modificando las resoluciones conforme a las coyunturas que atravesó la escuela. El pago del alquiler fue uno de ellos hasta tanto se resolvió comprar un inmueble, las discusiones entonces giraron en torno a las formas de reunir los fondos para su adquisición. Otro de los temas recurrentes fue la aceptación de nuevos socios y los requisitos que debían reunir. También el manejo de los fondos fue un tema de discusión en lo relativo al cobro de las cuotas de los socios, el destino de los fondos y las formas de guardarlo¹⁶⁵. Sin embargo, se pudo advertir que en algunos casos, las decisiones tomadas respondieron a dar legitimidad al grupo de socios que pugnó por tomar la dirección de la escuela, con excepción de todas las acciones que los socios llevaron adelante en homenaje al director Carlos Gallini, que fueron aceptadas por unanimidad (flores y placas conmemorativas, comisión pro-busto, cambio de nombre de la escuela, etc.).

Respecto a las discusiones vinculadas a la enseñanza, no se leyeron en las Actas posiciones encontradas ni disputas por su definición. Más bien se trató de propuestas que fueron realizadas por distintos socios y que contaron el apoyo de los demás miembros de la escuela, por ejemplo, el pedido de útiles que se hizo al Consejo de Educación, la compra de libros para la asistencia de los socios que

¹⁶⁴ Su legitimidad valió para su continuidad, aunque los mecanismos de participación parecieron cambiar. Luego del primer período como director se interrumpen los registros del Libro de Actas de Asambleas, quedando sus hojas en blanco, aunque si continuaron los registros del Libro de Actas de la Comisión Administrativa.

¹⁶⁵ Uno de los pedidos de la Asamblea es que los revisores de cuentas se encarguen de su tarea y publiciten los balances no sólo en asamblea para su aprobación sino también en un pizarrón del local, en un diario local o en la Revista "La Fraternidad". (Actas de Asambleas, 28 de septiembre de 1923, folio 57). También se generaron algunas discusiones sobre el lugar donde se guardaría el dinero. Según los estatutos, debía colocarse en el banco bajo la firma de tres socios, sin embargo las mociones al respecto en las Asambleas da cuenta que esa práctica no se respetaba. Por ejemplo, en el acta del 30 de enero de 1925 (Folio 78), un socio pregunta acerca de la resolución tomada respecto a las 36 libras esterlinas pertenecientes a la escuela. También se pide cambiar las tácticas con los libros de tesorería y que sean llevados adelante por compañeros con conocimiento sobre el tema.

concurrían a la escuela, el pedido de un modelo de válvulas a la empresa para la enseñanza, son algunos de los intercambios corrientes.

Una discusión interesante y vinculada a la enseñanza se dio frente a la renovación de la C.A. en 1924 y la elección del secretario general para integrarla. Frente a un nombre como propuesta para integrar la comisión, un compañero impugnó la propuesta y argumentó que el socio propuesto no se encontraba capacitado, “el electo para este cargo sea capacitado para dar instrucción y hacer las veces de director estando este ausente por lo tanto el compañero no se encuentra capacitado para este cargo”, la Asamblea apoyó la impugnación y eligió otro miembro para conformar la C.A. (12 de enero de 1924, folio 63). Esta discusión pareciera volver sobre la legitimidad del director o de su sustituto en ausencia. Si bien el alegato destacó la capacitación para instruir, también podría estar discutiéndose la cercanía político gremial entre el director y el secretario general.

En 1925 surge la propuesta de un socio para modificar el sistema de enseñanza. Entre las razones que presentó expuso la imposibilidad de los trabajadores para concurrir todos los días a la Escuela y que cuando asisten se tratan los mismos temas (Folio 93, 20 de mayo de 1925). Cercana a esta propuesta, la revista había difundido las Escuelas por Correspondencia y junto a la publicidad fueron varias las columnas que se dedicaron a mostrar los beneficios de ese nuevo sistema y exponer los problemas que presentaba la enseñanza en las escuelas técnicas seccionales. Esas discusiones pueden haber promovido intercambios sobre esos temas que alcanzaron las seccionales bajo distintas formas de recepción. En el caso de la Escuela Gallini, el director respondió con una nueva forma de organización, a partir de entonces los instructores debieron asentar en un libro de registros la asistencia de los socios a clase, el tema que se preguntó, el turno en que actuó y firmar el libro.

Para la misma época se discutió la necesidad de fiscalización de los exámenes de idoneidad por miembros instructores de la escuela y se delegó el la C.A. para que realizara las gestiones ante la Comisión de Reclamos del FFCA. La Dirección General de Ferrocarriles reconocía para la fiscalización a los miembros de las

Comisiones de Reclamos, la escuela buscó que se reconozcan también a los instructores de las escuelas, al menos en las localidades donde había escuelas (Libro de Actas de reuniones de la C.A., 7 de octubre de 1925, folio 101). También se solicitó a la Comisión de Reclamos que frecuentara la escuela para “facilitar el sistema de examen de los alumnos”. Como se puede apreciar, los temas estuvieron fuertemente vinculados con discusiones que atravesaron a “La Fraternidad” como gremio en cada época (en este caso las escuelas por correspondencia y la unificación y fiscalización de las mesas de exámenes) o en aspectos más cotidianos, asociados a la adquisición de útiles para la enseñanza, organización de biblioteca, armado de piezas para la escuela, como en el resto de los nodos de la red.

Recapitulando 4

En este capítulo, “Tomar el saber: la configuración de una red de escuelas técnicas de autogestión obrera”, se relevó el conjunto de escuelas técnicas seccionales a través de dos fuentes privilegiadas. Por un lado, los Estatutos y Reglamentos para la organización institucional que redactaron los socios en cada escuela, y por el otro, la cartografía y arqueología de las mismas.

Para representar territorialmente la red se ubicaron las escuelas técnicas creadas en el período de esta tesis sobre un mapa de la red ferroviaria argentina para esa misma época. Al mismo tiempo se sistematizaron a través de un cuadro las Escuelas y Bibliotecas informadas por las seccionales a la redacción central de la revista fraterna. Ambos trabajos permitieron construir la cartografía de la red y presentar las prácticas llevadas adelante para la creación, la organización de la enseñanza y el funcionamiento interno de las escuelas seccionales. Por su parte, la arqueología se trabajó con imágenes y descripciones de la materialidad que utilizaron los socios de estas escuelas para la creación, organización y desarrollo de su propósito de transmisión de los saberes del oficio a través de esta forma educativa.

A partir de las casi cien escuelas técnicas relevadas de “La Fraternidad”, y el análisis comparativo de los estatutos de diferentes escuelas se diferenciaron –a

efectos del análisis- dos modelos complementarios de organización: el modelo gremial asociativo y el modelo escolar que se hibridaron para dar vida a esta forma educativa singular donde fue posible reconocer elementos propios de la corporación de este oficio con elementos comunes a los de la cultura escolar moderna. Por otro lado, estas prácticas tendieron a homogeneizarse en las distintas escuelas, configurando una red federal extendida y articulada a través de las secciones gremiales con un curriculum común, el Programa de exámenes común regulado por la Dirección de Ferrocarriles de la República.

Siguiendo el modelo gremial asociativo se organizaron institucionalmente las escuelas, a través de los Estatutos que se construyeron a semejanza de los estatutos sociales y perpetuando las prácticas corporativas del gremio, de financiamiento y autogestión a través de comisiones administrativas elegidas por los socios en asambleas de las seccionales de cada localidad. Las prácticas de enseñanza recuperaron varios elementos del modelo escolar tradicional: un instructor frente al curso, clases expositivas, libros para la enseñanza, enseñanza global, secuenciación de contenidos, separación entre la teoría en el aula y la práctica en los talleres, memorización a través de preguntas y respuestas, un espacio diferenciado para la enseñanza, etc. Además se materializaron en un conjunto de instrumentos que vehiculizaron sus prácticas. A través de su materialidad reafirmamos la hibridación de ambos modelos para las escuelas de este subsistema de formación.

El análisis de la Escuela Técnica “Carlos Gallini” de Rosario se realizó a través de los libros de Actas y tuvo como objetivo señalar las particularidades que presentaron las escuelas en cada localidad. Lo que emergió fueron las luchas internas por la representatividad de los socios en la sección a través de la Comisión Administrativa presidida por el director. Respecto al resto de las prácticas podemos decir que se presentaron distintas formas de recepción en función de esas disputas, sin embargo se observaron continuidades entre sí. Cada escuela construyó relaciones específicas desde sus comisiones administrativas con las instituciones locales presentando autonomía relativa respecto a la escuela central y la Comisión Directiva central. Las decisiones pedagógicas y formas de organización de cada institución se

resolvieron en el marco de las asambleas de las escuelas, aunque fue posible observar intercambios entre escuelas de localidades cercanas.

A partir de este recorrido se buscó presentar la Red de Escuelas Técnicas pertenecientes a “La Fraternidad”. Junto al mapa presentado en las primeras páginas de esta tesis permitieron dimensionar cuantitativa y cualitativamente la organización pedagógica de los maquinistas cuya construcción fue indisoluble a la organización gremial para la defensa de los intereses de la corporación. En este sentido se afirmó que las acciones de “La Fraternidad” entre 1887 y 1927 se desarrollaron entre la política y la pedagogía.

Capítulo 5. Producción cultural, política y pedagógica de “La Fraternidad”

En este capítulo se exploran las producciones de “La Fraternidad” en sentido amplio. Por un lado, se presentan las producciones explícitas para la difusión e instrucción dadas por la prensa oficial y las producciones didácticas respectivamente. En el primer caso a través de la redacción central cuya información se producía con la Comisión Directiva Central, en el segundo caso en iniciativas individuales de maquinistas idóneos comprometidos con la transmisión y formación de los saberes del oficio. Para ese fin se analiza la revista “El Conductor de máquinas”, antecedente de la revista oficial; la Revista “La Fraternidad”, el principal órgano de difusión gremial; y los folletos, guías, manuales y catecismos con fines instructivos.

Por otro lado, a partir del análisis de los propósitos de estas producciones, las formas de organización, los cambios que atravesaron, las temáticas y contenidos abordados se buscan presentar el conjunto de saberes del trabajo de los maquinistas y las prácticas de transmisión que subyacen en los contenidos técnicos y tecnológicos: la configuración de un conjunto de saberes fraternos cuyas definición excede esos contenidos y alcanza dimensiones culturales, políticas y sociales más amplias.

5.1. “El conductor de máquinas” y la Revista "La Fraternidad": de la prensa gremial al órgano oficial de la corporación fraterna

“El conductor de máquinas” se presentó como “Revista Mensual Ilustrada, Instructiva y Noticiosa para Maquinistas y Foguistas”. Su primera aparición fue el 1° de septiembre de 1902 y se publicó durante unos pocos años hasta que en octubre de 1907 se lanzó el primer número de la revista La Fraternidad. Órgano Oficial de “La Fraternidad”, Sociedad de Maquinistas y Foguistas de Locomotoras”¹⁶⁶. Vistas ambas revistas en comparación, “El conductor de máquinas” tuvo corta vida; la RLF

¹⁶⁶ En adelante RLF.

siguió publicándose desde 1907 hasta nuestros días, con muy pocas interrupciones cuenta con 109 años de historia¹⁶⁷.

Las historias publicadas para el cincuentenario y el centenario de “La Fraternidad” incluyeron a ambas revistas como instrumento de difusión y comunicación entre los integrantes del gremio y establecieron continuidades entre ambas¹⁶⁸. En este primer apartado nos detendremos en analizar las continuidades y rupturas entre ambas publicaciones. Para ese fin se analizará discursivamente los propósitos que esgrimieron una y otra con el objetivo de presentar el viraje significativo que representó la RLF respecto a “El Conductor de Máquinas” ofreciendo argumentos para explicar la interrupción de la primera publicación y su reemplazo por la segunda, por un lado, y por el otro, *la función que adoptó la revista oficial en ese viraje, como elemento del dispositivo de regulación de saber que monopolizó el gremio.*

En el número inaugural de "El Conductor de máquinas" (Año 1, Núm. 1, 1° de septiembre de 1902, p. 1-2) se presentaron los propósitos de la revista a partir de un conjunto de necesidades que la redacción reconoció como carencias sentidas por los maquinistas y foguistas del gremio y que la publicación buscaba subsanar. *Por un lado, la falta de medios adecuados de instrucción práctica y, por otro lado, el desconocimiento sobre los adelantos en las locomotoras* por la falta de revistas y periódicos vinculados a las máquinas que los hicieran conocer y vulgarizaran “de una forma sencilla, adecuada y de fácil comprensión” (ibídem, p. 2) esos avances para los trabajadores. La redacción destacó el deseo de aprender por parte de los trabajadores y el deber de hacerlo frente a las responsabilidades del servicio público que tenían a su cargo. Con estos argumentos justificó la necesidad de aplicación al estudio en las cuestiones relativas al trabajo, puesto que su instrucción permitiría a los maquinistas resolver por sí solos las dificultades que presentaban las locomotoras en el desenvolvimiento cotidiano de su trabajo.

¹⁶⁷ En: www.sindicatolafraternidad.org/revista/digital/ Página oficial del Sindicato “La Fraternidad” (consultado en febrero de 2016).

¹⁶⁸ En: Chiti y Agnelli (1937), “Revista Social y secciones de la misma”, págs. 345-351.

Frente a ese diagnóstico, se entendió a la revista como el medio más práctico, apropiado y seguro para conseguir los fines expuestos y se propuso una publicación "de carácter instructivo y noticioso", tal como se presentó en su subtítulo. En este sentido, fue un elemento más para la elevación moral e intelectual del maquinista y foguista, tal como fueran publicitadas las escuelas seccionales.

(...) [hará] surgir de entre ellos un grupo de hombres competentes, fuertes de cuerpo y de inteligencia, industriosos en su trabajo, que sepan darse cuenta exacta de la importancia de su profesión y de los destinos a que pueden y deben llegar si estudiando con método y constancia se dedican a cultivar su inteligencia, nutriéndola de todos aquellos conocimientos que les son tan necesarios para facilitar el buen desempeño del trabajo. (El Conductor de máquinas, Año 1, Núm. 1, 1º de septiembre de 1902, p. 2)

Consecuente con la presentación de sus propósitos, el primer artículo que publicó la revista fue "Conferencias sobre la locomotora"¹⁶⁹, una descripción de las partes de la locomotora presentada en forma de "conferencias sencillas y prácticas, al alcance de las inteligencias menos preparadas" (ibídem, p. 2). La necesidad de poner a disposición esos saberes a través de una publicación respondió casi exclusivamente a la obligación de acreditar la competencia para la conducción, desde las primeras épocas el gremio buscó las formas para facilitar a los trabajadores el ascenso en el escalafón a través de la preparación en los exámenes.

Prueba de ese objetivo fue la publicación del primer artículo junto a la transcripción del Decreto del Poder Ejecutivo sobre la reforma del Reglamento y Programa de examen en 1902¹⁷⁰. La Sociedad aún no había organizado sus escuelas seccionales y la preocupación por la transmisión del conocimiento técnico de los maquinistas pareció haber encontrado un canal de resolución a través de la revista. Con la transcripción del Programa, la revista justificó el recorte de los contenidos

¹⁶⁹ Se entendió este tema como la primera lección sobre el conocimiento de las máquinas y abarcó los siguientes puntos: 1º. Del generador de vapor o caldera; 2º. Del mecanismo que por efecto del vapor pone en movimiento las ruedas; 3º. Del vehículo constituido por el bastidor y las ruedas que llevan la caldera y el mecanismo y que unidos sólidamente al tres, se mueve sobre los rieles (El Conductor..., Año 1, Núm. 1, 1º de septiembre de 1902, p. 5).

¹⁷⁰ Ver capítulo 2.2. Primeras regulaciones de los saberes del trabajo de los foguistas y maquinistas ferroviarios.

que haría a partir del primer número y el los números siguientes circunscribiéndolos al 6º tema del Programa oficial.

Al mismo tiempo, la revista presentó una lectura general de los conocimientos técnicos que portaban los trabajadores, destacó que un grupo considerable de trabajadores habían llegado a ser maquinistas aprendiendo mecánicamente el modo de hacer funcionar y manejar una locomotora y que en muchos casos “no saben darse cuenta exacta del por qué y deben quedar satisfechos del resultado sin explicárselo” (El Conductor..., ibídem, 2). La falta de tiempo para instruirse, de libros al alcance de los trabajadores o de la cercanía de instruidos para canalizar sus dudas serían cubiertas para el gremio a través de las Conferencias de la Revista. Considerando la lectura de situación expuesta, “El Conductor de máquinas” nació con los siguientes propósitos:

1º Difundir entre los maquinistas y foguistas todos los conocimientos teórico-prácticos que le sean útiles para su trabajo y aquellos que se relacionan con el gremio.

2º Dar a conocer las invenciones y adelantos en locomotoras y máquinas terrestres, y todas las cuestiones que pueden interesar a maquinistas y foguistas.

3º Responder a las preguntas y dilucidar las dudas que se presenten al maquinista o foguista sobre cuestiones de trabajo en la máquina y que se hagan a la administración por personas del gremio –para lo cual habrá una sección especial de *Preguntas y Respuestas*.

Para la consecución de cada objetivo la revista organizó distintas secciones. Los conocimientos teórico-prácticos fueron difundidos a través de artículos y conferencias técnicas, p.e. el mejor uso de las máquinas, sus partes, cuidados, limpieza, etc.¹⁷¹ Los temas relacionados con el gremio se circunscribieron a las

¹⁷¹ Para citar algunos ejemplos que se leen en el índice del Volumen I, Año 1º, Septiembre de 1902 a Agosto de 1903- Artículos: “Pérdidas de vapor en los aros de los pistones de los cilindros”; “Ensayos de varios sistemas de calderas de locomotoras, envoltura (camisa)”; “Nuevo combustible artificial”; “Causas de las corrosiones en las calderas”; “Como se trabajan los ejes motores a codo de una locomotora con cilindros internos”; “Nuevo Lubricador para locomotoras”; “Máquinas para sacar nieve de la vía”; “Tracción a vapor y tracción eléctrica”. Del Índice del Volumen II, Año II, Septiembre de 1903 a Agosto de 1904- Artículos: “Abrazadores para roturas de mangas”; “El agua para alimentación de las calderas de locomotoras”; “Aparato para indicar la carrera de pistón del freno de aire comprimido”, “Limpieza mecánica de calderas”; “Nuevo tipo de durmiente de cemento

noticias sobre los “exámenes para maquinistas”, los “nuevos maquinistas” certificados, o datos vinculados al ferrocarril en la Argentina; y se organizó una sección llamada “Crónica” para notificar accidentes, choque de trenes, descarrilamientos, explosión de calderas, construcción de líneas, inauguración de nuevas líneas férreas, etc. Además la revista propuso la sección de “Problemas prácticos” que eventualmente podrían preguntarse en el examen de idoneidad e implicaban la resolución de una situación problemática a partir de la identificación de los datos e incógnitas y la utilización de fórmulas u operaciones algebraicas.

12. El certificado otorgado por el inspector nacional para la caldera de una locomotora fija el máximo de la presión de trabajo en atmósferas $12\frac{1}{4}$. Se quiere saber cuántas libras corresponde por pulgada cuadrada, y cuántos kilos por centímetros cuadrado, sabiendo que una atmósfera es igual a libras inglesas 14.657 por pulgada cuadrada y a kilog.1,0334 por centímetro cuadrado. (Revista El conductor..., Año I, Núm. 4, Lunes 1° de diciembre de 1902, p. 79).

En el número siguiente la revista acercaba la solución del problema publicado en el número anterior, la publicación del problema resuelto y el desarrollo para alcanzar la solución que permitía a los lectores corregir y cotejar sus propias formas de resolución. Otra de las secciones que dispuso “El Conductor de máquinas” fue la de “Revistas de Revistas” que ofició como difusión de innovaciones técnicas, ensayos de nuevos procesos o aniversarios vinculados al ferrocarril, tomados y transcritos de reconocidas revistas científicas del mundo entre las cuales se encontraron *El mundo científico*, *Engineering News*, *Cosmos*, *Railway Magazine*, *Scientific American*, *Nature*, entre otras.

Finalmente, para responder las dudas y consultas de los trabajadores del gremio, se creó también la sección “Preguntas y respuestas” donde los trabajadores exponían sus dudas y consultas al Director de la revista. La revista entendió que “ciertas preguntas que acusan ignorancia, sólo se hacen a personas que además de ser instruidas sean de confianza” (El Conductor... Año 1, Núm. 1, p. 2), y dispuso que las consultas fueran remitidas por nota y que llevaran al pie un seudónimo o una

armado”; “Ensayos de locomotoras con vapor sobrecalentado”; “Locomotora Compound de 8 ruedas acopladas”; “Locomotora Compound con bastidor articulado”; “Tipos de soporte para cajas de fuego”.

inicial cualquiera a título de referencia. En su mayoría se trató de consultas sobre las mejores formas de proceder ante imponderables surgidos en la marcha del ferrocarril. La respuesta resuelve la inquietud individual con total anonimato¹⁷² y deja además un proceder general para el conjunto de lectores:

Señor director: En viaje con tren de pasajeros se me rompió un perno del sector de movimiento. Como en la estación próxima había una máquina, determiné pedir al jefe de estación que esta siguiera con el tren, pues así no sería tanta la demora. En seguida desarmé el costado derecho, regresando con la máquina sola al depósito. ¿Podría haber procedido de otro modo?

- *O. P.* El modo que ha procedido es el más acertado. No es solamente el tiempo que habría tenido que perder para desarmar el costado roto, sino también el tiempo que habría perdido en la marcha, que hay que tener en cuenta, pues corriendo por un solo costado, difícilmente habría podido marchar con la velocidad de horario.

En un tren de pasajeros al maquinista que durante la marcha le ocurra algún percance, debe estudiar el modo mejor para que el tren llegue con el menos atraso al mismo tiempo, para evitar que el público se aperciba de lo ocurrido y no dar lugar a críticas que siempre desacreditan al servicio de la empresa. (Revista "El conductor...", Año I, Núm. 1, 1º de septiembre de 1902, p. 15).

La forma que la Sociedad organizó la conservación y puso a disposición la revista "El Conductor..." deja anticipar los posibles usos que promovió. Al alcanzar el primer año de vida la dirección notificó a sus abonados la realización y posterior publicación de un índice "de las materias tratadas en el primer volumen de la Revista". También anticipó una "carátula impresa a fin reunir en un tomo los ejemplares del primer año" ("El conductor..." Año 1, Núm. 12, Sábado 1º de Agosto de 1903, p. 1). La presencia de la Revista en formato libro, al compilar y encuadernar los números en un solo volumen, tanto en la Biblioteca Central como en las bibliotecas seccionales o personales de los maquinistas y foguistas hizo pensar la materialidad de cada volumen como la de un libro de consulta para los foguistas y maquinistas.

¹⁷² La forma adoptada es un elemento a destacar considerando que quienes realizaban las preguntas eran trabajadores en servicio, algunos probablemente certificados, y que el director de la Revista fue un ingeniero que ocupó cargos técnicos y trabajó en la Dirección de Ferrocarriles Argentinos. Ver: Capítulo 3.1. Fraternalizar con la academia.

Al cumplir un año la Dirección publicó una columna “A los lectores” para agradecer “a todos los que han contribuido moral y materialmente a darle vida y aliento en los comienzos de su existencia (El Conductor... Año I, Sábado 1º de Agosto de 1903, Núm. 12, p. 1) y reafirmó el programa que llevó adelante bajo el lema de “Instrucción y Progreso”. Prometió mejorar su formato y aumentar su material, tanto didáctico como noticioso sin embargo la publicación se mantuvo sin ninguna alteración destacable¹⁷³.

Si se revisa comparativamente los propósitos expuestos hasta aquí con los fines de la RLF publicada a partir de 1907, se evidencia entre ambas una importante ruptura en relación al sentido que le otorga a la revista el gremio.

Toda revista que ve la luz pública por primera vez, debe en su número inicial exponer a grandes rasgos el objeto de su aparición y el alcance de su programa. (RLF, Año I, Octubre de 1907, Núm. 1, p. 1).

Lo que siguió fue inscribir la revista como prensa societaria, vinculando su programa, el alcance y sentido “de estricto acuerdo con los principios de la Sociedad bajo cuyos auspicios aparece”, como órgano oficial la revista se ajustó “en un todo a la letra y espíritu de los estatutos sociales” (RLF, *ibídem*). Con fines analíticos reconocemos tres dimensiones distintas y complementarias que expusieron en la presentación:

a. Fin socio- fraternal: la revista se presentó como “lazo de unión”, vinculando a los trabajadores del mismo gremio dispersos alrededor de la red ferroviaria, “pero moralmente unidos por un fin fraternal”, conformando lo que denominada *familia fraterna*.

b. Fin político- gremial (fraternal): en tanto “periódico defensor” de la Sociedad, se presentó como “el baluarte poderoso y la revista el heraldo de sus resoluciones”. A través de sus columnas la revista se propuso “defender sin vacilaciones el derecho

¹⁷³ La revista no tuvo hubo ningún cambio en su tipografía ni maquetación, no superó las 8 a 10 páginas por número, ocupadas principalmente por texto escrito con muy pocos dibujos o maquetas ilustrativas.

que corresponde a todos y cada uno de sus asociados”, recibiendo sus quejas y enarbolando sus luchas “hasta obtener el triunfo definitivo”.

c. Fin pedagógico: a través de distintos medios y métodos, la revista buscó difundir artículos científicos y técnicos, aportando cada uno al estudio común desde su labor. “Entre todos se logrará formar el poderoso fanal que demuestre que el estudio, la inteligencia y la cultura son dignamente cultivadas por el gremio” (RLF, 1907, *ibídem*). En consonancia con sus Estatutos sociales, así resumieron su propósito:

La Fraternidad será el periódico gremial por excelencia, que rehuirá toda discusión que no sea la defensa y mejora de sus asociados, y así ajena a todo sectarismo político, social o religioso, estrechará más fuertemente aún la solidaridad y el compañerismo y será al mismo tiempo que un consultor y un compañero, el órgano social que sabrá defender con gallardía el bien común con toda independencia, sin reticencias y sin ambages. (RLF, Año 1, Octubre 1° de 1907, Núm. 1, p. 1).

A diferencia de “El Conductor...” cuyos propósitos se restringieron a la transmisión del saber técnico para rendir el examen de idoneidad; *la RLF se propuso un programa más vasto, cuyo punto de fuga fue el fortalecimiento de la corporación vía un fuerte sentimiento de identidad alrededor de la Sociedad “La Fraternidad” y de pertenencia, a través de la familia fraterna.* En el primer número de la revista y luego de su presentación se presentó una columna sobre la “solidaridad” como elemento de unión para el fin común de cohesión en la lucha y construcción gremial.

Retomando el subrayado de la cita, se podría sostener que “La Fraternidad” produjo una operación discursiva para homologar el significante gremio -entendido como el conjunto de los maquinistas y foguistas de locomotoras de la República-, al conjunto de maquinistas y foguistas asociados a la Sociedad, es decir indiferenciado el conjunto de trabajadores de las locomotoras a sus miembros. En ese sentido, el significante pareciera ajustarse más a la definición medieval, como “Corporación formada por los maestros, oficiales y aprendices de una misma profesión u oficio, regida por ordenanzas o estatutos especiales”, que a su sentido más moderno, como

“Conjunto de personas que tienen un mismo ejercicio, profesión o estado social”¹⁷⁴. Esa diferencia también se asentó sobre la prescindencia política y religiosa que “La Fraternidad” marcó desde sus comienzos en los Estatutos sociales y que luego extendió a su órgano de difusión¹⁷⁵, en los mecanismos que fijó para el ingreso y la permanencia, y la disciplina que cada miembro debió guardar hacia la Sociedad. Sin embargo el elemento más destacado para afirmar esta diferencia estuvo en la apropiación de los mecanismos de regulación del saber, que tendencialmente los monopolizó el gremio.

En sus columnas imparciales solo se predicará por el bien común del gremio, haciéndose caso omiso a todas las discusiones basadas en ideas políticas, religiosas o sociales. (RLF, Año I, Octubre 1° de 1907, Núm. 1, p. 1).

En efecto, ambas revistas fueron de carácter gremial e interpelaron a los trabajadores cuyo oficio era el de maquinistas y foguistas de locomotoras, sin embargo “El Conductor...” lo hizo en el sentido amplio incluyendo socios y no socios de la Fraternidad¹⁷⁶, mientras que la RLF se circunscribió su acción exclusivamente a los integrantes de la corporación. Por tanto, la dependencia de la RLF (dirección, redacción y administración) a “La Fraternidad” se explicitó desde primer número de su publicación. En el primer caso, el nombre de la revista, su primera editorial, los propósitos de creación y su carácter de órgano oficial inscriben a la RLF como instrumento de la Sociedad “La Fraternidad”. En el segundo caso, “El

¹⁷⁴ Diccionario de la Real Academia Española, consultado *on line*. Debe considerarse además que La Fraternidad, como las organizaciones obreras de la época, iniciaron sus actividades como entidad mutual y recién hacia finales del período analizado comenzaron a autodenominarse y entenderse como entidades sindicales.

¹⁷⁵ Podría sostenerse como hipótesis que la decisión de esa prescindencia la trazaron los ingenieros que colaboraron en los primeros años en la redacción de sus estatutos. Estos ingenieros ocuparon altos cargos de gobierno vinculados a los ferrocarriles y las Obras Públicas del incipiente Estado nacional. Uno de sus intereses fue mantener a los trabajadores educados, si bien a veces en relación a saberes específicos, también en relación a su disciplinamiento. Sin embargo, estos principios fueron defendidos y perpetuados en el tiempo, aún en épocas en las cuáles es notable la relación de la Sociedad con las luchas sociales de algunos partidos, en particular su relación con el Partido Socialista.

¹⁷⁶ En el libro del cincuentenario se destacó que fue una revista gremial técnica de los ferroviarios del departamento de Tracción y que se materializó por las acciones del Secretario- Gerente, Guillermo Tello y “varios asociados de destacada actuación en las filas del gremio” (Chiti y Agnelli, 1937: 345).

Conductor...”, la delimitación es más laxa. Se presentan a continuación otros elementos para el análisis.

La revista “El Conductor...” propuso a los foguistas y maquinistas que la comunicación se realizaría con la administración domiciliada en la calle Perú 261 de Buenos Aires, domicilio de “La Fraternidad” y dirigida al Sr. G. A. Tello, su “administrador” que además era el Secretario- Gerente¹⁷⁷ de la Sociedad. Sin embargo en 1904 quedó aclarada la independencia con el gremio:

A Nuestros Lectores. (...) la oficina de la Administración y Dirección ha sido trasladada a la calle Provincias Unidas N° 1233, Buenos Aires, donde serán dirigidas en adelante todas las comunicaciones. Con este motivo, es una satisfacción para nosotros hacer público nuestro agradecimiento a la H.C.D. de la sociedad "La Fraternidad de Maquinistas y Foguistas" quien galante y desinteresadamente permitió que en el local social recibiéramos la correspondencia ("El Conductor...", Año II, 1° de Enero de 1904, Núm. 5, p. 1).

Por otro lado, el cambio del domicilio fue contemporánea a la discusión intra-Sociedad respecto a la falta de un órgano oficial para la propaganda escrita (Memoria de la Sociedad de 1904, En: Chiti y Agnelli, 1937: 346). Por ese motivo, en la Asamblea General se puso a consideración de los delegados la creación de un periódico o revista social y se publicitó y consultó a las secciones la iniciativa (Chiti y Agnelli, 1937). Los documentos muestran entre el Conductor y la RLF una transición cargada de cortesías, sin embargo la mudanza de la revista fue un hecho.

La revista “El Conductor... se difundió a través de un grupo de corresponsales¹⁷⁸, muchos de los cuales conformaban junto a Tello y como vocales, la Comisión Directiva de la Sociedad. Durante los dos primeros años “La

¹⁷⁷ Guillermo A. Tello desempeñó su cargo social como secretario- gerente de La Fraternidad entre los años 1895 y 1912, y si bien se desempeñó como Administrador de "El Conductor..." desde su aparición hasta el cese de su publicación no retomó esas funciones en el órgano oficial. El órgano oficial de La Fraternidad tuvo como redactor al socio Manuel J. Sumay, quien en 1913 ocupó el cargo de Secretario- Gerente pasando a ocupar el cargo de redactor Américo Baliño.

¹⁷⁸ Los corresponsales cubrieron la totalidad de la red, se listaron en la revista doce corresponsales para el F. C. Sud; uno para el F. C. G. B. y N. O.; dos para el F. C. del Oeste; ocho para el F. C. Rosario; dos del F. C. C. Norte; seis para el F. C. C. Argentino; dos para el F. C. C. Córdoba; tres para el F. C. Pacífico; y uno respectivamente para las líneas F. C. G. O. A., F. C. Andino, F. C. Rural, F. C. N. E. A.

Fraternidad” hizo propia la revista y brindó su apoyo. Sin embargo en 1904 la Comisión de Maquinistas y Foguistas del Ferrocarril del Sud impulsó la creación de un órgano propio y se materializó el 1º de octubre de 1907. *Realizadas las primeras experiencias en torno al “El Conductor...” la sociedad La Fraternidad creyó posible impulsar su propia prensa. Esta acción aseguraba el control de la comunicación, su propia publicidad y la profundización en tanto corporación cerrada y diferenciada del resto de los trabajadores.* Montada además como estuvo en la estructura centralizada y verticalista de la Sociedad, fue el instrumento de transmisión por excelencia de la disciplina social que mantuvo a la corporación amalgamada frente a las empresas y el Estado, aún con las luchas que enfrentaron en el gremio. Una vez más, el gremio se apropió de mecanismos de difusión que le valieron la acumulación de poder corporativo.

Otro indicativo de la diferencia entre las revistas fue las formas de adquisición que optaron cada una. Mientras que la obtención del “El Conductor...” fue a través de la suscripción de los lectores¹⁷⁹, la RLF instó a los socios a leer y difundir la revista. En el primer número se leyó,

Difundir la circulación de la revista es hacer efectiva la propaganda de nuestras ideas. La Fraternidad debe ser leída por todos los compañeros. Al efecto deben reclamarla todos los meses a los encargados de sección.

Aún con las diferencias presentadas, la memoria fraterna presentó ambas revistas en un continuo, tal como hiciera entre la Academia de Echagüe y las escuelas seccionales. Entendemos esta operación discursiva de apropiación como una estrategia adoptada por el gremio en todos sus frentes. Como se subrayó en los primeros capítulos la política fraterna de no confrontación frente a los poderes públicos, las empresas, los trabajadores ferroviarios en general fue uno de los baluarte fundamentales en las luchas de “La Fraternidad”, el gremio resultó hábil y cuidadoso en las alianzas que tuvo para la acumulación gradual y progresiva de

¹⁷⁹ El primer número se entregó a los trabajadores sin costo “para que se sirvan examinarlo, remitimos gratis...” (El Conductor... Año 1, Núm. 1, p. 1) y se listó por línea de ferrocarril el nombre de los “Corresponsales” a quienes debían hacer sus pedidos.

poder. Con la revista se replicaron los vínculos que tuvo “La Fraternidad” con la elite técnica para la transmisión de saberes, en este caso a través del ingeniero Mateo Lovadina¹⁸⁰ quien se encargó de la escritura de los artículos de la sección técnica tanto en “El Conductor...” como en la RLF (Chiti y Agnelli, 1937: 338). No obstante el reconocimiento del gremio, Lovadina no firmó sus columnas, solo en algunos casos aparecieron sus iniciales¹⁸¹. Junto al ingeniero Carlos Echagüe, Lovadina ocupó un lugar destacado entre los amigos fraternos.

Las condiciones relevantes que adornaban a Lovadina, aparte de las estrictamente intelectuales, eran admirables. Modestísimo, casi tímido, metódico, sereno, disciplinado y altruista... Reunía, en suma, todas las condiciones morales del verdadero servidor del movimiento obrero, para quien no existe la preocupación del enriquecimiento personal, sino la elevación mental y material de la clase trabajadora” (Ingeniero Mateo Lovadina. Su fallecimiento. RLF, Año XVII, Núm. 346, 5 de noviembre de 1925, p. 11).

Observando el conjunto de producciones de los maquinistas, “El Conductor...” presenta mayor continuidad con las producciones didácticas que produjeron los maquinistas que con la RLF, más cercana a la prensa obrera. Vale destacar en este punto el desplazamiento de la autoridad sobre el saber del oficio, en un comienzo asentado en la función docente de los ingenieros, -en el caso de la revista a través del “El Conductor...” dirigido por el ing. Lovadina-, para luego ser apropiado por la “La Fraternidad” y construir su autoridad sobre el saber del oficio en los directores e instructores de sus escuelas técnicas y las producciones didácticas.

Dicen los maquinistas: Los super técnicos de las empresas no pueden descender de la cumbre para explicar, no ya verbalmente, ni por circulares las diferencias del tipo, al obrero que ha de responsabilizarse con su labor (...) Inclusive cuando

¹⁸⁰ Nació el 29 de marzo de 1848 en Treviso, Italia. Allí se graduó de “Capitán de capillería” e “Ingeniero” en la Escuela Superior de Guerra. Vino a la Argentina en 1882 con 34 años de edad y ocupó puestos técnicos en el FFCC Andino y como fue Jefe de Tracción y Talleres en el Gran Oeste Argentino. Más tarde ingresó en el Departamento de Ingenieros (luego Dirección de Ferrocarriles) cumpliendo funciones técnicas como Ingeniero Mecánico. Se lo comisionó para intervenir en la estimación del material rodante en ocasión de la venta del ex Ferrocarril Andino, donde él había trabajado, y en la adquisición del Córdoba Noroeste. Fue Jefe de Sección y en 1915 siendo Técnico de Explotación se jubiló, con 67 años de edad y 30 años de servicio. (“Ingeniero Mateo Lovadina. Su fallecimiento”, En: RLF, Año XVII, Núm. 346, 5 de noviembre de 1925, p. 11).

¹⁸¹ El Conductor de Máquinas..., Año I, Domingo 1º de Marzo de 1903, Núm. 7, p. 133.

hay cambios de piezas en el mecanismo de la locomotora (...) tiene que recargarse aún más para estudiar con los medios que disponga, de las modificaciones que en su locomotora han introducido y no le han notificado ni explicado. Y en eso momento para cerciorarse y hallarse apto en cualquier momento, el maquinista estudiará el nuevo tipo, desarmará la pieza modificada y si posee suficiente espíritu de interpretación y asimilación, como ocurre en la mayoría de los casos, saldrá adelante. Indudablemente que el personal ha previsto esto y dentro de nuestros medios propios vemos hoy el hermoso ejemplo de los compañeros capaces de explicando el fruto de sus investigaciones, a los demás compañeros, convencidos de que las empresas nada facilitan, ni aún en los casos en que los beneficios puedan favorecerlas a la larga. (RLF, Año II, Diciembre de 1908, Núm. 15, p. 3)

En otras palabras, el viraje entre “El Conductor...” y la RLF fue un medio para conseguir la apropiación y tendencial monopolio del gremio en la difusión, publicidad de los asuntos vinculados a la profesión. A través de un lenguaje sencillo y de fácil comprensión puso a disposición de los trabajadores los saberes técnicos, político gremiales y socio fraternales para la elevación moral, para la legitimidad en la lucha con las empresas y el Estado, y para la construcción de un sentimiento de pertenencia que ofreció superficie identitaria para la construcción del *ser fraterno*. La decisión de “La Fraternidad” para impulsar la revista oficial fortaleció al gremio que se apropió de la difusión del saber y controló el instrumento de comunicación y propaganda entre la CD central y los maquinistas y foguistas de las seccionales. Un socio de Junín (F. C. P.) lo expresó en su época como sigue,

La Fraternidad, el local social y la Revista han llegado a ser para mí tres cosas que forman un mismo cuerpo estable. Socio Pedro Clark (RLF, Año X, Núm. 166, Julio 15 de 1917, p. 8).

5.2. Revista “La Fraternidad”. Órgano oficial de “La Fraternidad” Sociedad de maquinistas y Foguistas de Locomotoras.

Apoderémonos de la prensa, multipliquemos los medios de difusión y seremos los amos” (RLF, Año VI, Junio 1º de 1913, Núm. 78, p. 3).

La RLF desplazó a “El Conductor...” como revista de difusión entre los trabajadores ferroviarios y este proceso no estuvo exento de tensiones y conflictos. Las embestidas se presentaron desde diferentes frentes y defendiendo distintos intereses.

En cada caso, la Sociedad optó por presentar su denuncia escrita y públicamente en las columnas de la RLF. Entendía que la eficacia de la revista en la publicidad de la acción y en la organización colectiva se medía por cada ataque que recibía en su contra, motivo por el cual la denuncia redoblabla y exteriorizaba la apuesta de sus propósitos¹⁸².



Imagen 15: 1º tapa de “El Conductor de Máquinas” (1902), 1º tapa de la RLF (1907) y tapa de la RLF (1924)

Las empresas buscaron impedir la publicación de las denuncias y quejas de los maquinistas, por ejemplo exoneraron al maquinista Bustamante del Ferrocarril Central del Norte por haberlo considerado "autor de una publicación "inadecuada" en la Revista" (Chiti y Agnelli, 1937: 350). Otro fue el caso de una circular de la Compañía General, firmada por los ingenieros jefes, que empapeló los galpones de máquinas en 1919 con la siguiente circular que recordaba al personal el artículo 53 de la orden general N° 2 que decía:

Está prohibido a todo agente, salvo autorización del Director General, tratar por vía de la prensa las cuestiones que puedan interesar al personal o cualquier otra parte del servicio, como asimismo contrarrestar a publicaciones aún cuando fuera con fines favorables a la empresa. Fdo. El Ingeniero Gefe, Caycerguez (Año II, Núm. 19, Abril 1º de 1909, p. 1).

¹⁸² "Fue el lema de nuestra Revista el siguiente: "Que la publicación del abuso era el mejor medio para extirparlo" (Chiti y Agnelli, 1937: 350).

Las acciones de denuncia no cesaron, el maquinista fue reincorporado y la Compañía General tuvo que derogar su resolución. La Revista reivindicó la labor social y periodística de las organizaciones obreras, embanderó el derecho constitucional a la libertad de expresión y de pensamiento, y defendió a la organización como entidad reconocida y organizada. Ubicó a la revista como fruto de la acción del gremio en términos de su cultura y progreso y contestó al ataque:

(...) resulta contraproducente, por no decir ridículo pretender con una simple circular restringir esta misión que la sociedad se ha impuesto, misión de salvaguardia y de cultura. (RLF, Año II, Núm. 19, Abril 1º de 1909, p. 1)

Además de la denuncia y respuesta ante la prohibición, la revista fortaleció a través de sus lemas¹⁸³ el significado de la RLF para los asociados y la Sociedad. En ese año se publicó, durante cuatro números seguidos, el lema: “Leer “La Fraternidad” y difundir sus ideas es trabajar por el bienestar del gremio (RLF, Año III, 1º de noviembre de 1909, Núm. 26, p. 2; ídem Núm. 27, 28 y 29). En los números siguientes, instó a los socios y no socios a leer la revista; en el caso de los asociados, el deber de lectura permitiría que conocieran los progresos de la organización, en tanto que para los no socios su lectura les permitiría comprender los beneficios de la unión y se sentirían atraídos por ella (En: RLF, Año III, Diciembre de 1909, Enero y Febrero de 1910, Núms. 27, 28 y 29, p. 5).¹⁸⁴

Entre los ataques externos no sólo estuvieron los jefes de depósitos y representantes de las empresas sino también los mismos ferroviarios. La RLF anunció a través de sus columnas la circulación de una “pseudo” revista técnica. En un tono irónico presentó la “Revista Técnica Ferroviaria Ilustrada”, la ubicó nacida

¹⁸³ Los lemas constituyeron frases que la revista publicó entre sus columnas en recuadros visibles. De tono imperativo, estos slogans impartían y repetían las “verdades fraternas”. A lo largo de los números se repiten por épocas algunas de estas frases, muestra explícita de las luchas hacia adentro que dio la Sociedad en relación a distintos momentos de coyuntura. Entre los temas se encuentran principalmente la difusión, lectura y discusión de la revista; la participación y aporte de los socios en las Asambleas locales; y cuestiones relativas a la organización y disciplina societal.

¹⁸⁴ Dos objetivos persiguieron los fraternales respecto al gremio: el primero buscó mantener el monopolio de la asociación para la cual se enfrentó a cualquier tipo de organización que buscara disputarle su lugar; el segundo procuró asociar al conjunto de trabajadores a las filas de la Sociedad, por eso su fuerza discursiva en la indiferenciación entre gremio y Sociedad.

“de un carnero de la huelga del 12” y advirtió: “está escrita en la misma forma chabacana y ridícula del prospecto que tenemos a la vista desde ya le aseguramos un dudoso éxito... de risa” (RLF, Año VIII, Núm. 125, Mayo 15 de 1915, p. 3). En sus columnas no perdió oportunidad para dejar en evidencia a su director, un viejo conocido del personal del F. C. Sud, quien en el conflicto por la huelga de 1912 logró pasar del puesto de trabajo en los talleres a empuñar en regulador de la locomotora como maquinista y desempeñarse en la dirección técnica. La revista cerró su columna con una nota de redacción, “Al prospecto se acompaña una formula de suscripción... Los compañeros sabrán ya el destino que han de dar a estos papeles” (RLF, Núm. 125, ibídem). Los asociados se hicieron eco de la voz oficial y la defendieron en cada localidad de sus propios adversarios.

Así, la RLF puso en evidencia las pujas internas del gremio y su defensa no solo se orientó a proteger la publicación sino que fue usada como difusor de los valores y del poder de la hegemonía dirigente de la organización gremial para cada época. La revista fue una herramienta fundamental para el fortalecimiento de la disciplina social.

En particular, el período “entre huelgas” fue una etapa sensible para “La Fraternidad” por la pérdida de asociados frente a las presiones y promesas que ofrecieron las empresas para poner en marcha los trenes. En ese contexto, un socio presentó su opinión sobre los compañeros que atacaban la revista. En primer lugar resaltó la acción de la revista social en su carácter franco, libre y democrático; también destacó a la RLF entre los órganos de información de las agrupaciones obreras, enfatizó el alto ejemplo instructivo para el maquinista y foguista de su Sección Técnica a través de diferentes artículos aportados por sus asociados, y exaltó el auspicio de las autoridades directivas para informar a los asociados el devenir de la institución. Luego se preguntó, “¿quién no se atreve a cumplir con lo que tantos beneficios reporta?”

Solamente no cumple el débil de espíritu, el que en todo momento amenaza con renunciar de las filas varoniles del derecho y la justicia, el que solo va al local social como la mosca a la leche, para envenenarla, los que van a las reuniones, averiguan lo que se hace y discute y enseguida forman consejo callejero y

engendran la difamación sin fundamentos. Eso es lo único que saben hacer esos propagandistas de la difamación, la calumnia y la cobardía. (RLF, Año X, Núm. 166, Julio 15 de 1917, p. 8)

Si bien las voces publicadas estuvieron en comunión con las posiciones de la Comisión Directiva optaron por que sean los propios socios de las seccionales quienes transmitieran horizontalmente esos principios de la disciplina social. “La Fraternidad” entendió desde el primer momento que la prensa gremial era un elemento que no podía librarse del control societal si lo que perseguían era la acumulación de poder para dar la lucha desde un frente común de trabajadores ante las empresas y el Estado.

La organización requirió de métodos e instrumentos de lucha y la prensa fue uno de ellos. Entre los números de la revista se publicó al respecto un artículo sobre educación gremial. Allí advirtió,

Doctrina y organización, he aquí las bases esenciales a la Asociación. ¿Cómo se debe instruir y organizar? Por la prensa. Nuestros adversarios lo han comprendido muy bien y sus leaders lo han dicho: “Apoderémonos de la prensa, multipliquemos los medios de difusión y seremos los amos” (RLF, Año VI, Núm. 78, Junio 1° de 1913, p. 3).

Reconocido ese papel de la prensa, la revista pidió esfuerzos para que sea leído y discutido su texto. La lectura, dijo, “es propagandista sutil”.

Además de los embates que recibió la revista, el ferrocarril atravesó distintas coyunturas durante el período estudiado y ubicó en diferentes posiciones a “La Fraternidad” respecto a las empresas y el Estado, a veces resguardando la corporación, o estableciendo alianzas con otros oficios ferroviarios, o acercando posiciones a las empresas o con algunos sectores del gobierno. La RLF no quedó ajena a estos vaivenes, más bien supo sortear las vicisitudes a través de distintas estrategias que mantuvo la publicación y con ella -o por ella-, a la Sociedad. En suma, la RLF sufrió varios cambios en el devenir de los años que analizamos, algunas interrupciones, cambios de formatos, nuevas secciones y distintos énfasis en los contenidos tratados.

Solo a los efectos de su análisis diferenciamos tres grandes momentos de la revista: el primero en los años siguientes a la creación de la prensa social y coincidente con los años de legitimación de la Sociedad. Su acción se circunscribió a resistir el poder de las empresas y el Estado, cuya alianza conformaba un frente común hacia los trabajadores. La revista publica *denuncias por los abusos y arbitrariedades* que vivían cotidianamente los maquinistas y foguistas en su trabajo. Un segundo momento se diferenció del período anterior por la nueva posición que adoptó "La Fraternidad" en términos de organización y lucha por la regulación de su trabajo, básicamente en la búsqueda de *un Reglamento de trabajo* ferroviario coincidente con nuevas correlaciones de fuerzas en los poderes públicos en el cual fue posible establecer nuevas alianzas entre algunos sectores del gobierno y representantes del parlamento, con los trabajadores. Este período incluyó las dos grandes huelgas fraternas, de 1912 y 1917. Finalmente, se observó una *tercera etapa signada por la legitimidad de la Sociedad frente a las empresas y el Estado*, por un lado; y frente a su corporación y el resto de los ferroviarios por el otro.

Una breve cronología sobre el devenir de la revista permitirá presentar sus principales modificaciones:

- Entre 1904 y 1907 se impulsó la creación del órgano oficial por una Comisión de Maquinistas y Foguistas del Ferrocarril del Sud, a través del lanzamiento de volantes lo hicieron extensivo y llamaron a dar conformidad a todos los socios de La Fraternidad del resto de los ferrocarriles del país.

- En octubre de 1907 se publicó el primer número de la revista, el redactor fue "el compañero Sumay" (Chiti y Agnelli, 1937: 350) quien ocupó el cargo hasta 1913. La publicación originalmente fue mensual y bajo el nombre de "La Fraternidad. Órgano Oficial de "La Fraternidad" Sociedad de Maquinistas y Foguistas de Locomotoras" y alcanzó, en el período inicial, una tirada de 5000 a 6000 ejemplares (Chiti y Agnelli, 1937: 350).

- La primera suspensión de la revista fue por dos meses entre diciembre de 1909 y enero de 1910, luego de dos años de publicación ininterrumpida. En el número

siguiente la revista explicó la falta de publicación como "un forzoso descanso" (RLF, Año III, Núm. 27, 28 y 29, Diciembre 1909, Enero y Febrero 1º de 1910, p. 1). Además anunció que compensaba la ausencia con un número mayor que de costumbre. A partir de 1910 comenzaron una serie de enfrentamientos y luchas que no cesaron hasta unos años después de la gran huelga ferroviaria de 1917. El conflicto que se inició en el F. C. de Santa Fe por el despido de dos maquinistas de esa línea originó que en noviembre y diciembre de 1910 se publique un Suplemento a los números 37 y 38 de la revista. También se publicó un "Boletín de La Fraternidad" en Enero de 1912, cuya editorial se tituló "la gran jornada hacia el triunfo", motivados por la gestión que mantenía la Sociedad ante los poderes públicos por la huelga de 52 días que comenzó el 6 de enero de 1912. A partir de esa fecha, la revista escribió distintas columnas sobre la "Readmisión del personal" y su lucha contra los adventicios producto de la autorización que otorgó el gobierno a las empresas para tomar personal de la conducción sin certificados de idoneidad y perteneciente a otros oficios ferroviarios.

- La Fraternidad profundizó la propaganda social luego de la derrota de 1912; por un lado reformó sus Estatutos¹⁸⁵ haciendo una fuerte campaña a través de la revista, y por otro lado reforzó su presencia gráfica ya que por resolución de la Asamblea de Delegados se resolvió la aparición quincenal de la RLF.

- En 1913 Sumay asumió un nuevo cargo, el de Secretario-Gerente de la Sociedad, motivo por el cual Américo Baliño pasó a ocupar el puesto del primer redactor. La revista no dejó de anunciar su carácter quincenal, sin embargo en algunas ocasiones publicó dos números en uno¹⁸⁶. Sólo entre agosto de 1915 y abril de 1916 la revista apareció mensualmente. Entre el 15 de septiembre y el 31 de diciembre de 1917,

¹⁸⁵ Uno de los principales motivos para la reforma de los Estatutos fue cambiar las cláusulas de los motivos de exclusión de los asociados (art. 13, antes art. 14), de esa manera la Sociedad ajustaba las regulaciones para la "disciplina social" y los requerimientos para la permanencia en la corporación. La huelga de 1912 hizo claudicar a muchos asociados frente a las medidas que tomaron las empresas hacia el personal de máquinas, con el apoyo del gobierno.

¹⁸⁶ Fueron los casos de los números 69 y 70, de febrero de 1913; 71 y 72 de marzo de 1913, ambos por problemas en el Ferrocarril Sud; 118 y 119 de febrero de 1915; 159 y 160 de abril de 1917; 167 y 168 de agosto de 1917.

frente al conflicto que mantuvieron los ferroviarios con los poderes, no se publicó la revista. En diciembre de 1917 la revista retomó su actividad con la publicación de los números 170 a 176¹⁸⁷.

- Entre 1918 y 1919 se produjeron diversas discusiones en torno a la Reglamentación del Trabajo. La Fraternidad luchó contra organizaciones creadas por las empresas, como la "Asociación Ferroviaria Nacional". Para "La Fraternidad" se trató de "amarillos" que buscaban disolver la unidad de los ferroviarios. Durante estos años y pese a la "prescindencia política" que marcaron los Estatutos fraternos, se leyeron en la revista slogans imperativos como: "Al proletariado del riel. Por la unidad Ferroviaria. Camaradas: (sigue la columna)" (RLF, Año XII, 1° de octubre de 1919, Núm. 202).

- En los años siguientes se realizaron algunas publicaciones mensuales por la fuerte actividad que mantuvo la Sociedad en ese período. Por un lado, participaron en la Conferencia Internacional de Trabajo que se realizó en Washington (enero de 1920) y organizaron un Congreso Mixto por la Unidad Ferroviaria (junio de 1920)¹⁸⁸. A partir de entonces, y hasta el fin del período analizado, se leyeron distintas acciones impulsadas junto a la "Unión Ferroviaria". Entre todas, se destaca el anuncio que realizaron en la editorial del 40° aniversario de LF para la compra de la casa propia en condominio con la Unión Ferroviaria para albergar ambas entidades ("Nuestro 40° Aniversario"- RLF, Año XIX, 20 de junio de 1927, Núm. 385, p. 4), acción que buscó alcanzar, además, la reforma de los Estatutos de LF.

¹⁸⁷ En las jornadas de agosto de 1917 por los problemas con dos trabajadores de los talleres de Pérez en el F.C.C.A. desató una gran huelga ferroviaria que se extendió entre el 24 de septiembre y el 17 de octubre de 1917. La Fraternidad entendió esta lucha en continuidad con la emprendida en 1912, desde entonces los ferroviarios soportan "extranjeros que gobiernan la argentina", declaró, por la intervención del ministro Ramos Mejía en el conflicto quien litigó a favor de las empresas extranjeras.

¹⁸⁸ Además de la celebración del Congreso Mixto, se realizan Asambleas y se crean bibliotecas y escuelas mixtas. En 1921 se anunció la publicación del primer número de la prensa obrera "a Confraternidad", órgano oficial de la Confraternidad Ferroviaria, entidad federativa de los sindicatos ferroviarios y que La Fraternidad perteneció. En RLF, Año XIII, Núm. 234, 5 de marzo de 1921, p. 15.

- Ese mismo año se celebró una nueva Asamblea de delegados y se prestó especial atención a la Revista, estableciendo algunos cambios que se concretaron a partir de 1920.

La revista que tienen entre el gremio una intervención activa en sus trabajos, ha merecido del último congreso una atención especial y por ello la C.D. ha propuesto a la asamblea su ampliación y mejora en distintos órdenes para que se encuentre a la altura de los progresos del gremio del que ha sido la más celosa y entusiasta defensora. Pronto... el órgano oficial será un elemento más amplio de propaganda e instrucción gremial y profesional para lo cual las Secciones serán consultadas oportunamente (RLF, Año XII, Núm. 194, Mayo de 1919 "Asamblea General de delegados", p. 10).

Entre los cambios propuestos se incorporaron avisos publicitarios pagos a la revista, sin embargo la novedad no fue recibida positivamente por todos los socios, motivo por el cual se realizaron algunas aclaraciones en sus columnas.

Algunos compañeros, justamente celosos de la buena marcha administrativa de nuestra organización, han exteriorizado sus deseos de conocer las razones por las cuales aparecen en la revista varios avisos de casa comerciales con fines de propaganda. La C.D., satisfaciendo esos deseos, ha resuelto hacer las siguientes declaraciones:

1º, que los avisos son pagos; 2º, que su publicación ha sido autorizada por la asamblea de delegados de 1919; 3º, que la revista no se responsabiliza por la propaganda que en esos avisos se haga, dado el carácter comercial de estos. (RLF, Año XII, Núm. 229, 20 de diciembre de 1920, p. 14)



Imagen 16: Publicidad en la revista social.
Ref: RLF, Año XIV, Núm. 266, 1922 y RLF, Año XV, Núm. 289, 1923.

Esta modificación introdujo una irrupción estética significativa. De las proclamas de lucha que signaron los años anteriores, se pasó a una revista donde se ofertaron bienes materiales para el consumo de los maquinistas y sus familias como muebles, vestidos, trajes para hombres, señoras jóvenes y niños, a través de créditos y compra por catálogos. *Es de destacar que el consumo que propuso se acercó más a un ideal de hombre y mujer burguesa que a la de una familia obrera*¹⁸⁹. La publicidad también tuvo entre sus destinatarios a las secciones sociales. En ese caso, se ofertaron Máquinas de escribir por la firma Gulminelli Hnos "a precios módicos y con facilidades de pago para las secciones de "La Fraternidad" y "Confraternidad" (RLF, Año XIII, Núm. 238, Mayo 5 de 1921, p. 32)".

Otro de los cambios incorporados a la revista fue la reducción del tamaño "en forma de revista" y la presentación con tapa a partir del Núm. 230 del 5 de enero de 1921. La tapa contó con una ilustración, el dibujo de un ferrocarril que avanza sobre los rieles, rodeado del lema "La emancipación de los trabajadores ha de ser obra de los trabajadores mismos", que se mantuvo por más de un año y medio en cada aparición. En la contratapa y a partir de este número se publicaron distintos avisos publicitarios. Asimismo se estipuló los días que realizaría su aparición, los 5 y 20 de cada mes, que se mantuvo estable hasta el fin del período, y aumentó la cantidad de páginas que llegó a las 32.

También se incorporó la sección "trozos literarios" compuesta por un conjunto heterogéneo de textos, obras literarias, ensayos de reconocidos intelectuales de distintas épocas, poesía, cuentos cortos, etc. Entre los textos se leyeron, además, campañas contra el alcohol, el juego y los burdeles, un tema que LF profundizó alrededor de la "profilaxis moral del obrero". La película "Regeneración" que

¹⁸⁹ A medida que nos distanciamos de los avisos iniciales observamos el ofrecimiento de nuevos productos como aparatos de radio y telefonía, productos de óptica, ortopedia y fotografía: "Anteojos, Lentes y Gemelos para teatro y campo" (RLF, Año XV, Núm. 295, 20 de septiembre de 1923, p. 35), que permitieron pensar la interpelación a los trabajadores de otros consumos culturales y vínculos sociales. Para 1923 empezaron a aparecer entre los anuncios la publicidad de distintos profesionales, como médicos, abogados y asuntos comerciales, legalizaciones y traducciones (RLF, Año XV, Núm. 283, 20 de marzo de 1923, p. 45).

produjo la Sociedad fue la expresión más clara de la preocupación social sobre el tema.

Por último, se observó mayor peso otorgado a la sección "por las secciones", decisión que otorgó mayor peso a la voz local desde las seccionales sociales. Esta sección permitió mostrar la distribución y alcance de la revista, aunque "La Fraternidad" limitó y controló la "horizontalización de la comunicación".

"Por las secciones".

AYACUCHO (F.C.S.) *Por la disciplina. Resolución de una Asamblea mixta.*

JUNÍN (F.C.P.) *Acto solidario para un compañero que se halla sin trabajo. Por boicot al "Avanti". Como contribución de las obreras en conflicto. Contrarrestando la obra perniciosa por el autonomismo. Digna resolución de una asamblea mixta.*

TUCUMÁN (F.C.C.N.A.) *Desidia de la repartición de Vía y obras.*

INGENIERO WHITE (F.C.S.) *Donativos bien destinados.*

URUGUAY (F.C.E.R.) *Gratitud.*

PEHUAJO (F.C.O.) *Biblioteca "Carlos Gallini"- su creación.*

TUCUMAN (F.C.C.C.) *Fundación de una escuela técnica de foguistas y maquinistas.*

SAN MARTIN (F.C.C.A.) *Integración de la Comisión ejecutiva. Varias.*

SALTA (C.N.A.) *Carta de agradecimiento.*

CAMPANA (F.C.C.A.) *Nueva escuela técnica.*

GÜEMES (C.N.) *Vuelco de una máquina. El maquinista Roldán salva la vida al pasaleña Pereira. Imprevisión de la empresa. Agradeciendo un homenaje.*

ROSARIO (F.C.C.A.) *La readmisión de los cesantes.- Manifiesto. Sindicato de Talleres.*

TANDIL (F.C.S.) *Ecos del fallecimiento de Anacleto M. Farías. Homenaje a su Memoria. (RLF, Año XIII, Núm. 238, 5 de mayo de 1921, p. 4-10).*

El control por parte de la Sociedad sobre los temas y formas que debían presentarse los artículos en su hoja social se reflejó en la "Cartilla de instrucciones" publicada en la RLF en 1923 y aprobada por Comisión Directiva en su reunión del 22 de junio de 1920. Allí se reguló las formas en que debían enviarse las "Colaboraciones con la revista" (Apartado XII), previa autorización del presidente de la sección a la que pertenece el socio, cuando se trate de colaboraciones para la sección "Lo que dice el personal" (RLF, Año XV, Núm. 289, 20 de junio de 1923, p. 49 a 54).

Luego de ese cambio y hasta el fin del período analizado, la revista no sufrió nuevas modificaciones significativas. Respecto al tono de enunciación de la revista, el contraste se evidencia a través de los imperativos de lucha que aparecen como constante en los primeros años y se profundiza entre 1912 y 1917; y un discurso más cercano a "El triunfo de la organización" (editorial del N° 223, del 20 de septiembre de 1920); "Triunfo de la Confraternidad", con el logro del Escalafón para tráfico y talleres (Núm. 233 del 20 de febrero de 1921); "Nuevos escalafones" (Núm. 270 del 5 de septiembre de 1922); o "Nueva etapa del gremio ferroviario" (Núm. 273 del 20 de octubre de 1922). El lema de la tapa sobre la emancipación obrera de 1921 cambió el 1° de mayo de 1923, en su lugar se publicó "Verdad, Belleza y Justicia". La legislación obrera había avanzado en la Argentina y el país circulaba por una década de profunda renovación política, social y cultural.

Respecto a la estructura de contenidos, la RLF propuso distintas secciones para su presentación. El planteo inicial se organizó mayormente a través de artículos de denuncia¹⁹⁰ donde la revista subrayó la importancia de la agrupación y la lucha colectiva para el Reglamento de Trabajo y la intervención del Estado como contralor de las empresas. En las columnas, la revista hizo escuela sobre un problema local extensivo a todos y que a través de la lucha conjunta sin distinción de línea ni empresa, encontraría solución. Para dar continuidad a los artículos que presentó "El Conductor...", se organizó la sección "Técnico- instructiva" que se mantuvo desde el primer número y durante todo el período analizado. En la sección se priorizaron los contenidos vinculados a los problemas técnicos que la revista denunciaba en cada

¹⁹⁰ Pasando revista al primer número se leen las siguientes columnas: "Del Sud. Circular previsor que no previene nada..."; "Maquinistas contratados"; "Los asuntos del GOA"; "Elementos perturbadores" del Año I, Núm. 1. Del Año I, Núm. 2: "Maquinistas ferroviarios. Su importación. Negligencia imperdonable"; "Rebajas de Maquinistas en el Ferrocarril Sud". Año I, Núm. 3: "Las multas por exceso de consumo"; El Gran Sud. Sus ganancias aumentan, luego ¿por qué busca economías?". Núm. 4: "Abusos en el Central Norte"; "La manía del traslado"; "La causa del compañero Miranda"; etc. Las denuncias se centraron en los abusos que realizaba el personal encargado de los depósitos de máquinas con los asociados: horas excesivas de trabajo, "destierros" por traslados a galpones lejanos, ausencia de francos durante meses, desplazamientos de los trabajadores de la construcción hacia el trabajo de construcción, amenazas y favoritismos de los encargados hacia el personal, falta de idoneidad del personal de máquinas reemplazándolos por peones de taller, pago de sueldos de menor categoría que la alcanzada, multas, etc. También denunciaron la falta de mantenimiento de las máquinas para detenerlas lo mínimo posible y obtener la máxima rentabilidad.

línea, por ejemplo con el título "Economía de las empresas" la revista acusó a las empresas de restringir los elementos para la realización del trabajo que permitía mantener las máquinas a punto.

No hay herramientas para las máquinas que trabajan con sistema Pooled (...) ni siquiera llaves para aflojar las tapas de engrase (...) ninguna máquina tiene maza para romper carbón, ni siquiera escoba para barrer el piso, no hay provisión de lana para hacer mecha, ni alambre, ni vidrios en los niveles de agua de repuestos (...) esta negligencia que perdura por el descuido de la superioridad, no es inconveniente para que el personal después de sufrir inconvenientes en su trabajo sea multado. (RLF, Año II, 16 de enero de 1909, Núm. 16, p. 5)

Las empresas controlaron y exigieron la economía de combustible y lubricantes y multaron a los maquinistas por el exceso de consumo. Por su parte, "La Fraternidad" a través de la sección técnica de su revista detalló las características de los viajes para evidenciar que los aumentos del gasto se relacionaba con el aumento del peso que transportaba la máquina, la cantidad de vagones que acarrea y los caminos que recorría -a mayor pendiente del terreno, mayor tracción de la máquina y por consiguiente mayor gasto de carbón. *La justificación para la defensa de los asociados estuvo directamente relacionada con el conocimiento técnico de las máquinas; el saber fue el eslabón fundamental para la defensa corporativa*¹⁹¹. La fue sin duda uno de esos ámbitos de transmisión del saber, junto con las escuelas y los espacios de trabajo e intercambio entre idóneos y aprendices donde se transmitieron saberes de orden técnico articulados a saberes político gremiales y socio culturales más amplios. *La RLF reflejó extensamente las distintas dimensiones de los saberes del trabajo que produjo y transmitió "La Fraternidad" a sus socios.*

¹⁹¹ Fue el caso de la explosión de una caldera en febrero de 1909. Para la Sociedad el accidente era previsible, "era de lo más inservible por su pésimo estado de conservación, hace tiempo debió ser arrumbada como hierro viejo en los talleres" (RLF, Año II, febrero de 1909, Núm. 17, p. 1, 2 y 3). LF denunció la política de sobre-trabajo y sobre-rendimiento del material y del personal a límites inimaginables, -la caldera no había recibido reparación alguna durante los 400.000 km que tenía de recorrido- y cuestionó el papel de los altos empleados técnicos de los ferrocarriles y de los Inspectores Nacionales de la Dirección nacional. Luego de la tragedia, se refuerzan los saberes vinculados a las calderas (cortes que explican partes y funcionamiento, las marcas de calderas existentes en los ferrocarriles argentinos, la regularidad y formas de mantenimiento, la limpieza necesaria y los controles preventivos para conocer su estado.

En la sección "Crónica extranjera" se relataron los avances en la organización obrera ferroviaria de distintos países europeos y los avances e innovaciones técnicas de los departamentos de investigación de las empresas. La sección "Varias" publicó diversas noticias, entre las que estuvieron las primeras experiencias de conferencias organizadas en los locales sociales a partir de 1908. También se publicó un apartado denominado "Nuestros muertos" donde se homenajeó a los socios fallecidos y, en particular, a los compañeros muertos en el desempeño de su trabajo. A propósito de la muerte de Gallini, la revista publicó las siguientes líneas:

El martirologio¹⁹² de los ferrocarriles cuenta con un gran número de víctimas que animadas por el espíritu de abnegación han sacrificado sus vidas para salvar la de desconocidos, que se habían confiado a su experiencia y valor... pero pocos como Gallini son los que han dedicado su vida a instruir y educar a los compañeros. (RLF, Año XIII, Núm. 235, 20 de marzo de 1921, p. 25).

En 1909 se agrega la sección "Lo que dice el personal" y más adelante se incorpora "Por las secciones". En ambos casos, las columnas recuperaron la voz local a través del relato de las seccionales. Fueron columnas escritas en forma individual por un puñado de socios o representantes de seccionales y su tono fue de denuncia, reclamo y defensa corporativa. El segundo caso, "Por las secciones", relevó la actividad seccional a través de comunicaciones cuyo énfasis estuvo puesto en publicitar la organización y acción de la sección para el conjunto. También la sección de "Viajes Sociales" relevó la acción de los locales sociales, sin embargo, a diferencia de las secciones anteriores, se trató de crónicas o entrevistas que realizó el redactor de la RLF en sus recorridos y visitas por los distintos locales sociales del país. En cada 20 de junio, la revista publicó además las crónicas enviadas por cada sección sobre los festejos locales del aniversario. En esas oportunidades se incorporaron fotografías donde se observó la presencia de los trabajadores de las secciones junto a sus familias y los extractos de las palabras de los principales oradores, y las obras teatrales o musicales que se realizaron. En esas fechas se materializaba la idea de gran familia fraterna que propiciaba el gremio.

¹⁹² Libro o catálogo de mártires de la Iglesia Católica.

La convocatoria a Asambleas tuvo un lugar principal en la revista, en especial en los años donde la lucha se profundizó. Se anunció con anterioridad la convocatoria, se listó la nómina oficial de los delegados de las secciones sociales y posterior a su realización se transcribieron las actas de las asambleas. Además, la revista aprovechó a reforzar la participación de los trabajadores a través de distintos lemas que publicaba entre las columnas.

COMPAÑERO ASOCIADO! Si te tienes por tal, si deseas cumplir los deberes de todo buen asociado leal y consciente, no faltes jamás a las asambleas locales. Ve y observa: entérate de los trabajos de los que dirigen y accionan. Discute, aporta tus ideas, tus anhelos, el calor de tus convicciones, ofrece tu valioso grano de arena. (RLF, Año II, 1° de Febrero de 1909, Núm. 17, p. 3).

Estamos cansados de repetir, que en las asambleas seccionales es donde se modelan los caracteres obreros y luchadores. (RLF, Año XI, 15 de abril al 31 de mayo de 1918, Núm. 180, p. 3).

Además de oficiar de órgano de comunicación interna, la revista fue canal de comunicación con otras organizaciones obreras. En los números de la revista se publicaron los títulos de canje de distintas revistas obreras.¹⁹³ En este punto observamos un elemento de ruptura con la revista anterior. Mientras "El Conductor..." centró su interés en la divulgación de innovaciones técnicas a través de la transcripción de artículos de afamadas revistas científicas; la RLF incorporó un importante intercambio con la prensa obrera nacional e internacional.

La revista siguió el pulso de las distintas coyunturas; en las editoriales de las primeras páginas fue posible observar los momentos de mayor tensión del gremio a través de las crónicas de sus conflictos, períodos de huelga, accidentes por falta de

¹⁹³ El obrero ferroviario, órgano de la Federación ferroviaria; Crónica Mensual del Departamento de Trabajo; El obrero gráfico, órgano de la Federación Gráfica Bonaerense; La Tribuna dei ferrovieri, órgano oficial del sindicato ferroviario italiano (Turín), La tierra, órgano de la Federación Agraria Argentina; El Metalúrgico, órgano de la Sociedad de Resistencia "Metalúrgicos Unidos"; Unión Confiteros; El Obrero Metalúrgico; Bases; Boletín del Centro Dependientes de Almacén de Buenos Aires; Acción Gremial, órgano de la Unión general de Obreros de Calzado; Revista Técnica Ferroviaria; Benvenuto Cellini, revista de la Sociedad Unión Obreros joyeros y anexos; La Fraternidad, Órgano de la Asociación Fraternidad de Socorros Mutuos de Montevideo; Hoja Socialista (Olavarría); Germinal, periódico del Centro Socialista de Junín; El Dardo, órgano del Centro Socialista de San Francisco (Córdoba); El Metropolitano; El Progreso, diario de la tarde (Mar del Plata). (RLF, Año XII, Núm. 205-6, 15 de Noviembre y 1° de diciembre de 1919, p. 7).

mantenimiento, discusiones en torno a Pliegos de Concesiones, Reglamentos de Trabajo, Escalafones, Reglamentos de exámenes, intercambios con los poderes públicos, etc. En todos los casos, una vez superados los momentos de mayor tensión y discusión, "La Fraternidad" buscó producir y transmitir un discurso común que permitieran leer las enseñanzas, aportes, aciertos y errores de la Sociedad en la lucha que había atravesado. En muchos casos sus lecturas originaron transformaciones en los Estatutos, en otros, el reforzamiento de los principios de disciplina social, unión y solidaridad impulsados por ellos.

La Sociedad ofreció su hoja social a un valor más económico que su antecesora¹⁹⁴. Las cuotas de ingreso y cuotas mensuales¹⁹⁵ constituyeron el fondo social que se utilizaron para los beneficios por enfermedad, falta de trabajo, enfermedades crónicas o fallecimiento, como estipulaban sus Estatutos; en algunos casos se usaron como fondos de huelga. La aparición de la revista hizo que se incorporara una cuota adicional por la revista¹⁹⁶. Recién en 1920 se sumaron otros fondos además de la cuota de los socios con la aparición de los avisos pagos. La distribución de la revista se aseguró a través de los encargados de sección que en sus viajes habituales alcanzaron los ejemplares hasta la localidad.

Al igual que "El Conductor...", la Sociedad guardó, compiló y cuidó su colección como registro escrito y memoria de los embates y triunfos que atravesó

¹⁹⁴ En el Núm. 7 del año I, del 1° de marzo de 1903, la revista "El Conductor..." anunció el vencimiento de la suscripción al semestre (setiembre- marzo), para dar a conocer a los suscriptores la renovación o suspensión de la suscripción. Además ofrecieron para quienes se suscribían por primera vez, la posibilidad de adquirir los siete primeros números al precio de \$ 2,50 para que posean la colección completa. Tal como se ve en los números, cada número se vendía a un costo de 0,35 ctvs. aprox., haciendo un precio promocional por la adquisición de todos los números.

¹⁹⁵ Las cuotas de ingreso para los maquinistas eran de \$ 12.00 m/n y para foguistas de \$ 6.00 m/n. Además existía una cuota diferencia de ingreso por ascenso a maquinista de \$ 6.00 m/n. (RLF, Año II, Núm. 16, Enero 1° de 1909, p. 4).

¹⁹⁶ El Estatuto de la Sociedad estipuló, en abril de 1909, una cuota mensual de 2 pesos m/n para maquinistas (la contribución social pasó de 1,5 a 2 pesos m/n) y una cuota adicional por revista de 0.15 centavos. Si bien los salarios eran distintos para cada una de las líneas, tomando una solo como ejemplo se puede ver la proporción respecto al ingreso mensual del trabajador. Para el caso del Ferrocarril Andino, los salarios de los maquinistas eran de 230, 215, 200, 180 y 160 pesos m/n respectivamente para los maquinistas de primera, segunda, tercera, cuarta y quinta clase. Para el caso de los foguistas, 125, 115, 105, 90 y 75 pesos m/n según la categoría también.

“La Fraternidad” para erigirse como órgano de representación de los maquinistas y foguistas de locomotoras de la Argentina.

Números de la revista agotadas. Háyanse agotados los números 136, 164, 167, 168, 193 y 199 de la revista, careciendo hasta de los correspondientes ejemplares para la colección. Los compañeros que dispusieran de algunos de dichos números y no los necesitaran, prestarían un gran servicio a la organización enviándolo a la Secretaría Central. (RLF, Año XIII, Núm. 232, 5 de Febrero de 1921, p. 18).

A través de la construcción y guarda de la memoria fraterna, el gremio construyó su propia legitimidad ante los socios y garantizó su reproducción a través de los registros escritos, cuya producción cuidó especialmente. Como presentamos a través de la frase transcrita en el inicio de este apartado, a muy pocos años de iniciar las acciones con la revista, “La Fraternidad” supo que apoderándose de la prensa y multiplicando los medios de difusión lograrían erigirse como amos.

Junto con la revista, se multiplicaron las escuelas y los instructores, se produjeron nuevos libros didácticos y se reimprimieron otros, se crearon nuevas seccionales sociales para la organización político gremial que incluyeron más socios al gremio. La formación gremial a través de las asambleas, las discusiones en las seccionales, en los galpones y las locomotoras tuvieron como plataforma argumental las coordinadas que presentó la revista mensual y quincenalmente, estableciendo discusiones, direccionalidades en las luchas e impulsando nuevas acciones en cada localidad. A través de la RLF, el gremio se impuso ante las empresas, el Estado, el conjunto de los ferroviarios y los maquinistas y foguistas como el representante oficial del conjunto de los trabajadores de su oficio; el devenir de esas construcciones con cada uno de los sujetos ante los cuales se legitimó quedó reflejada en las distintas épocas de la revista, los temas, las formas de organización de la revista y sus cambios.

La revista fue un hilo invisible que recorriendo el conjunto de las seccionales circuló la información y el saber fraterno en la red y colaboró como ningún otro elemento en la producción y disposición de los saberes del trabajo de los foguistas y maquinistas. Y fueron los amos.

5.3. "Forme su biblioteca": libros, manuales, catecismos y folletos para la formación del maquinista

La producción de textos para la formación de los maquinistas de locomotoras fue una preocupación gremial desde las primeras épocas y no puede pensarse sin considerar al mismo tiempo la regulación estatal a través del Reglamento de exámenes ni ajena a la creación, organización e institucionalización de las escuelas técnicas para la preparación a los exámenes de idoneidad de los aspirantes a maquinistas. Por esa razón, el gremio se preocupó por poner a disposición de los trabajadores las innovaciones y avances técnicos por distintos medios, ya sea las revistas, en la transmisión o en sus producciones didácticas. También los maquinistas hicieron lo propio, escribiendo obras que permitieron poner a disposición el saber acumulado a través de la antigüedad y la experiencia en el oficio. No obstante, fue un perfil de maquinista estimulado por el gremio.

En el libro "El maquinista", escrito por Michel Reynolds en 1880 y recuperado por la RLF en 1908, el autor compuso un modelo ideal de conductor ferroviario quien debía conservar la limpieza, mostrar respeto a la propiedad y al orden general, tener puntualidad y cordialidad con sus compañeros. Debía, además, ser un excelente fogonero mostrando un buen manejo de la pala de carbón y del cuidado del fuego. Entre todas esas características, lo que distinguía categóricamente al maquinista era el perfecto conocimiento de su locomotora, de cualquier invento o modificación de una pieza que conocía desde su origen e historia, y todo aquello que contribuyera a aumentar los conocimientos sobre la máquina.

Sabrá distinguir las locomotoras Sharp, de Wilson, de Beyer Peacock o de Blantghler, Kitson o North British y trazar la historia de la locomotora desde aquella llamada Puffing- Billy en el año 1825, hasta el presente. (RLF, Año I, Núm. 10, Julio 1º de 1908, p. 5).

Los maquinistas hicieron valer el saber y fue el saber certificado el elemento de distinción del resto de los trabajadores ferroviarios. Ubicaron su oficio entre aquellos trabajos que requerían de estudios teóricos y lecturas de tratados especiales

e instalaron la necesidad de una enseñanza específica capaz de reunir el saber técnico con las tareas cotidianas que el maquinista debía resolver en su tarea. El manejo y conducción de la máquina, la alimentación de la caldera, el fuego, la lubricación, el conocimiento de la vía, la lectura de las señales, la anticipación de dificultades que se podían presentar, la realización de informes, la utilización de cálculos para la resolución de los problemas de la máquina, etc. formaban su trabajo.

Los maquinistas contaban con algunas publicaciones de las máquinas, como los manuales de las compañías de fabricación¹⁹⁷, sin embargo estos manuales no alcanzaban para formar el vasto saber que requería el maquinista para la conducción.

La escasez de textos al respecto es palpable. Pocas plumas se han inspirado en este tema, no porque carezca de interés, sino por lo difícil que resulta el describir lo que un maquinista desea saber. Pocas dificultades puede ofrecer las descripciones de las partes mecánicas de una locomotora... pero el manejo y conducción de una máquina es asunto bien distinto y que ningún libro puede enseñar. ("El trabajo del maquinista". RLF, Año I, Núm. 5, Febrero 1º de 1908, p. 6).

También contaban con cuadernillos realizados por las empresas¹⁹⁸, sin embargo estas publicaciones transmitían conocimientos específicos alrededor de temas claves para las empresas, como por ejemplo el buen uso de carbón para controlar el consumo y ahorro del combustible en las máquinas. En otras palabras, *los saberes de las máquinas estaban dispersos en distintos libros, revistas, cuadernillos, manuales y folletos, no obstante ninguno de ellos había sido producido específicamente con fines didácticos.*

La preocupación de los maquinistas por incluir en un solo libro el saber necesario para la formación no se circunscribió al ámbito local. El intercambio que

¹⁹⁷ Entre los encontrados en la Biblioteca de la Escuela Técnica "Carlos Gallini" de Rosario: "The "Detroit" Bullseye Locomotive lubricator". Detroit Lubricator Company, 1909. "The Vacuum Automatic Brake. Engineer James Greshman, M.I.C.E., M.I.M.E., London, The Vacuum Brake Co. Limited.

¹⁹⁸ También en la Biblioteca de la Escuela Técnica "Carlos Gallini": "Instrucciones para el consumo de carbón", Ferrocarril Central Argentino. "Instrucciones preliminares para el uso de petróleo como combustible en las locomotoras, Departamento de Tracción, Ferrocarril Central Argentino. Itinerario de los trenes para el uso y gobierno de los empleados de la empresa exclusivamente. Ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano.

mantuvieron con otras sociedades gremiales extranjeras¹⁹⁹ marcó algunos objetivos de “La Fraternidad” que seguía e imitaba las iniciativas de otras organizaciones obreras, como la publicación de la revista, el proyecto de "Casa propia" y la producción de libros para la formación.

Un ejemplo emblemático para “La Fraternidad” en este último punto fue la producción del maquinista español Luis Zurdo Olivares²⁰⁰, que la revista promocionó en sus columnas. A poco tiempo de iniciar la RLF, la redacción anunció la publicación de uno de sus libros. "Las locomotoras Compound en el mundo" fue promocionada cuando aún se encontraba en preparación y prometía ser "de gran utilidad y necesaria para el personal ferroviario" (RLF, Año I, Núm. 12, Septiembre 1º de 1908, p. 7). Fue un texto ilustrado y compuesto por 500 páginas escritas a partir de ensayos y observaciones que el autor hizo en la marcha de las locomotoras. En 1911 la revista publicitó un nuevo libro del autor, "Veinte años de vida ferroviaria y diez y seis años después", impreso en Barcelona. En esa obra el autor compiló accidentes y siniestros de los trenes españoles presentados a través de más de 200 grabados en un volumen de 500 páginas que recogió de cuantiosas observaciones, y de su experiencia de trabajo.

Si bien ninguno de estos libros reunía el saber necesario para la conducción de las locomotoras, poseían un valor inigualable para el gremio: sistematizaba la observación y experiencia atesorada durante años de trabajo y lo hacía a través de un libro escrito por un maquinista formado a lo largo de su carrera que ponía a disposición de los trabajadores de su gremio. *Esa acción se traducía en dos valoraciones complementarias: la primera en el valor de la experiencia como forma de conocer, y la segunda en el reconocimiento del trabajo intelectual del obrero de*

¹⁹⁹ In Marcia! revista de los maquinistas y foguistas italianos; The Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen's Magazine; La Voie Ferre, órgano del sindicato de maquinistas y foguistas franceses; Revue General des Chemins de Fer et des Tranways; Feuille de Correspondance, de la Federación Internationale des Ouvriers de Transport; entre otras fue la bibliografía recibida por La Fraternidad y anunciada en la revista el 1º de marzo de 1910 (RLF, Año III, Núm. 30, p. 12).

²⁰⁰ Las producciones del Zurdo Olivares fueron editadas en español, francés e italiano, fruto de sus veinte años de experiencia ferroviaria en los ferrocarriles españoles, en los talleres de Henrich y Compañía en Barcelona. Fue además Director de la Biblioteca Ferroviaria Internacional Barcelona en España.

este oficio. En 1917 “La Fraternidad” contaba con una variedad importante de libros escritos por los maquinistas locales, sin embargo continuó publicitando las obras de Zurdo Olivares y su figura como ejemplo de "obrero que piensa y que quiere que todos piensen y estudien" (RLF, Año X, Núm. 156, Febrero 15 de 1917, p. 8). También aprovechó la ocasión para instar al conjunto de los socios a leer sus obras e imitar su labor, "como maquinista escritor y un escritor que maneja junto con la pluma la palanca",

(...) quedamos a la espera que de nuestras filas salga también el compañero escritor que publique un libro sobre las cosas nuestras. (RLF, Año X, Núm. 156, Febrero 15 de 1917, p. 8).

En efecto, “La Fraternidad” tuvo sus representantes locales. Entre los primeros escritores y maquinistas se encontró Aurelio Arévalo, precursor de la organización y primer presidente de “La Fraternidad” entre 1887 y 1888. Su "Catecismo o guía práctica del maquinista conductor de locomotoras" buscó acercar un texto a los aspirantes que debían prepararse al examen de idoneidad a través de una propuesta que recorría el programa oficial.

También el director Carlos Gallini escribió obras para la formación profesional del maquinista. Su primer libro fue "El movimiento Walschaert y el aparato recalentador". En el lanzamiento de la obra la revista destacó el trabajo por ofrecer nociones técnicas sencillas sobre la válvula cilíndrica y la válvula auxiliar de cambio, escrito en forma llana y clara a través de preguntas y respuestas, con ilustraciones del autor para mejor comprensión de los temas y mayor facilidad en el estudio. Enfatizó además la importancia de una obra de esas características frente a las pocas obras en circulación, demasiado frondosas por su tecnicismo (RLF, Año XI, Núm. 180, del 15 de abril al 31 de mayo de 1918, p. 16). La obra tuvo varias reediciones frente a los numerosos pedidos que la Secretaría Central debía cumplir.

En agosto de 1919 Gallini presentó su segundo libro de "La locomotora en movimiento. Tratado teórico práctico de las distintas partes de la locomotora". La revista destacó el lenguaje corriente al alcance de todos los entendimientos y con sentido práctico, "no se trata de un trabajo hecho para técnicos, sino para limpia-

máquinas, foguistas y maquinistas" (RLF, Año XII, Núm. 198, 15 de Julio de 1919, p. 3). Además del lenguaje sencillo, se destacaron dos ventajas adicionales: por un lado, en lugar de muñirse de media docena de libros de autores y épocas distintas, en un sólo libro se reunía todo lo imprescindible para el estudio; por el otro, el libro contenía los programa de exámenes.

es la obra intelectual de un obrero que milita en las filas y quiere que sus estudios sean objeto de difusión entre sus hermanos de labor. (RLF, Año XII, Núm. 199, 1º y 15 de agosto de 1919, p. 3 y 4).

La segunda edición del libro se lanzó en mayo de 1922, fue póstuma, y se presentó corregida y ampliada con nuevos capítulos y mejor encuadernación. En noviembre de 1922 se anunció la tercera edición de la obra, en esa oportunidad se incorporó un prólogo escrito por el Secretario gerente de La Fraternidad, Américo Baliño. Otro de los maquinistas escritores de "La Fraternidad" fue Luis Bassigalupe que escribió "El mentor del conductor maquinista de locomotoras y del fogonero" y tuvo varias ediciones²⁰¹.

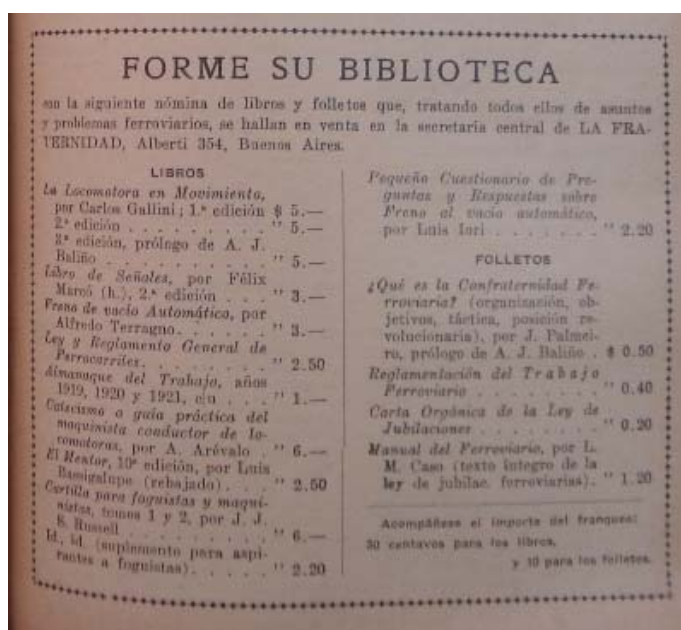


Imagen 17: "Forme su biblioteca".

Ref: Revista LF, Año XVI, 20 de marzo de 1924, Núm. 307, p. 15).

²⁰¹ En 1919 la revista anunció el lanzamiento de la 10ª edición del libro, ampliado con nuevas informaciones de interés para el gremio (RLF, Año XII, Núm. 190, 15 de febrero de 1919, p. 5).

Estas obras se incluyeron en la nómina de libros técnicos de carácter profesional que la revista promocionó y puso a disposición para su adquisición desde la redacción central. El objetivo era facilitar el trabajo de los instructores y/o directores de las escuelas técnicas seccionales que solicitaban a la redacción listados de obras que podían adquirirse en la Capital para nutrir las recientemente creadas bibliotecas y escuelas técnicas en los locales sociales. Más adelante se sugirió a los maquinistas el acopio de obras técnicas no sólo para las escuelas y bibliotecas sino también para la organización de bibliotecas personales. Las listas que se publicaron fueron ampliándose y diversificándose a través de los años. Entre las primeras nóminas de libros técnicos se observó material de distinto tipo, con obras de disciplinas específicas, publicaciones extranjeras, libros sobre el conocimiento de las máquinas y manuales especialmente diseñados para la preparación a los exámenes de idoneidad y guías prácticas para los foguistas y maquinistas de locomotoras.

Posterior al período entre huelgas, *comenzaron a publicarse folletos de carácter instructivo para el conocimiento y gestión de jubilaciones y pensiones; textos de leyes y reglamentos, como la Ley de Jubilaciones y pensiones, la Ley de accidentes de trabajo, Reglamentación del trabajo, el Reglamento General de Ferrocarriles; transcripciones vinculadas a la Sociedad como las Actas de Asamblea General de Delegados, Almanagues de trabajo con grabados y reseña histórica de la sociedad, un folleto que explicó la organización de la Confraternidad Ferroviaria.*

Los folletos cumplieron una función muy distinta a la que tuvieron los manuales, catecismos y guías teórico-prácticas. *Si bien su propósito fue instructivo, su carácter político gremial permitió transmitir de manera sencilla y para una fácil comprensión, las nuevas regulaciones vinculadas a la conquista de los derechos del trabajador.* Estas publicaciones respondieron a una coyuntura muy distinta de la que motivó la producción de los primeros manuales y catecismos.

Por ejemplo, en el "Manual del Ferroviario", el maquinista de la sección Linch del F.C.C.B.A., Luis Caso explicó la Ley de Jubilaciones y Pensiones para

empleados y obreros ferroviarios. A través de ejemplos prácticos facilitó la gestión de los beneficios para aquellos que debían tramitar los pagos por accidentes de trabajo o retiro, las oficinas donde acercarse, los documentos que debían llevar, los tiempos del trámite, etc. El Manual se promocionó a través de la revista a partir de septiembre de 1919, unos meses después de sancionada la ley 10.650 de abril de 1919. En su presentación, el autor escribía:

El articulado de la ley, como el articulado de todas las leyes, resulta de difícil comprensión para aquellos que el afán de toda su vida no ha sido otro que trabajar para la colectividad y el pan de todos los días. Para ellos son las aclaraciones que este folleto contiene... (RLF, Año XII, Núm. 203-4, 15 de octubre y 1° de noviembre de 1919, p. 4).

En el caso del folleto "¿Qué es la Confraternidad Ferroviaria?", el socio José Palmeiro presentó la organización de la entidad federativa de los trabajadores del riel, sus objetivos, formas de acción, etc. a través del conocimiento personal y vivencial. El folleto contó con 80 páginas y fue prologado por el Secretario Gerente. Entre los destinatarios, la revista no solo ubicó a los trabajadores ferroviarios en general sino también a los funcionarios del gobierno.

(...) a todos los hombres que se interesan por el conocimiento de los problemas sociales y muy especialmente a los legisladores y a las autoridades nacionales, que, por su misión, tiene algo que ver con los ferroviarios y que a cada paso nos dan muestra de su profunda ignorancia sobre la Constitución y los fines de la Confraternidad. (RLF, Año XIV, Núm. 263, 20 de mayo de 1922, p. 27).

Los maquinistas idóneos siguieron produciendo textos de temas específicos. La producción y publicación de los manuales, libros, folletos y catecismos no respondió a un propósito diseñado previamente por la Sociedad aunque sí promocionado; más bien fue el producto de decisiones individuales de distintos maquinistas que por causas disímiles tuvieron la iniciativa de sistematizar su saber y experiencia y ponerlo a disposición a través de un escrito. Fue el caso del "Pequeño cuestionario de preguntas y respuestas sobre el Freno al vacío automático" escrito por el socio Luis Yori, de Tolosa, Ferrocarril Sud y miembro de la Comisión Directiva de la Escuela Técnica "Ignacio Bertolini" de esa sección. En la promoción

que realizó la RLF subrayó que se trataba de una obra que recogía la experiencia del socio hizo en la escuela con el propósito de explicar los posibles desperfectos de los frenos y la forma de repararlas, a través de preguntas que se realizaban en los exámenes del Ferrocarril Sud (RLF, Año XV, Núm. 283, 20 de marzo de 1923, p. 45).

Otro ejemplo fue el del maquinista Restituto González que escribió “El maquinista de motores a vapor y trilladoras de cereales”. La producción de esta obra estuvo signada por una motivación especial de su sección, Chivilcoy donde se produjo la explosión de una caldera, catástrofe que produjo la muerte de varios obreros. El autor adujo en el prólogo que el 95 % de estos hechos eran producto del mal estado de las calderas y la deficiente preparación técnica de muchos obreros, por lo tanto ofrecía el libro que significaba para el autor "exponer nociones instructivas al alcance de los miles de colegas maquinistas que manejan las complicadas y peligrosísimas máquinas a vapor” (RLF, Año XIV, Núm. 311, 20 de mayo de 1924, p. 33 y 34) a través de un lenguaje sencillo al alcance de los trabajadores.

En todos los casos, las producciones recogieron la experiencia de años en la profesión y lo hicieron a través de un lenguaje sencillo y práctico, acercando deducciones generales a partir de problemas específicos producidos en la cotidianeidad del trabajo. De esa manera se fue formalizando el saber, pasando gradualmente del conocimiento mecánico, a partir de la resolución repetida de los problemas, a un conocimiento que conocía de las causas que lo producían. La formalización también respondió a las regulaciones del Reglamento y Programa para la acreditación y certificación del saber.

Fue en esa formalización y sistematización de los saberes acopiados a través de la experiencia que “La Fraternidad” produjo un saber específico, los ajustó en relación a la regulación estatal y de las empresas, al tiempo que impuso sus propias formas de transmitirlo. Ese saber se produjo y reprodujo oralmente en los encuentros entre los trabajadores y en las aulas de las escuelas seccionales, y se formalizó en el formato escrito en los libros didácticos y folletos para la consulta y estudio de los trabajadores del oficio.

En otras palabras, entre el manual de fabricación de las locomotoras y los libros didácticos producidos por los maquinistas ferroviarios hubo una operación pedagógica de construcción del saber para su transmisión. Esa operación de traducción didáctica que hicieron los trabajadores impactó en la construcción del saber de los trabajadores que se fue distanciando del conocimiento meramente técnico construido por especialistas y transmitido por los fabricantes. También produjo transformaciones en las prácticas de acreditación y certificación del oficio, en la medida que avanzaba el gremio como legítimo transmisor del saber, en las discusiones en torno al reglamento, en las mesas examinadoras y conquistaba esos espacios.

5.4. Con la tiza, con la pluma y la palanca: las producciones didácticas de los maquinistas fraternos

Las escuelas seccionales fueron la expresión territorial de la red de escuelas de “La Fraternidad” y junto a la cultura material de estas escuelas reveló un sistema complejo, institucionalizado y expandido de formación para los maquinistas. A través de los materiales de enseñanza y con el relevamiento de las escuelas seccionales se reconocieron algunas prácticas de enseñanza que llevaron los trabajadores de las locomotoras. La producción didáctica de materiales fue uno de los principales soportes para la transmisión de los saberes del trabajo ya sea grupal, individual o autodidacta.

En este apartado nos detendremos en algunas de estas obras con la advertencia de su especificidad al mismo tiempo que su complementariedad con otros elementos del dispositivo de transmisión, las escuelas, la revista, la dupla foguista-maquinista en la locomotora, el intercambio en los depósitos de máquinas, las luchas, las asambleas, los libros.



Imagen 18: Producciones didácticas de los maquinistas “Catecismo...” de Aurelio Arévalo; “La locomotora en movimiento” de Carlos Gallini; y “Cartilla para foguistas y maquinistas” de Juan S. Russel

A efectos del análisis de los materiales de enseñanza producido por los maquinistas se optó por trabajar en forma comparada con tres obras, cada una representativa de distintos momentos de producción y tipo de publicación fraterna. La primera es el *Catecismo o guía práctica del maquinista conductor de locomotoras. Prontuario para prepararse al examen con arreglo en un todo al programa oficial de la Dirección General de Ferrocarriles de la Nación*, escrita por Aurelio Arévalo²⁰² entre 1897 y 1898²⁰³ y publicada en La Plata.

Esta publicación reviste una importancia fundamental; en primer lugar, por haber sido escrita por el primer presidente de “La Fraternidad” (1887-1888) e integrante del grupo precursor de la organización. La condición fundacional que tuvo este socio en la organización inauguró y habilitó las acciones futuras a la vez que

²⁰² Trabajó en el ferrocarril por más de 20 años, fue maquinista y encargado del Depósito de Ferrocarriles. Al enfermarse debió alejarse de la máquina y fue allí cuando escribió este Catecismo. Arévalo murió en 1903.

²⁰³ Se estima que la producción fue escrita antes de esta fecha puesto que el autor transcribe en su obra el intercambio epistolar que tuvo con algunos ingenieros a quienes les envió su libro para su lectura. Las respuestas están fechadas en 1898: la de Rómulo Ayerza el 6 de abril de 1898; la de Otto Krause el 13 de mayo de 1898; y la de Julio Krause el 24 de agosto de 1898. Por otro lado, la obra transcribe el decreto del P. E. sobre el Proyecto de Reglamento para exámenes de maquinistas y Programa de examen confeccionado por la Dirección General de Ferrocarriles Nacionales de 1896. Si bien este Proyecto tuvo cambios a sugerencia de la Sociedad que fueron aprobados en 1898, no se reflejan en el libro por lo que se estima su producción antes de esa fecha.

otorgó una impronta acerca de cómo hacerlo²⁰⁴. En segundo lugar su publicación fue contemporánea a las primeras regulaciones por parte del Estado para establecer un Reglamento y Programa de examen, y se impulsó coetánea a la creación de otros elementos del dispositivo con los que el gremio buscó su propia regulación²⁰⁵. En este sentido pareciera existir algún tipo de correlación entre los esfuerzos de regulación desde el aparato estatal, vía los ingenieros vinculados a la industria ferroviaria, y “La Fraternidad” a través del trabajo de Arévalo en épocas de su organización.

La segunda producción escogida fue *La locomotora en movimiento. Tratado teórico práctico de las distintas partes de la Locomotora, con programa de exámenes para el estudio de la carrera de Maquinista Conductor de Locomotoras* escrita por el director de la Escuela Técnica de Rosario, el maquinista Carlos Gallini y publicada en Rosario en 1919. La obra nació de la iniciativa de una seccional social y fue escrita por el que entonces era director de la Escuela de la sección. En esa época, las líneas se regulaban con reglamentos para el personal disímiles, como así también distintas máquinas y mecanismos que requirieron de un conocimiento diferencial²⁰⁶ y que se reflejó en distintos tipos de exámenes según se tratara de cada empresa. Como presentamos en apartados anteriores, esta no fue la única obra de Gallini, el autor había escrito un trabajo sobre el movimiento Walschaert.

²⁰⁴ Aunque esto no signifique que su iniciativa desconociera los mismos impulsos en otros lados del mundo. En distintas acciones emprendidas por La Fraternidad hemos constatado la recuperación de esas mismas prácticas en instituciones similares en el mundo, tal como se presentó en el apartado anterior. Tal vez la importancia de los trabajadores extranjeros vinculados al ferrocarril para fines del siglo XIX y principios del XX hayan marcado esa línea. Lo que sí podemos afirmar que “La Fraternidad” expuso ejemplos foráneos para impulsar las iniciativas.

²⁰⁵ El Estatuto de la Sociedad, la tramitación de su Personería Jurídica, la creación de la Academia, entre otros.

²⁰⁶ Al agotarse la primera edición del libro de Gallini, se relanzó en 1921 la segunda edición aumentando sus páginas e incorporando saberes relacionados con la combustión de petróleo, dado que fue un insumo que se introdujo en los ferrocarriles del Sud, Central Argentino y Central de Buenos Aires frente a la escasez de carbón de piedra. También el sistema Westinghouse, para los trabajadores del Ferrocarril del Norte que usaban ese sistema de freno. En otras palabras, la primera edición del libro de Gallini se publicó con saberes correlacionados a las máquinas pertenecientes al Ferrocarril Central Argentino, línea del ferrocarril de cuya empresa dependían los maquinistas y foguistas de la escuela técnica de la sección de Rosario.

El tercer trabajo seleccionado corresponde a la *Cartilla para foguistas y maquinistas de locomotoras* escrito por Juan Sheridan Russell y publicado en Buenos Aires en 1919; y el *Suplemento para aspirantes a foguista* que publicó el autor en 1923 en Buenos Aires, Rosario y Córdoba. Si bien su primera obra incorporó algunos deberes del limpiador de locomotoras junto a los del foguista y maquinista, además de presentar el programa que debía estudiar el foguista para prepararse y ascender a 1° clase o maquinista de maniobra, el *Suplemento* inscribió su propósito en la categoría más baja del escalafón. El objetivo fue acercar un material para la preparación del aspirante a foguista, detallando los saberes a examinar y las obligaciones que debía cumplir, básicamente vinculadas a la conducción del fuego y la limpieza y conservación de la caldera, relacionada con esa tarea²⁰⁷. En particular, buscó transmitir el conocimiento desde los primeros pasos de la profesión como limpiador de máquinas o pasaleña, saberes que el resto de las obras parecieran dar por sabido.

En los tres casos, los autores buscaron sistematizar los saberes del trabajo adquiridos a través de sus experiencias en el ferrocarril. Sin supuestas “pretensiones teóricas”, estos trabajos llamados por sus propios autores "librito" (Arévalo y Gallini) u "obrita" (Russell) pusieron a disposición de los aspirantes un saber cuya construcción fue posible por el estudio personal, la contrastación con la práctica y los años de trabajo acumulados. El alejamiento discursivo de los libros técnicos permitía presentar una obra accesible al trabajador dada la condición de par del autor.

(...) la mayor ventaja de este libro está en haber sido escrito por un maquinista en servicio activo y aprovechando la experiencia que da la practica diaria de la profesión, cuando esta se ejerce con cierta dedicación y cariño (En: Gallini (1920) *La locomotora en movimiento*, p.8).

También en la explicitación de los destinatarios y sus propósitos, los autores componen al lector en su dimensión cognitiva. Para Arévalo se trató de “quienes en su mayor parte carecemos de los más elementales rudimentos de la ciencia”,

²⁰⁷ Alimentación de la caldera con el tren en movimiento, y en el galpón de locomotoras como limpiador de máquinas, limpia- tubos, saca-fuegos- lava calderas, cenicero, arenero, preparador, ayudante de calderero, grillero, arquero, llamador.

diferenciándolos de los maquinistas inteligentes que “de ninguna manera [escribió] abrigo la ilusión de poder instruir”. Gallini, por su parte, propuso que su libro quedaba “al alcance de todos los entendimientos” por su forma práctica y sencilla. Su texto presentó destinatarios y usos definidos: el limpia- máquinas, a quien le ofrece las nociones teóricas para iniciarse en la profesión; los foguistas, para quienes presenta lo necesario para rendir el examen que otorga la idoneidad del conductor; también lo extiende a los maquinistas, que requieren de la actualización y estudio constante de sus saberes del trabajo. Al mismo tiempo excluye a los técnicos.

Bien se que los técnicos encontrarán deficiente e incompleto mi trabajo, sobre todo, tomándolo desde el punto de vista técnico. Pero yo no soy técnico, ni aspiro serlo, ni es necesario serlo tampoco para saber manejar bien una locomotora y conducir debidamente un tren (Gallini, 1920).

Para el caso de las cartillas de Russell su presentación es elocuente. A través de las “Dos palabras” que prologan su texto, el autor presenta una cartilla que había desistido publicar por circunstancias que no explica, hasta que se lanzó un nuevo Reglamento de examen. Los cambios en la regulación permitieron a Juan Sheridan Russell volver a creer en la utilidad de su texto para “la completa instrucción teórico-práctica de los maquinistas y foguistas de las Empresas Ferroviarias en general” (Russell, 1919: 7).

Desde luego, yo no pretendo que con una sola lectura, por mucho que ella se conserve toda en la memoria, alcance nadie a ser un buen maquinista no un perfecto foguista. No; pero sí creo, y creo convencido, que su estudio paciente, ha de contribuir en mucho a la fácil comprensión del funcionamiento de la locomotora, cosa utilísima en casos de descomposturas o desarmes, como asimismo al de las piezas que la componen... (Russell, 1919:7)

La presentación de Russel nos permite exponer las formas de uso que aspiraron los autores para estos libros, no sólo para el estudio y la preparación sino también para la consulta constante. En una de las presentaciones que publicó la RLF, a propósito de la publicidad de ese material, destacó el formato de los libros en relación con la comodidad de su uso: “se procura hacerlo de un formato apropiado como para llevarlo en el bolsillo...” (RLF, Año XII, Núm. 198, Julio 15 de 1919, p. 3) y también por su costo, que buscó estar al alcance del salario de estos trabajadores.

La cotidianidad del trabajo de los maquinistas y foguistas se desarrollaba mayormente *en la locomotora en movimiento, ese fue el medio donde construyó su experiencia y saber, través de los largos recorridos sobre la máquina o detenido en las vías, resolviendo los desperfectos que le permitan alcanzar su destino. Esta articulación de saber técnico y experiencia fue lo que valoraron como saber propio y buscaron transmitir los maquinistas en sus libros didácticos.*

Para ascender a maquinistas de clases superiores, tiene que vivir sobre la máquina años y más años, hasta que viene a ser como una parte de ella, correr sobre la vía hasta conocerla metro por metro, de tal modo que en cualquier momento, pueda decir dónde se encuentra y que velocidad lleva su tren. (El trabajo del maquinista. RLF, Año I, Núm. 5, Febrero 1° de 1908, p. 6).

Las formas de estructurar los trabajos fueron diferentes en cada caso, aunque como ya se anticipó encontramos varios elementos y propósitos comunes. En el primer caso, el libro de Arévalo, la obra contuvo en tres de sus cuatro partes los saberes del Programa oficial de exámenes. En la primera parte describió la locomotora y sus mecanismos, pérdidas de vapor, frenos y explosiones, y las acompañó con ilustraciones y ejemplos. La segunda parte incluyó contenidos referentes al carbón, agua, aceite, los modos de conducción y maniobras, del servicio en galpones y algunos consejos para su revisión. Por último, presentó cuestiones relacionadas con el trabajo (conducta del maquinista, enfermedad del personal, etc.). En las dos primeras partes Arévalo reunió los saberes relacionados directamente con la máquina y el trabajo del maquinista.

La tercera parte incluyó una lista de preguntas y respuestas del contenido de la primera, segunda y cuarta parte del libro. Este tipo de formato nos aportó nueva información acerca de los usos de estas producciones. El esfuerzo se destinó a extrapolar el contenido presentado en las partes anteriores de la obra a un conjunto de preguntas y respuestas precisas. Esta forma de presentación aportó indicios sobre los usos pedagógicos de esta sección como ejercicios de repaso para la evaluación. Tal como los “catecismos”²⁰⁸ -que se recitaron desde la Reforma a partir del

²⁰⁸ Si bien en un comienzo sus contenidos estuvieron relacionados a la doctrina católica, su estructura fue utilizada en la enseñanza como un instrumento de transmisión del saber conforme avanzó la

surgimiento de la imprenta y que alcanzaron nuestro territorio a través de las formas educativas de la colonia-, esta parte reunió un conjunto de 277 preguntas con sus correspondientes respuestas fijas y precisas. Esta estructura simuló una escena de examen real para la obtención de la idoneidad, unos años más tarde, según se presentó en el relevamiento de las escuelas, las preguntas y respuestas publicadas fueron semejantes si no iguales a las realizadas en la Mesa. La presencia de los representantes gremiales en la acreditación colaboró en la anticipación y previo armado de las preguntas.

Finalmente, la cuarta y última parte del trabajo incluyó: por un lado, el decreto del PEN reglamentando el examen de los maquinistas y el Programa de exámenes vigente y, por otro lado, un conjunto de saberes vinculados a la alfabetización básica del trabajador, a saber: nociones de ortografía; gramática, a través de las distintas conjugaciones de los verbos ser, haber y estar; y aritmética junto a los “números denominados o complejos” aquellos compuestos por unidades de diferente especie y unidades de medida²⁰⁹. Además se incluyeron figuras para indicar la posición de las manivelas, la diferenciación entre derecha e izquierda²¹⁰, y un anexo de “Nomenclatura de las diferentes piezas de la locomotora en los idiomas Francés, Inglés, Español e Italiano”. *Esta última parte nos informa de la correspondencia que establece Arévalo entre su obra y la primera disposición estatal para la certificación de los maquinistas, como de los saberes ausentes entre los trabajadores de entonces. Si bien no podemos afirmar la ausencia total y completa, frente a su incorporación, podemos suponer la diversidad de lenguas entre los trabajadores, producto de su condición de extranjería y la incompleta*

secularización de la enseñanza. Ver: Cucuzza, Rubén “Ruptura hegemónica, ruptura pedagógica. Catecismos o contrato social durante el periodo jacobino en la Primera Junta de Buenos Aires (1810). En ASCOLANI, A. (comp.) *La Educación Argentina. Estudios de Historia*. Ediciones del Arca, Rosario, 1999, p. 43.

²⁰⁹ Para las nociones de ortografía se presentaron las letras mayúsculas, y las letras (b), (v), (g), (h), (r), (m), (x), (c), (s), (z) y (ll) con sus reglas y usos. Para las nociones de aritmética: tablas de multiplicar, tablas de los signos que se usan en la aritmética elemental: más, menos, por, dividido por, igual a, cifra incógnita x y el valor de...) y los números compuestos por horas, minutos y segundos; o kilos, gramos, miligramos; etc; longitud, superficie, volumen, capacidad y peso.

²¹⁰ Indicando, por ejemplo: “deben mirarse tomando como derecha las tapas del libro, teniendo éste en esa mano”.

alfabetización de los mismos. Junto a las nociones elementales de escritura y cálculo se incorporaron nuevos ejercicios para la resolución de problemas prácticos.

P.- Si una locomotora corre 78 kilómetros en 1 hora y 45 minutos, ¿cuántos kilómetros andará en tres días?

R.- 2.880 kilómetros. En algunos casos no solos e especifica la respuesta sino que se consigna la operación necesaria para alcanzar la solución correcta.

La incorporación de los saberes de lectura, escritura y cálculo se vinculó directamente con el listado de contenidos a evaluar en el programa de examen y las competencias que requirió el maquinista en su puesto. El mismo Catecismo incorporó una pregunta al respecto,

5. P.- ¿por qué se necesita saber leer, escribir, y poseer el idioma nacional?

R.- Lo primero, para leer los itinerarios. Lo segundo, para hacer sus fojas, partes diarios y anotaciones en el libro de reparaciones; y lo tercero, porque es el idioma nacional y las leyes así lo prescriben.

6. P.- ¿Por qué es de necesidad saber las cuatro reglas elementales de aritmética?

R.- Para resolver los problemas de unidad de medida, referentes a la locomotora y al kilometraje que esta puede recorrer según su tipo; problemas que todo buen maquinista debe saber, para hacer los cálculos de consumo hecho en todo un mes, para compararlos con otros y saber si ha trabajado con economía o no, y en fin, por otras muchas razones que creo inútil enumerar.

También exponía tablas de velocidades por segundo, de la presión que ejercen los vientos, de la presión media del vapor en los cilindros. *Las fórmulas de fojas de ruta, partes de atraso, accidentes, y fórmulas de solicitudes por enfermedad, pedidos de licencia, o pedido para ingresar al servicio de Tracción para seguir la carrera de maquinista, que permiten la resolución de partes en forma escrita de los trabajadores, anticipa el conocimiento de las mismas y permite la práctica de llenado antes de enfrentarse en situación real de trabajo.*

Luego de la presentación de su obra, Aurelio Arévalo transcribió tres cartas que le enviaran los ingenieros Rómulo Ayerza, Otto Krause y Julio Krause al recibir su obra²¹¹. La sola transcripción al comienzo del Catecismo informa a sus lectores

²¹¹ Rómulo Ayerza y los ingenieros Otto Krause y Julio Krause se desempeñaron como jefes de Tracción del provincial F.C.O. Ayerza fue además, presidente de la Dirección General de Ferrocarriles Nacionales y Otto Krause una destacada figura para la promoción de conexiones entre

que se trata de una obra legitimada entre los profesionales que son concedores del saber técnico erudito²¹². Mientras que Ayerza respondió con una pequeña nota donde felicita al autor por su trabajo, atención y estudio; los Krause reconocieron los aportes y destacaron el esfuerzo de la producción pedagógica. Otto Krause reconoció que los conocimientos, experiencia y habilidad que se les exige a los maquinistas son de naturaleza muy variada y que en parte se consiguen por la práctica diaria. Sin embargo, *reconoce que el maquinista formado exclusivamente en la práctica no alcanza a dominar por completo su oficio. Para el ingeniero es necesario formarlo con principios generales de la Física y la Mecánica, que son saberes comunes a todas las máquinas y le permiten resolver las contrariedades que le propone la cotidianeidad de su trabajo y “desempeñarse con soltura y conciencia en la solución de los diferentes problemas”*.

(...) lo ha conseguido Vd. con mucho acierto; además del lenguaje sencillo y familiar que emplea, hace que le puedan comprender sin dificultad aun aquellas personas que no posean preparación técnica de ninguna clase.

Julio Krause por su parte destacó el trabajo de Arévalo porque logró cubrir una necesidad de formación de los maquinistas y operarios de los talleres, que como jefe de tracción en el Ferrocarril del Oeste había podido apreciar. Además, subrayó la claridad del estilo y del lenguaje para la comprensión al disponer el texto al alcance de todo el personal de máquinas. Finalmente reconoció en la obra las observaciones que realizó su autor a través de su práctica,

(...) insustituibles para interpretar los fenómenos físicos que podrían resultar sencillos para un técnico, pero que no deben faltar en una obra de estas características y con los destinatarios que pretende.

educación y trabajo en nuestro país. Para el año que le contesta a Arévalo (1898), Otto Krause se desempeñaba como Director del Departamento Industrial que había sido creado en 1897 como anexo a la Escuela Nacional de Comercio de Buenos Aires.

²¹² En la presentación del libro “Veinte años de vida ferroviaria y diez y seis años después”, del español Zurdo Olivares, la RLF destaca la autoría de su prólogo, “un erudito estudio del eminente sociólogo Don Santiago Valentí Camp” para la edición al español que publicita para su adquisición por los maquinistas locales.

El “Tratado teórico práctico...” de Gallini se estructuró de una manera semejante y presentó algunas continuidades con el texto anterior. En cada capítulo, que el autor denominó “lecciones”, se desarrollaron distintos temas con láminas explicativas que acompañaron la presentación. La diferencia con el trabajo de Arévalo fue que Gallini expuso al final de cada lección las preguntas y respuestas vinculadas con los temas presentados para “facilitar mejor la comprensión de las lecciones”. Otra diferencia con el texto anterior fue que no se incluyeron saberes relacionados a una alfabetización elemental sino más bien conocimientos técnicos vinculados al trabajo del maquinista. Tampoco incluyó las hojas de ruta o fórmulas de solicitud de licencias, etc.; probablemente la institucionalización que realizaron los “fraternalistas” en sus escuelas desplazó este tipo de saberes y prácticas a las aulas en las escuelas y bibliotecas de las seccionales sociales. Las transformaciones culturales en la Argentina de los 20 sugiere pensar que ya no fue necesario publicar la Nomenclatura de las piezas de las máquinas en los cuatro idiomas -español, inglés, francés e italiano-.

Si bien los ferrocarriles no sufrieron cambios tecnológicos radicales, cuestión favorable para la reproducción en el tiempo de la transmisión de los saberes, sí se incorporaron algunos nuevos mecanismos como los sistemas de freno o el reemplazo del carbón por petróleo. Ambos ejemplos fueron incorporaciones que Gallini hizo en su producción frente a la posibilidad de una segunda edición de su trabajo y la ampliación de los posibles lectores de su obra. La tercera edición de su obra fue póstuma en 1922.

La “Cartilla para foguistas y maquinistas” (1918) y el “Suplemento para aspirantes a foguistas” (1923) elaborados por el maquinista Juan Sheridan Russell supuso un lector específico. Conforme a las regulaciones vigentes, los aspirantes a foguistas tenían una edad que oscilaba entre los 16 y 22 años y los que se incorporaron como limpiador de locomotoras tenían menos edad. Esta característica diferencia a las obras de las anteriores al tiempo que expone la forma en que Russell entiende la formación del maquinista: “Es durante este período de limpiador, que se forma el porvenir del futuro maquinista” (“Deberes de un limpiador de locomotoras”,

En: Russell, Cartilla para foguistas y maquinistas, 1918, p. 8). Para el autor, su condición de aprendiz en el galpón permitía al limpiador observar las tareas que realizaba el foguista en la locomotora antes de la salida del tren; eso le permitía ponerse al corriente de las formas de preparar el fuego, el tipo de herramientas necesarias, el arreglo y puesta a punto de las distintas partes de la máquina. "El limpiador en el curso de su trabajo tiene una buena oportunidad de inspeccionar las máquinas a su cargo y debe dar cuenta al capataz de toda anomalía que encuentre" (ibídem, p. 9). Mayor responsabilidad asignó el autor al foguista,

...los deberes de un foguista son múltiples y de gran importancia; en realidad de mucha más importancia de lo que por lo general se supone. A veces, se suscitan casos en que un activo o inteligente foguista, coopera a ayudar a un maquinista a vencer las enojosas dificultades que todo maquinista sabe, que frecuentemente, se presentan durante el recorrido de la locomotora. ("Deberes del foguista de una locomotora", En: Russell, Cartilla para foguistas y maquinistas, 1918, p. 10).

De esta manera, la "Cartilla..." se estructura a través de las distintas tareas que deben asumir los trabajadores al conducir un tren²¹³. También presentó en su obra la "Ley y Reglamento General de los Ferrocarriles Nacionales" ("Cartilla...", p. 55) a través de preguntas y respuestas pero incorporando una innovación, para cada artículo del Reglamento presentó una pregunta cuya respuesta evoca los distintos artículos del mismo. Mientras que la voz de enunciación de la pregunta no cambia respecto a los anteriores textos didácticos, las respuestas no son enunciadas por la primera persona sino que pasa a una tercera representada por la Ley.

P.- ¿Cuáles son las condiciones necesarias para marchar los trenes 70 kilómetros por hora?

R.- Art. 63º- La velocidad máxima de 70 kilómetros por hora en trenes provistos de frenos continuos, solo podrá usarse en líneas en buen estado de conservación, bien cerradas y con pasos a nivel provistos de barreras o guardaganados. (Reglamento General de Ferrocarriles, En: "Cartilla...", 1918, p. 68).

²¹³ Preparativos; Modo de llevar el fuego; Inyectores y bombas; Areneros; Lubricación; Limpieza; Obligaciones al retirarse del servicio; Su comportamiento para con el demás personal; Reglamento; La Locomotora como máquina; su conocimiento de la vía; etc.

Finalmente presenta el “Programa que debe estudiar el foguista”. En este caso, a través de diferentes cortes y dibujos de elementos de las máquinas presenta un conjunto de preguntas y respuestas.

En 1923 Russell presentó el “Suplemento” a su anterior “Cartilla de Foguistas y Maquinistas” destinado a los aspirantes a foguistas. Entre su primer trabajo y el suplemento se reconocieron algunas diferencias en la forma de estructurar el texto. En el Suplemento repasó lugar los requisitos para el ingreso a través del Reglamento de examen de noviembre de 1920 y listó en distintos títulos los saberes a evaluar. En el “Examen de competencia para aspirante a foguista” se examina “Lectura”, “Escritura” y “Aritmética” (art. 1º, 2º y 3º del Reglamento) y el Suplemento transcribe uno a uno los artículos. Para el caso de las operaciones elementales de aritmética, propuso además algunos ejemplos a través de situaciones problemáticas de la cotidianeidad del puesto de trabajo,

(SUMA) Se toma agua en cuatro estaciones en un recorrido de 333 kilómetros.

En la primera 4000 litros

En la segunda 3852 “

En la tercera 2997 “

En la cuarta 3795 “

TOTAL 14644 “

(RESTA) Agua en el tónder al llegar a destino 1999 litros

= 12654 litros

(DIVISIÓN) Cuántos litros se ha gastado por kilómetro?

$12654 / 333 = 38$ litros

(MULTIPLICACIÓN) A cuánto asciende el gasto total si el valor del agua equivale a \$ 0.0936 los 100 litros? $12654 \times 0.0936 = \$11.844144$

(Suplemento, p. 8 y 9).

Luego presentó las “Obligaciones y puestos que debe desempeñar” a través de la transcripción del artículo 4º, al que le siguen nuevas preguntas y respuestas como ejemplo del punto a evaluar. De igual manera presentó las “Nociones elementales sobre calderas de locomotoras”, del artículo 5º a través de algunos cortes de calderas, reguladores y válvulas de seguridad; “Preguntas sobre la alimentación de una caldera”; “Nociones sobre la conducción del fuego”, el “Carbón”, “Leña,

“Petróleo”; “Señales” y “Nociones elementales de señalización” y una “Nomenclatura de las piezas principales de una locomotora. Máquina de carga Tipo 2-8-0 del F.C.B.A. al Pacífico. De esta manera, estructura su cartilla, a partir del nuevo reglamento de exámenes. Así, el Reglamento constituye no sólo la selección de contenido a enseñar, sino también la forma en que se organiza el material de enseñanza y el posible formato de evaluación.

Los materiales didácticos producidos por los maquinistas fueron los libros por excelencia para la preparación de los aspirantes a los exámenes, conformaron las bibliotecas y seccionales sociales, y las bibliotecas personales de los trabajadores. El costo acompañó la accesibilidad de estas producciones especialmente diseñadas, sistematizadas y escritas para aspirantes y con un formato transportable que permitía organizar escenas de lectura en los distintos ámbitos donde los foguistas y maquinistas desarrollaban su trabajo diario.

Los libros -como los otros soportes escritos que produjo “La Fraternidad”-, fueron variando a lo largo del período. Desde los catecismos que compilaban los contenidos del Programa de exámenes y enseñaban rudimentos de lectura, escritura y cálculo y los nombres de las piezas de la máquina en distintos idiomas; a los folletos para la gestión de jubilaciones y pensiones, o el conocimiento de leyes y reglamentos del trabajo hubo un importante desplazamiento del gremio respecto a sus necesidades y reivindicaciones. Estos cambios también fueron muestras de las ganancias obtenidas a lo largo del período y de las transformaciones que fueron adoptando los saberes respecto a sus temáticas, por un lado; y a los soportes diseñados para la transmisión, por el otro. Si bien pareciera mantenerse de manera más o menos constante las formas de transmisión de los saberes en su dimensión técnica y tecnológica, no sucedió lo mismo respecto a las dimensiones político gremiales o socio culturales.

Recapitulando 5

En este capítulo, “Producción cultural, política y pedagógica de “La Fraternidad”, se presentó el conjunto de materiales escritos que produjo el gremio durante el período analizado. Por un lado la revista técnica devenida luego en prensa oficial, y por otro lado la producción didáctica y de instrucción gremial más amplia. Estas producciones junto a la organización y sostenimiento de las escuelas constituyeron las acciones que “La Fraternidad” organizó para el propósito gremial del levantamiento intelectual y moral de sus asociados.

La primera revista para la difusión de saberes técnicos para el oficio se organizó en 1902 por fuera del gremio y con la colaboración de un ingeniero vinculado a la industria ferroviaria que colaboró para la producción de los artículos. Su propósito explícito fue la instrucción y actualización de conocimientos y la resolución de problemas comunes vinculados a las locomotoras. En sólo cinco años, y contemporánea a la organización de las escuelas seccionales, “La Fraternidad” impulsó una revista para la difusión de saberes técnicos y la difusión de novedades políticas y sociales gremiales más amplias, que desplazó de escena a “El conductor de máquinas”.

En ese pasaje, el gremio se apropió de esa producción, convirtiéndola en su revista oficial y poniéndola al servicio de la comunicación y difusión de la Comisión Directiva Central. La redacción central mantuvo una comunicación radial con los socios de las secciones y si bien aparecieron las voces de los locales en las columnas de las revistas, primero debieron pasar por la aprobación de la dirección. La revista constituyó el lugar privilegiado donde se construyó y difundió repetidamente el discurso oficial fraterno.

El relevamiento completo de la revista desde 1907, año de su aparición, y hasta la década del 30 permitió analizar los cambios de la prensa en relación a las coyunturas políticas que atravesó el gremio. Los momentos de mayor amenaza de disolución y confrontación fueron períodos de baja producción; los períodos posteriores, momentos para la reorganización del discurso gremial común; y los

períodos de estabilidad y crecimiento se reflejaron directamente en la revista a través de nuevos contenidos y cambios en su estructura editorial. Hacia el final del período analizado, tiempo de expansión para el gremio, la revista reflejó las ganancias obtenidas por los trabajadores a través de nuevas formas de consumo y una renovación importante en las reivindicaciones gremiales y los temas expuestos.

Por otra parte, el recorrido de los libros didácticos permitió pensar la producción de los saberes del oficio por los propios trabajadores idóneos. La transmisión sistematizada y escrita de la experiencia acumulada por los maquinistas constituyó un elemento más de la identidad fraterna. En este sentido, y complementariamente al trabajo que realizaron en las escuelas seccionales, los trabajadores asumieron la función docente a través de la producción de materiales para la difusión en distintos formatos. La cultura escrita se publicitó desde la redacción central de la revista invitando a que cada trabajador forme su biblioteca. Como en la organización gremial, la revista y las escuelas tuvieron la colaboración de ingenieros. En estos casos, especialmente consultados para dar aval a sus obras didácticas.

Estas producciones supusieron un trabajador alfabetizado y con una acercamiento constante a la cultura escrita, ya sea a través de los libros para su formación, los folletos o por la revista oficial mensual. Además, ubicaron a los maquinistas como obreros intelectuales capaces de transmitir su saber, acumulado en los años de experiencia y formación en el oficio, a través de obras escritas que ellos mismos produjeron. Escritas por maquinistas para aspirantes a maquinistas y trabajadores del oficio en general, estas producciones fueron la muestra material de la transmisión técnica, cultural, política y social para la formación del ser fraterno.

Capítulo 6. La construcción del “ser fraterno”

El poder sobre la memoria futura, el poder de perpetuación,
tiene que ser reconocido y descifrado por el historiador.
Ningún documento es inocente. (Le Goff, 2005: 109)

“La Fraternidad” construyó un discurso sobre sí mismo a cada paso. La RLF fue el canal privilegiado para difundirlo al conjunto de los trabajadores del gremio a través de las columnas que producía la redacción central frente a cada conflicto, problema o logro. Esta tesis reconoció estos documentos como fuentes de consulta y cita obligada para el estudio del dispositivo fraterno para la producción y transmisión de los saberes del trabajo de foguistas y maquinistas. Sin embargo, también advirtió en las fuentes un obstáculo epistemológico para su exploración. En este capítulo se busca analizar tanto el *relato fraguado* como su deconstrucción, es decir, desandar algunos caminos para reconstruir los discursos que edificaron esas historias.

En primer lugar se presentan las memorias del cincuentenario y el centenario que produjo “La Fraternidad” para sus aniversarios junto a la revista oficial. En estas producciones se busca demostrar que fueron los canales privilegiados por el gremio para transmitir un discurso oficial sobre su devenir, sus luchas y conquistas. En los primeros casos fueron publicaciones escritas a pedido, una en 1937 y otra en 1987 para festejar los aniversarios sociales. La revista, en cambio, fue escrita en el correr de los años, sin embargo, su revisión permite analizar las formas de control de la redacción central para la transmisión de una determinada interpretación de las distintas coyunturas a través de sus columnas.

La película “Regeneración” fue la fuente privilegiada para presentar el relato fraguado hacia fin del período, un drama del cine mudo de la década del 20 producido por “La Fraternidad” para publicitar al gremio. Su trama corona el relato oficial y permite analizar el punto de llegada del *dispositivo de regulación de los saberes del trabajo de los maquinistas y foguistas de locomotoras* en su configuración estable. Presentada la película se desglosa cada una de las partes del argumento del film y se triangula con otras fuentes fraternas. A partir del análisis

será posible reconstruir los sentidos que el gremio aportó sobre el deber ser del sujeto fraterno. En este sentido, el capítulo busca hilvanar transversalmente cada uno de los capítulos que lo preceden y hacer emerger nuevos sentidos para la construcción identitaria del trabajador ferroviario, socio de “La Fraternidad”: el ser fraterno.



Imagen 19: El Archivo Social

En: RLF, Año XXV, Núm. 554, Julio 5 de 1934, p. 41.

6.1. Los fraternos frente al espejo

“La Fraternidad” supo construir poder. Su construcción se evidencia a través de dos pilares: el primero, la apropiación de los mecanismos para la regulación de su saber, que es la hipótesis que trabaja esta tesis. El segundo fue el control en la construcción y difusión de su memoria. La muestra material del cuidado simbólico que el gremio tuvo sobre su memoria se refleja en la conservación de sus archivos y bibliotecas²¹⁴.

²¹⁴ En la sede central, edificio que ocupan desde 1934, puede consultarse su acervo, una colección de documentos, folletos, actas de asambleas, publicaciones, manuales de instrucción, revistas, etc. en muy buen estado de conservación y con series completas. Los documentos fundacionales, la Revista “El conductor de Máquinas” y “La Fraternidad” (publicada desde 1907 y hasta nuestros días), Manuales para la enseñanza escritos por los maquinistas, ocupan los anaqueles vidriados que rodean la larga mesa de la Sala de Reuniones donde la Comisión Directiva de La Fraternidad toma las decisiones de su organización. Hace apenas unos años, “La Fraternidad” inició además la

Esta constatación devino en una verdadera paradoja, ya que si bien constituyó un obstáculo para la construcción del conocimiento acerca de la propuesta pedagógica de los maquinistas ferroviarios, al mismo tiempo fue un objeto de indagación en sí mismo para develar los mecanismos para su configuración.

La conciencia del resguardo de la memoria y el control en la construcción y difusión de su relato produjeron *orden de archivo*²¹⁵. Tal es su fuerza de ordenamiento que es posible encontrar la réplica de sus relatos en otras publicaciones de época como así también en distintos trabajos periodísticos y académicos que recuperan su historia. Las publicaciones señeras en este sentido son las historias confeccionadas a propósito del cincuentenario y centenario de la Sociedad y realizadas a pedido de las comisiones directivas como una de las acciones organizadas para los festejos de los aniversarios²¹⁶, para 1937 y 1987 respectivamente. Ambas fueron citadas en este trabajo.

A través de estas publicaciones “La Fraternidad” ofreció un relato oficial de su historia. Para Jean Bazin “el relato histórico siempre es una trampa” y frente a ella el investigador despliega sus herramientas de intelección, la vigilancia epistemológica que requiere todo acercamiento a las fuentes. Se trate de documentos conscientes o inconscientes, Le Goff (2005: 109) propuso que las condiciones de producción del documento tienen que ser cuidadosamente estudiadas. Con este propósito indagamos las obras de los aniversarios y la revista social.

El *libro del Cincuentenario* tuvo como propósito principal la difusión de la forma de organización y lucha de la Sociedad. No se circunscribió a presentar su

digitalización de sus documentos, en el caso de las revistas se encuentran a disposición pública en la web.

²¹⁵ En Puiggrós, Adriana (1993) “Presencias y Ausencias en la historiografía pedagógica latinoamericana”. En: Revista Argentina de Educación nro. 19, año 11, marzo de 1993. Buenos Aires: AGCE.

²¹⁶ Para el cincuentenario: Fundación. Desarrollo. Obra. Cincuentenario de “La Fraternidad”. Sociedad de personal ferroviario de locomotoras. 1887- 20 de junio- 1937. Por Juan Chiti y Francisco Agnelli. Para el centenario: “Rieles en lucha. Centenario de La Fraternidad. 1887- 20 de junio- 1987. Aporte para la historia del sindicalismo argentino”. Por Jorge Larroca y Armando Vidal. Ver los índices de ambas obras en el Anexo 4 de esta tesis.

historia a los propios maquinistas y fogoneros de locomotoras sino ofrecer al conjunto de trabajadores sin aparente organización, una modalidad gremial que permitió 50 años de existencia y varias victorias en las luchas para las mejoras de los trabajadores.

Nuestra intención es, simplemente, dar a conocer al mundo trabajador, como al que se interesa por esta clase de trabajos, un sistema de organización y métodos de lucha cuya eficacia puede constatarse mediante la lectura de los diversos capítulos que esta obra contiene.

(...) nuestros deseos son que el modesto trabajo presentado permita favorecer con enseñanzas, hechos verídicos y citas fidedignas, al resto de la clase trabajadora que aún no ha llegado a organizarse para la defensa de sus propios intereses. (Chiti y Agnelli, 1937: 6)

Para los propios fogoneros y maquinistas asociados a “La Fraternidad”, el propósito de la obra fue instructivo, ubicándolos como los principales artífices de su éxito. Propuso la Comisión de Prensa en su Informe:

¿Qué decir de los beneficios logrados por sus asociados? Pese a sus detractores, no existe organización en el país que pueda exhibir un cuadro tan brillante; todo su personal escalafonado, reglamentadas sus condiciones de trabajo, escuchadas sus quejas y reclamos por las empresas y gobierno, indica, evidentemente, el acierto tenido por sus iniciadores que eligieron el camino recto que los conduciría al éxito.

(...) Todo esto y mucho más, que sería largo enunciar, aunque sea en forma superficial, nos lo trae este libro, escrito en lenguaje sencillo y accesible a las mentes de trabajadores, para los que se destina. Creemos que llena un vacío por largo tiempo esperado. (Informe de Comisión de Prensa, En: Chiti y Agnelli, 1937: 575)

La organización del libro fue temática y estuvo compuesta por doce capítulos a través de 573 páginas. En sus primeros títulos (Cap. I) ubicó a La Fraternidad en una determinada filiación, la del movimiento obrero y el gremialismo. Tanto en el capítulo I como en el X, se construyó un relato por fuera de la Sociedad, inscribiéndose en el movimiento obrero, uno, y de movimiento ferroviario, otro. Los capítulos que siguieron (Cap. II a IV) presentaron el encuadre que sostuvo la organización: las regulaciones de los estatutos y sus reformas, las formas de organización, centralizada y con fuerte disciplina corporativa, las formas que

llevaron adelante sus reivindicaciones. En los capítulos V y VI, se historizaron sus reivindicaciones y listan sus conflictos. Los capítulos VII y VIII constituyeron lo que ellos denominaron “pilares de la unidad gremial”, el levantamiento intelectual, la solidaridad interna y externa con otros trabajadores a nivel local e internacional. En los capítulos IX y XI, presentaron datos de la organización, activos e inmuebles como signos materiales de afianzamiento y solidez económica del gremio; como así también el conjunto de personas que sostuvieron la Sociedad a través de comisiones directivas, honorarias, cargos de importancia, etc. Entre las conclusiones, los autores presentan las “obras que aún faltan realizar” como programa abierto a 1937 sobre la base del devenir que sintetizó la obra.

Entre las fuentes utilizadas para su producción, varias veces transcritas en su totalidad, se encontraron los Estatutos, Actas de Asambleas, Circulares, Notas, Leyes, Memorias de la Comisión Directiva, Escalafones, Reglamentos, Salarios, Programas para exámenes, Inventarios, etc. Se presentaron además cuadros y datos cuantitativos sobre el desarrollo de la Sociedad, cantidad de socios, propiedades sociales, balances, etc., junto a imágenes ilustrativas del adelanto societal. Es de destacar la mención, en distintas partes del trabajo, de la ruta llevada adelante para la compilación de información extra que validara sus afirmaciones, en particular en los primeros años de su fundación, cuando el registro fue mucho menos minucioso que en los años siguientes.

Por diversas causas los archivos sociales, principalmente dentro de los primeros quince primeros años de vida de La Fraternidad están incompletos, careciéndose por consecuencia, de una documentación concluyente que pudo haber facilitado enormemente nuestra labor. También debimos recurrir, en procura de datos y documentos importantes, a los socios fundadores o familiares de estos. (Chiti y Agnelli, 1937:6)

A partir de la publicación de la Revista social en 1907, fue posible seguir en sus páginas los debates de coyunturas que la sociedad atravesó en su devenir. Durante los primeros 20 años, sin embargo, se confirmó la hipótesis que sostiene a este período como de indiferenciación y posterior organización y legitimación “hacia adentro”. La falta de documentación entre 1887 y 1907, los primeros 20 años de la

Sociedad, coincidió con una materialidad del archivo menos continuo y documentado. Distintas son las causas de esas lagunas, así lo explican los autores del cincuentenario, probablemente antes de la reorganización de 1895:

Quando la sociedad había adquirido cierto renombre eran tan perseguidos sus hombres como el local social central, que todo lo que hacía lo era bajo el mayor de los hermetismos. La secretaría social funcionaba en forma clandestina. El escudo era imposible colocarlo en la puerta de la calle. Las reuniones de la CD se efectuaban en secreto y sólo los asociados sabían cuáles eran los miembros que la componían. (Chiti y Agnelli, 1937: 34)

La ausencia de fuentes documentales otorgó a “La Fraternidad” una labilidad en la construcción de su relato que permitió opacar un período de poca representatividad y efectividad en las luchas del gremio.

El *libro del Centenario*, “Rieles en lucha”, propuso un recorrido por los 100 años de historia fraterna. Su principal referente para los primeros 50 años de historia fue la publicación del cincuentenario, esta vez resumida y organizada cronológicamente.

A cien años de La Fraternidad, en el momento de las más cálidas y justas evocaciones, queremos rendirle homenaje al homenaje que ellos tributaron a la organización. (...) El libro del cincuentenario es la primera gran recopilación de una lucha que continúa. Más que un libro es un tesoro de nuestra cultura. “El libro del cincuentenario. Homenaje al homenaje”. (RLF, mayo junio de 1987, N° 1275, Año LXXIX, págs. 76 y 77).

Se estructuró a través de una introducción, doce capítulos organizados desde la fundación hasta los festejos del centenario, y tres anexos, contando con una totalidad de 267 páginas. Mientras que la primera parte recuperó sintéticamente el trabajo realizado en la publicación anterior, el relato a partir de 1930 se organizó más cercano al devenir de la coyuntura política general y de los ferrocarriles en particular, que a la propia dinámica del sindicalismo en su conjunto o al propio gremio de los conductores de trenes, aún cuando el subtítulo del libro propuso “aportes para la historia del sindicalismo argentino”. Esta fuente ha sido menos consultada por el período que incluye y que excede el trabajo de esta tesis, como por la cosificación del discurso que presenta de los primeros años de la organización.

Como fuentes para el análisis de la construcción del discurso “fraterno” en tanto objeto de indagación, permitió establecer comparativamente los cambios de los relatos entre 1937 y 1987. En el primer caso el relato se construyó más cercano a las columnas de la revista y de los documentos fundacionales, cuyos textos fueron las principales fuentes para la construcción de la publicación. Los festejos del centenario se encuentran más lejanos al período fundacional y en una coyuntura absolutamente distante –el libro se publica en 1987, luego de algunos años de democracia y habiendo atravesada la dictadura cívico militar que fue tan cara para el sindicalismo argentino-, ofreciendo miradas más generales que simplificaron la transmisión de un pasado que teleológicamente invita a leer las victorias del presente. En este sentido, guardaron una función instructiva, transmitiendo un relato heroico en la historia de las luchas de la Sociedad, un pasado que invita a las nuevas generaciones a filiarse con esa herencia.

La Revista “*La Fraternidad. Órgano oficial de “La Fraternidad” Sociedad de Maquinistas y Fogoneros de Locomotoras*” (RLF) constituyó un documento clave en esta investigación para relevar el devenir del gremio. Su publicación se inició en 1907 y desde entonces se publicó regularmente. Entre sus propósitos se fijó como lazo de unión, vinculando a los socios dispersos pero unidos moralmente por el fin fraternal.

La RLF buscó instituirse como órgano de comunicación oficial entre la Comisión Directiva Central y cada uno de los socios en una pluralidad de tópicos. Su distribución se aseguró a través del tren, llegando a cada uno de los galpones de las distintas estaciones de la red. Fue a partir de la revista que el gremio registró en forma escrita las principales novedades relacionadas con la Sociedad. Esta publicación se escribió al calor de cada coyuntura por las que atravesó la Sociedad, por tal motivo la lectura completa de la serie permite conocer marchas y contramarchas, alternativas descartadas, decisiones antagónicas para la configuración hegemónica del discurso oficial. Al mismo tiempo, en la medida que se legitimaba la

Sociedad hacia el conjunto de los trabajadores, la redacción central cristalizó algunos relatos como verdaderas leyendas gremiales²¹⁷.

Por otro lado, sus columnas fueron fuente para la redacción de otras publicaciones obreras como “La Vanguardia” en el cual se replicaron textualmente los comunicados confeccionados por la redacción central y para la misma revista al repasar los años anteriores, rendir homenajes o recordar sus luchas. En efecto, la RLF fue el documento central a partir del cual se rastrearon las experiencias pedagógicas llevadas adelante por la Sociedad. Además de constituir una fuente fundamental para esta tesis, se volvió objeto de indagación en sí misma entre las producciones fraternas y en la deconstrucción del sujeto fraterno.

Una marca del lazo que une las tres publicaciones y que mantiene continuidad en un mismo discurso es la forma en que se prologa/inaugura cada una de ellas. En el número 1 del Año I de la revista, en octubre de 1907, la redacción presenta los propósitos de la publicación bajo el título de “Dos palabras”, y a través de la presentación del programa deja inaugurada la labor. “Dos palabras” es el introito que los autores Juan Chiti y Francisco Agnelli eligen para presentar el libro del cincuentenario antes del índice que presenta los “Asuntos que se tratan en este libro”. Finalmente en la presentación de los autores al libro del centenario vuelven a proponer “Dos palabras” para presentar el trabajo en el marco de los festejos del centenario de la Sociedad. Sólo dos palabras bastan para la presentación de una historia cargada de palabras prolijamente concatenadas.

La distancia temporal que cada una de estas fuentes presenta respecto a los hechos marca la distorsión del relato que escribe; a mayor distancia, el relato panegírico aparece con más fuerza. Aún en sus diferencias, los tres tienen un propósito fuertemente instructivo: subyace la intencionalidad de generar un discurso común y una identidad amalgamada en el conjunto de los trabajadores agremiados a

²¹⁷ Los aniversarios sociales son un ejemplo de esta operación respecto al relato construido en torno a la primera Comisión Directiva de 1887. Otro ejemplo es la muerte del maquinista Carlos Gallini de Rosario.

“La Fraternidad” a través de sus luchas, solidaridad e inscripción a la gran familia fraterna.

6.2. Regeneración moral, muda y en acetato

En 1927 “La Fraternidad” produjo su propia película. Las referencias al film se encontraron en el libro del cincuentenario como un elemento más de las acciones que realizó el gremio en su medio siglo de historia. En las memorias se inscribió entre las acciones de propaganda y enseñanza, como “obra cultural y de enseñanza”.

Otra de las formas de hacer propaganda y obra cultural fue la filmación de una película “Regeneración” (...). En esa película, a la par que se daba a conocer lo que era “La Fraternidad” y cual el trabajo del obrero ferroviario adscripto a la conducción de locomotoras, dejaba tras de sí enseñanzas positivas acerca de los peligros del alcohol y las malas compañías (Chiti y Agnelli, 1937: 359).

Con los mismos propósitos en “pro de las buenas costumbres, de la cultura y del trabajo” (Chiti y Agnelli, 1937: 360) se realizaron conferencias, actos teatrales, conciertos y radiofonía. Para contribuir, junto con otras acciones “a la educación moral e intelectual de sus socios, amigos y hasta extraños”, “La Fraternidad” contó con un teatro de su propiedad.

A diferencia de la publicación del cincuentenario, donde el objetivo estuvo puesto en la publicidad del gremio y la instrucción de sus socios, el libro del centenario destacó la realización de la película para la concreción de un hogar de niños huérfanos. En el conjunto de imágenes que los autores propusieron para recorrer distintos momentos de “La Fraternidad” desde 1887 hasta 1987 se publicó una escena de la película en la cual aparecen sus protagonistas. El epígrafe la presenta como sigue:

A fines de 1927 se estrenó en Buenos Aires la película “Regeneración”, producida por La Fraternidad con el sello de “Rapad Film”. Fue dirigida por el entonces celebrado actor Nelo Cosimi, quien encarnó el primer papel secundado por la popular actriz Chita Foras. Se trataba de un drama social de ambiente ferroviario, con final reconfortante. El film se realizó con el propósito de

recaudar fondos para la construcción de un hogar para hijos de ferroviarios fallecidos. (Larroca y Vidal, 1987, Anexo imágenes)

La película fue difundida en el medio fraterno y replicada en “La Vanguardia” días previos a su estreno²¹⁸ donde se presentó el argumento principal. El día posterior a la presentación en público se anunció el comienzo de las obras para las cuales se destinaron los fondos.

El martes 16 de enero de 1928, las seccionales locales de “La Fraternidad” y la Unión Ferroviaria han dado comienzo a la construcción del edificio social en Remedios de Escalada. Av Pavón entre Arrascaete y Pedro Sala. (La Vanguardia, martes 17 de enero de 1928, p. 6).



Imagen 20: Nelo Cosini y Chita Foras, protagonistas de la película “Regeneración”
En: La Vanguardia, Lunes 9 de enero de 1928, p. 16.

²¹⁸ Foto de Nelo Cosini y Chita Foras. Interpretes principales de la película “Regeneración” cuyo estreno se ofrecerá en breve. La Vanguardia, lunes 9 de enero de 1928, p. 16.

Luego de su estreno, la película fue enviada al Congreso de la Federación Internacional de los Obreros del Transporte donde fue proyectada a los congresistas (Chiti y Agnelli, 1937: 360).

La película “Regeneración” fue un drama del cine mudo argentino de la década del 20 que se caracterizó por su carácter amateur y el bajo costo de producción²¹⁹; no obstante el gremio se valió de uno de los directores representantes de su época, Nelo Cosimi²²⁰, para la realización del film. El elenco lo integró el mismo Cosimi como actor principal junto a Chita Foras, “heroína obligada de sus películas y esposa en la vida real”²²¹. Chita Foras fue además una estrella cotizada en el cine local, según las revistas cinéfilas “decretaba éxitos y promovía considerablemente expectativas entre los amantes al espectáculo cinematográfico”²²². El elenco se completó con Floren Delbene -galán por excelencia en la transición del cine mudo al sonoro, según las revistas- y Emilio Firpo.

El italiano Nelo Cosimi fue uno de los precursores del cine argentino²²³, contemporáneo a los cineastas José Agustín “el negro” Ferreyra, Leopoldo Torres Ríos, Roberto Guido, Edmo Cominetti, Rafael Parodi, Julio Irigoyen, Ricardo Villarán, entre otros²²⁴. Si bien la formación de sus directores fue de procedencia muy variada, la década se caracterizó por una temática realista y social moralizante (España y Manetti, 1999: 245). Las preocupaciones morales fueron abordadas desde

²¹⁹ “Nelo Cosimi, el William Hart Argentino”, En Sintonía, 1929.

²²⁰ Nelo Cosimi nació en Macerata en 1894 y murió en Buenos Aires en octubre de 1946. Sus primeros trabajos como actor fueron en 1917 a raíz de un pedido de aficionados que hizo Ferreyra, su primer director y maestro en el recorrido por el cine argentino. Al poco tiempo de integrar “El tango de la muerte” (1917), Cosimi adquirió gran popularidad durante más de una década y mantuvo en forma indiscutida el primer puesto del cine mudo, “puesto que el cine parlante vino a quitarle” (En: “Nelo Cosimi, el William Hart argentino...”). Debutó como director en 1922 y a partir de allí dirigió varias películas entre los años 20 y 30, años del auge y ocaso del cine mudo argentino. Con la aparición del cine sonoro no consiguió encontrarse como realizador y su estrella comenzó a apagarse.

²²¹ “Los precursores del cine argentino (II). De Ferreyra (1917) a Cominetti (1929)”. Por Ricardo Vera. En Revista Sintonía, s/f, p. 13-15.

²²² “Nelo Cosimi, el hombre que asegura haber filmado ciento veinte películas”, por Carmelo Santiago. Del Cine Nacional. En Revista Sintonía, 13/08/1936.

²²³ “Nelo Cosimi, “pioneer” del cine nacional reaparecerá en “La caravana que pasa”. En Revista Sintonía, 7/9/1935, s/p.

²²⁴ En 1926, Ferreira junto a Emilio Peruzzi, J. Moghia Barth y Nelo Cosimi constituyen “La Unión Cinematográfica Argentina” (En: “Los precursores del cine argentino II...”).

el género dramático con propósitos instructivos a través de una dura lección de vida; la película “Regeneración” no escapó a esa caracterización. Las películas de Cosimi revelaron su predilección por el cine popular con afán paisajista que sería una característica esencial en su carrera²²⁵, especialmente emplazándolas en el mundo portuario y las actividades campestres (España y Manetti, 1999: 246).

Pocos años antes de la realización de la película, “La Fraternidad” había publicado en las columnas de su revista una nota sobre “Los peligros del cine” (RLF, Año XVII, Núm. 342, 5 de septiembre 1925, p. 11-12). Allí advertía la doble cara de los progresos de la ciencia, por un lado, por los avances que propuso, y por otro por los trastornos y perjuicios que originó. Comparándolo con la pólvora, la electricidad y hasta el vapor y la máquina; el cinematógrafo provocaba, para el autor de la nota, males de orden material y moral.

Ese entretenimiento tan inofensivo en apariencia es a nuestro ver factor principalísimo de esa relajación moral, de ese inquietante recrudescimiento que se observan en muchos aspectos de la delincuencia, especialmente el de la criminalidad... El efecto de ciertas películas cinematográficas de orden delictuoso y policial, cuya exhibición debiera ser rigurosamente prohibida, sea extraordinariamente pernicioso para la estructura en formación de los niños. (M Rodríguez Méndez. Agosto de 1925. En: RLF, Año XVII, Núm. 342, 5 de septiembre de 1925, p. 12).

Sin embargo, el atractivo que proponía el cine no podía compararse a ningún otro medio en relación a la novedad e interés que generaba en el público en general, asegurándose de ese modo una buena publicidad. A través de la película “La Fraternidad” podía extender sus enseñanzas a los trabajadores ferroviarios, a la clase obrera argentina y al público en general, y dejar su moraleja sobre las desventuras de los obreros apegados a los vicios y las malas influencias.

Las preocupaciones morales que habían caracterizado la década sedimentaron en la decadencia del cine mudo²²⁶ a través de la fábula dramática en función de una

²²⁵ Nelo Cosimi (1894-1945) “La época muda del cine argentino” (Reseña Bibliográfica). Publicación del centro de investigaciones de la historia del cine argentino. Buenos Aires, julio de 1958.

²²⁶ “25 años de cine nacional. Una recordación anecdótica de los “tiempos heroicos” de la pantalla criolla”, por N. Chaitin. En Revista Sinfonía, s/f, s/p.

enseñanza perdurable y una dura lección de vida (España y Manetti, 1999: 247). Las películas presentaron lineamientos políticos tras un aparente apoliticismo; sus preocupaciones, los temas elegidos, el paisaje donde se desarrollan la trama y los protagonistas de los films dejaron entrever los avances de nuevos sectores sociales sobre la estructura de la vieja oligarquía. Ferreyra lideró una corriente popular en el cine que tuvo influencia en su discípulo Cosimi y la película “Regeneración” fue una muestra de aquel legado.

El film se desarrolló en el ambiente ferroviario, en la estación de Remedios de Escalada del Ferrocarril Sud. Sus protagonistas fueron dos obreros ferroviarios, fogoneros en carrera para el ascenso a maquinistas, compañeros de trabajo y familiares por accidente. En las líneas que siguen se expone la trama del film tal como fue promocionado, próximo al estreno, en los distintos medios de la época²²⁷:

Alfredo y Francisco son fogoneros de caldera; ambos trabajan en la estación de Remedios de Escalada, Ferrocarril del Sur. Mientras que Francisco es un buen trabajador y demuestra ser un verdadero hombre en todo lo que hace, Alfredo cede a los vicios, arrastrado por un amigo poco digno de confianza que no lo deja ni por un instante.

Esteban, otro trabajador ferroviario, es el capataz de la estación de Remedios de Escalada, donde se ha ganado el respeto tanto de sus superiores como de sus subordinados dada su decencia y honestidad. Es viudo, y siente un gran afecto por sus dos hijas, Dora y Lola, a quienes desea encaminar por el camino correcto.

Francisco es promovido a ingeniero [maquinista], y establece un hogar con Lola; siempre se lo ve comportándose de manera apropiada. Alfredo va por el camino equivocado, luego de que todos se hartan de él, es despedido por estar borracho en el trabajo. Su amigo lo convence de secuestrar a Dora, la otra hija de Esteban, para vengarse de su despido.

Luego de tres años, la casa de Alfredo está en ruinas, consecuencia del abuso del alcohol, mostrando que tan bajo puede caer un alcohólico.

La casa de Francisco es la otra cara de la moneda; vive feliz con su esposa y pequeño hijo, pero sufre ya que su hijo está enfermo, y en su hora más triste debe dejarlo en manos de los doctores ya que su deber como trabajador lo llama al ferrocarril a cumplir con su trabajo.

Alfredo maltrata a Dora porque esta no puede conseguirle suficiente dinero para satisfacer sus bajos instintos, pero gracias a que le pide a Francisco y Lola,

²²⁷ Optamos por la transcripción completa. Aunque resulta extensa nos permitirá presentarla en su totalidad para en el capítulo siguiente analizarla en sus partes.

puede llevar algún dinero a casa. Su malvado amigo toma ventaja de la circunstancia para incitarlo, diciéndole que Dora lo engaña con su cuñado Francisco.

Alfredo, cautivado por su amigo, le cree esto y mucho más, y hasta lleva a golpear a Francisco, pero la apariencia calma de Francisco, sus reprimendas y buenos consejos tocan el corazón de Alfredo.

Su viejo trabajo se le es devuelto, luego de que sus compañeros y su ingeniero Emilio así lo pidieran. Una vez que se le restablece el trabajo, y con el perdón de todos, incluso el de Esteban, hay solo una cosa que lo hace infeliz: el recuerdo de su infiel amigo, quien, perdido en el mundo, continúa arrastrando su miseria. Pero una noche, sabiendo que Alfredo estaba conduciendo su tren, el número 323, el “amigo”, consciente de que su amigo se encontraba lejos de casa, se dirige hacia allí con malas intenciones, pero borracho como siempre no se da cuenta de la proximidad del tren mientras cruza las vías y es muerto por la locomotora que coincidentemente conduce Alfredo.

Alfredo es redimido, el obstáculo ha desaparecido, el infiel amigo que trataba de hundir ambos hogares en un abismo se ha ido y nuevos y prometedores horizontes se abren para ambos fogoneros; el trabajo y la honestidad están de nuevo en control, y Alfredo se ha vuelto un hombre bueno tanto para la humanidad como para el progreso. (La Vanguardia, jueves 12 de enero de 1928, p. 12)

La película, que se estrena en el período de entreguerras nos ubica además en la idea de regeneración social y moral que caracterizó la época. A lo largo de la trama se presentaron dos modelos de obreros cuyos caminos podían bifurcarse y alcanzar finales muy alejados entre sí. Re-conducirlos hacia el camino correcto fue una de las acciones educativas que realizó “La Fraternidad” a través de la organización colectiva y la adscripción al gremio. Para aquellos trabajadores para quienes la *regeneración* no era posible, sólo se presentó la muerte silenciosa y justiciera como única vía para poner fin a una vida descarriada.

La realización de la película es un indicio más de la presencia y reconocimiento social que tuvo el gremio ferroviario durante el período. Evidencia solidez económica sin la cual no hubiese sido posible la concreción del film, cuyos costos fueron solventados en forma completa por los fondos sociales. Esa solidez permite leer la realización de la película como exteriorización de su poder, reflejo de la consolidación que logró frente al conjunto de foguistas y maquinistas, los ferroviarios en su conjunto, las empresas y el Estado. La construcción y mudanza a

un nuevo edificio social²²⁸ fue otra muestra más de esa exteriorización; todas concreciones que se logran hacia el fin de la década del 20, coincidente con el fin del período estudiado en el cual se buscó argumentar la hipótesis de consolidación del dispositivo de regulación del saber del trabajo de los foguistas y maquinistas ferroviarios, monopolizado tendencialmente por “La Fraternidad”.

¿Cuáles de estos elementos fraguó “La Fraternidad” como superficie de identificación para la construcción identitaria del ferroviario, foguista o maquinista de locomotoras, miembro de la Sociedad? Con fines analíticos diferenciamos tres unidades de sentido del discurso fraterno que buscó transmitir la película alrededor de la figura del obrero ferroviario²²⁹: 1. El hogar y la familia del obrero; 2. La solidaridad y unión gremial entre trabajadores; 3. Los trabajadores, hombres buenos para la humanidad y el progreso. Mientras que el primer punto presenta la vida privada del obrero, el segundo punto gira alrededor de su vida pública como trabajador en su puesto de trabajo y en el vínculo con el resto de los trabajadores de su gremio. El tercer punto va más allá de ambos y entroniza la figura del maquinista ferroviario en el marco de la sociedad en que vive.

Estos núcleos de sentido tienen su correlato en la construcción identitaria del obrero ferroviario asociado a “La Fraternidad”. La Sociedad no sólo procuró impartir enseñanzas alrededor de cada uno de estos puntos sino además estableció las características que debían asumir cuando se trataba de los maquinistas y foguistas ferroviarios.

²²⁸ El proyecto de la "casa propia" permitió concretar la construcción del actual edificio social en la calle Hipólito Yrigoyen, a una cuadra de distancia del edificio del Congreso Nacional, epicentro del debate político legislativo.

²²⁹ Se toma como referencia para el análisis la trama que presenta “La Fraternidad”. Lamentablemente, no hay copias consultables de las películas argentinas del cine mudo de este período, todas se perdieron por unas u otras causas. El registro visual podría haber aportado otros elementos de análisis que no están presentes en este breve relato escrito que se publicó en los medios gráficos y que transcribimos en forma completa (sus vestimentas, gestos, la estética de los lugares que ambientan, etc.), sin embargo no por ello dejamos de verla como una fuente de gran condensación de sentidos y un analizador privilegiado.

6.3. El sujeto fraterno

a. El hogar y la familia del obrero

La vida privada del obrero se caracterizó a través de distintos elementos: el ambiente donde vivía, las relaciones que establecía, los hábitos que desenvolvía en su cotidianeidad. Para alcanzar la moraleja final que tuvo la película la trama se organizó a partir de dos modelos dicotómicos bien diferenciados, el “obrero bueno” y el “obrero malo”. Si el primero se presenta como modelo impoluto a seguir, “el obrero malo” tiene una doble faceta entre el arrepentido que encuentra perdón y redención, y a quien le cabe un destino irremediabilmente trágico.

Francisco y Esteban representaron los buenos ejemplos a seguir, uno a través de su condición de obrero, otro como capataz. Francisco “es un buen trabajador y demuestra ser un verdadero hombre en todos los que hace”, como siempre se comporta “de manera apropiada” en su hogar se abren “nuevos y prometedores horizontes”: es promovido a maquinista, establece un hogar con una buena mujer – Lola- y vive feliz con su esposa y su hijo. Aún habiendo actuado correctamente, Alfredo sufre por su hijo enfermo sin embargo su dolor no doblaga el deber hacia el trabajo que lo cumple inquebrantablemente. También su carácter forja su condición de “buen obrero”. Presenta una “apariencia calma” incluso frente a la furia y los golpes, que los devuelve con ayudas económicas, reprimendas y buenos consejos. El trabajo y honestidad mantienen su hogar y su vida bajo control.

Esteban, por su parte, es un trabajador ferroviario que cumple funciones como capataz en la estación de Remedios de Escalada. Con su decencia y trabajo, logró el respeto de sus superiores y subordinados. Esteban es viudo, solo y con gran afecto se ocupa de sus hijas a quienes desea encauzar por el camino correcto. En una oportunidad se enfrenta con la situación de despedir a un obrero a su cargo por estar borracho en el trabajo; sin embargo frente al pedido de sus compañeros y observando el arrepentimiento del trabajador, Esteban revierte su decisión y le ofrece su perdón por todo el daño que provocó en el trabajo y en su familia, secuestrando y maltratando a su hija.

Respecto a la dimensión familiar del obrero, “La Fraternidad” proporciona algunas enseñanzas para el cuidado de los niños y organiza iniciativas para encaminar a los hijos de los socios hacia el estudio y el trabajo. A través de su revista instruyó sobre las “buenas costumbres” que debía guardar la crianza de los niños, “si se quiere triunfar en la vida”, a través de una buena nutrición y una atmósfera de felicidad y bienestar, (“La crianza del niño. Consejos teórico-prácticos”, RLF, Año XVII, Núm. 345, 20 de septiembre de 1925, p. 7-8). También a través de sus escuelas y bibliotecas seccionales se promovieron iniciativas para los hijos de los trabajadores.

Sobre la Biblioteca “Confraternidad”: ... un claro quedaba en la obra social sin estímulos para su realización: era el de vincular a los familiares y en especial a los niños de los fraternales a las instituciones y a la actividad cultural de nuestra organización. Para lograrlo fue creada la biblioteca escolar con libros para estudios primarios y secundarios, y anexa a la biblioteca social. La biblioteca realiza además conferencias de divulgaciones varias periódicas, y permanece habilitada para la lectura y retiro de libros dos horas diarias.

(...)

Visto el número y la constante asistencia de niños hijos del personal a la biblioteca [se resolvió] la organización de excursiones de estudio y otros actos similares y estimular a la vez con premios recordatorios a los más asiduos... (Anexo 4, Registro 22, XIII).

Los personajes de Alfredo y su “amigo” -siempre entre comillas y nunca nombrado por su nombre de pila-, representan en la película los malos ejemplos. Para el trabajador descarriado que logra arrepentirse y redimirse, su responsabilidad aparece minimizada. Más bien se lo representa como un hombre demasiado influenciado por ese “mal amigo”, “poco digno de confianza que no lo deja ni por un instante” y que logra torcerlo invariablemente del camino correcto.

Alfredo cede a todo tipo de vicios y elige el camino equivocado provocando problemas en su trabajo y con sus compañeros. El abuso del alcohol lo lleva a realizar acciones irracionales: se presenta a trabajar ebrio y pierde su trabajo, busca vengarse y secuestra a la hija del capataz que lo despidió, maltrata a la mujer, la obliga a conseguirle dinero, se deja engañar y manipular, golpea a sus compañeros. “Alfredo está en ruinas”. Su amigo vive la misma vida, borracho y “perdido en el

mundo, continúa arrastrando su miseria”, incita a través de mentiras a su amigo y sus malas intenciones guían su accionar.

Desde los primeros números, la redacción de la revista oficial impulsó distintas campañas contra el abuso alcohol. Buscó derribar mitos erróneos de los “defensores del aguardiente, del vino y de la cerveza” respecto a la bondad de estas bebidas para ofrecer salud, fuerza, calor y alegría. En una de sus columnas (RLF, Año VI, Núm. 77, 15 de mayo de 1913, p. 4) se transcribió el texto “Las bebidas que envenenan” de León Tolstoi. Allí, se ubicó el alcohol como un veneno que poseen estas bebidas y del cual había que alejarse para no terminar echándose a perder. Se presentó comparativamente las conductas del obrero bebedor respecto al abstinentes y el corolario de la comparación fue contundente: mientras que el obrero abstinentes “produce siempre más y mejor”, el obrero bebedor enfrenta por el alcohol “injuria, riñas, heridas, toda especie de crímenes y el rebajamiento de la dignidad humana”. El texto explicó algunos de estos mitos erróneos

Se ha probado también que el aguardiente no calienta, que el calor que produce no dura, y que el hombre después de un momento de exaltación sufre más el frío... en cuanto a la alegría procurada por el vino hoy es superfluo decir que no es la verdadera alegría de la salud. (RLF, Año VI, Núm. 77, mayo 15 de 1913, p. 4).

En el artículo se ubicaron los problemas que causa el alcohol como una cuestión social. En consecuencia, “La Fraternidad” entendió que estando en ese ámbito, el problema era de absoluta injerencia societal y debía intervenir activamente. Por eso desplegó campañas por distintos medios: desde su creación y hasta algunos años posteriores a las grandes huelgas del 1912 y 1917, la revista fue uno de los medios privilegiados desde la CD central lanzó sus campañas.

Las columnas instructivas en este punto siempre buscaron tener un lenguaje directo y presentar el problema por analogías cercanas a la vida del obrero y en algunos casos a través de preguntas y respuestas tal como se organizaron los libros técnicos. La interpelación al trabajador fue directa bajo el lema “Compañero, conserve su salud”, y el énfasis no estuvo puesto tanto en los falsos beneficios que

tenía el consumo de alcohol sino en las enseñanzas para mantener la salud del obrero fortalecida como única herramienta que posee el trabajador para reproducir y mejorar su vida y la de su familia:

1. ¿A qué se parece el cuerpo? A un taller o fábrica. 2. ¿Quién es el director? El cerebro. 3. ¿Es el alcohol bueno para el cerebro? No, es muy dañino. 4. ¿Cómo hace daño? Vuelve el cerebro enfermizo y estúpido de manera que no puede desempeñar sus funciones. 5. ¿Qué es el corazón al cuerpo? La máquina. 6. ¿Cómo afecta el alcohol al corazón? Lo hace trabajar rudamente. 7. ¿Cómo hace esto? Cubre el corazón con gordura, que no es sana, y lo debilita y hace latir el corazón más ligero y lo gasta. 8. ¿Cómo roba el alcohol a la sangre? Roba el alimento, bebida y color de la sangre. 9. ¿Qué es el alcohol para el cuerpo? Un veneno. 10. ¿Es el cuerpo usted mismo? Es la casa en que vivo. 11. ¿Qué es usted mismo? Mi alma. 12. ¿Por qué debe conservar Ud. su cuerpo limpio? Porque es la morada del alma y el templo de la vida. (RLF, Año XII, Núm. 226, 5 de noviembre de 1920, p. 15).

También fueron los mismos socios quienes escribieron en la revista enviando sus líneas desde las seccionales sociales a la redacción central. Fue el caso de “Un confraternal” de Villa Diego (RPB) quien dedicó sus reflexiones a los compañeros, principales destinatarios de sus notas: “En mi corta experiencia he podido apreciar a donde van a parar estos hombres”. El texto advirtió sobre los destinos de los hombres alcoholizados: las cárceles, el manicomio, el hospital. Sobre los desórdenes que generaba en su carácter: “el hombre alcoholizado no conoce la razón ni la vergüenza”, “hace al hombre semejante a las bestias”, “es pendenciero e iracundo, deshonesto”. Pidió a los compañeros que trabajen en las seccionales para que se abandone ese vicio que hace “perder toda reputación y buena fortuna” y viviendo sin piedad y sin amor a nadie, introduce el caos en su familia, logrando el desprecio y la pérdida de confianza de sus seres más queridos (RLF, Año XV, Núm. 300, 5 de diciembre de 1923, p. 14).

Las seccionales sociales hicieron sus propias campañas a través de las bibliotecas y escuelas técnicas seccionales; en muchos casos, los propósitos de creación se asociaron a la lucha contra estos males.

La escuela y Biblioteca. Se constituye la escuela y biblioteca anexa a LF, con los siguientes propósitos: (...)

c) Extender entre los asociados la cultura en todas sus manifestaciones y combatir el alcoholismo, el juego y demás vicios que degradan a la especie humana.” (Anexo 4, Registro 16, VIII)

3º- Combatir el alcoholismo para cuyo fin podrá organizar conferencias, imprimir folletos, etc. (Reglamento interno del Instituto teórico práctico de Rawson, provincia de Buenos Aires; Anexo 4, Registro 30, XV) y (Estatuto Biblioteca y Escuela Justo Daract, San Luis; Anexo 4, Registro 38, XVIII)

La mujer ocupó en la vida de estos obreros y sus hogares un papel significativo: el personaje Esteban era viudo, aunque su esposa ya no estaba en el hogar, él cuidaba afectuosamente y con dedicación a sus dos hijas, Lola y Dora, fruto de esa unión. En la trama se advierte la preocupación de Esteban de “encaminar por el camino correcto” a sus hijas, ambas mujeres. Recorriendo el argumento, una de las formas de encaminarlas fue procurar que elijan un buen hombre, que sea trabajador y provea de hijos a la familia. En la película, Lola conformó un hogar modélico con Alfredo, con quien tuvieron un hijo; sin embargo para Dora no corrió la misma suerte. Nuevamente se utilizaron ejemplos dicotómicos para presentar, a través de los personajes, los modelos de buena y mala mujer.

La representación de las mujeres en el film busca ajustarse al canon burgués hegemónico de la mujer moderna: buena esposa, madre y ama de casa que se ocupa de los quehaceres en el ámbito doméstico. Se presentó sumisa frente a las decisiones de los hombres, como en el caso de Dora que busca ayuda en su hermana y cuñado para conseguir el dinero que la obliga Alfredo "para satisfacer sus bajos instintos". Lola por su parte, es quien cuida al hijo enfermo mientras Alfredo trabaja²³⁰.

²³⁰ Según Lobato (2007: 284-285) dividió los papeles sexuales de varones y mujeres en pares dicotómicos donde uno estaba subordinado al otro: varón (marido)/ mujer (esposa y madre); trabaja y consigue bienes/ los reúne y ahorra; gana dinero y provisiones/ no los derrocha; trata con muchos hombres/ habla con pocos; ser “social”/ ser solitaria y retraída; saber hablar/ presumir el silencio; ser dádivo/ ser ahorradora; presentar el aspecto que guste/ arreglarse como conviene; ocuparse de todo fuera de la casa/ supervisar y ordenar el hogar.

En el artículo sobre “La crianza del niño” que publicó la revista para propiciar los buenos hábitos en los niños sugirió a las madres, principales responsables de la tarea de crianza, hacerse la siguiente pregunta:

¿En mi hogar prevalece la esperanza, el estímulo, la debida preparación para el porvenir o por el contrario, tienen en él los niños un ambiente de debilidad que será la única causa de los fracasos que en su vida futura vayan a tener por haberseles criado muy consentidos? (RLF, Año XVII, Núm. 345, 20 de septiembre de 1925, p. 7)

Advertidas las mujeres de la tarea que les ocupaba, presentó algunos métodos de la psicología infantil para lograr las bases de una buena educación, sustentados en la salud y bienestar de los más pequeños y especialmente “esenciales durante los dos primeros años de vida del niño”.

Al nacer el niño nada hace por hábitos, puesto que los hábitos se adquieren por repetición de actos. (...) No es tan fácil destruir un hábito y formar otro distinto, pero se logrará, al fin y al cabo, si se estudia la manera de lograrlo (...) Podríamos sugerir el razonamiento, la imitación, la persuasión, distinta preparación en distintos alimentos, recompensas y aún castigos si se llegara hasta su extremo. (RLF, Año XVII, Núm. 345, 20 de septiembre de 1925, p. 8)

Cabe agregar, casi al final de esta tesis, que no es casual que recién en este apartado hagamos referencia a la condición de varón -exclusivamente- que naturalizó como trabajador ferroviario el gremio. Creemos que allí reside también algún sentido acerca del verdadero hombre fraterno, tal como se caracterizó a Francisco en la trama transcrita. Gracias al abastecimiento del hogar que realizaba el hombre, logró alejar a su mujer del ámbito del trabajo, condición de la baja reputación y de moral dudosa para las mujeres que están en el ámbito público²³¹.

²³¹ Las mujeres que debían ganarse la vida o arrimar sustento a los suyos, no eran bien observadas por la sociedad por lo menos hasta los años 60. La falta de legitimidad del trabajo femenino extra doméstico corría tanto para las clases dominantes como para el proletariado. El verdadero papel de la mujer consistía en velar por el hogar, cuidar adecuadamente a los hijos y auxiliar al compañero o al cónyuge en las duras contiendas para ganar derechos. Barrancos, Dora (2008) “Sociedad, mujeres y feministas desde fines del XIX y primeras décadas del XX”. En: Mujeres, entre la casa y la plaza. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, p. 106.

La revista oficial publicó imágenes y representaciones sobre las mujeres de los foguistas y maquinistas y aparecieron para los aniversarios sociales, cuando las seccionales organizaban los festejos del Aniversario de “La Fraternidad”, o de las escuelas seccionales. Las “fiestas sociales” incluyeron distintos eventos, la mayoría de los cuales se realizó al aire libre donde compartían trabajadores, esposas e hijos un día de descanso y comunión fraterna²³². En los números posteriores al aniversario la redacción central publicó las fotografías de esos eventos junto con la transcripción de los programas o breves relatos de sus oradores y actividades. En las imágenes que observamos se desdibujaron los límites entre la familia nuclear y la "gran familia fraterna", el grupo completo de trabajadores, mujeres y niños de cada sección posaron junto a los carteles que anunciaron los festejos.

Otra representación sobre la mujer que estuvo presente en la revista fue a través de la publicidad²³³. Se trató de avisos pagos donde distintas casas comerciales ofrecían una importante variedad de productos a través de catálogos con descuentos y créditos para los trabajadores socios de “La Fraternidad”. La estética que promovieron los catálogos y que se observaron en los figurines de la publicidad se alejaron de la imagen de mujer u hombre trabajador. Para las mujeres se ofrecieron "finos vestidos de voli liso adornado con bordados y plisé"; "elegante modelo de batón confeccionado en yacona de fantasía", vestimenta que utilizaban las mujeres en sus casas al realizar las tareas domésticas; "vestidos para jovencitas en oliens superior para 15 a 18 años" (RLF, Año XV, Núm. 283, 20 de marzo de 1923, p. 42).

También se publicitaron oportunidades con descuentos y en créditos para los hombres. Lejos del trabajador de *overall*, sucio por el carbón que combustiona en la caldera y el aceite que acondiciona la máquina, las propuestas ofrecieron trajecitos importados de pura lana para niños de 2 a 5 años, gorras de buena clase y colores surtidos; sobretodos para varón, casimires de pura lana y corte elegante desde los 7 y

²³² “Día del jubilado y Aniversario de la Escuela Técnica de Tolosa”. Fotos: concurrencia del acto; mesa de señalización con socios; presencia de las camaradas y los niños en el local social. Hubo 200 comensales en el almuerzo de camaradería. (Anexo 3: Tabla de escuelas, Registro 16).

²³³ La publicidad en la Revista fue autorizada por la Asamblea de Delegados de mayo de 1919 y estuvo inscrita en los cambios de formato y contenido que tuvo la Revista para esa época.

hasta los 14 años (RLF, Año XIV, Núm. 266, 5 de julio de 1922, p. 6). Para los hombres adultos se ofrecieron "trajes a medida con casimires ingleses y franceses de la mejor calidad que se importa", "trajes de confección fina para hombre, de buena calidad" (RLF, Año XV, Núm. 290, 5 de julio de 1923).

Sin embargo, junto a las representaciones de mujer, hombre y familia expuestos emergieron otros relatos que dislocaron las imágenes descriptas. El relato de los episodios que sucedieron en la ciudad de Mendoza y Villa Mercedes durante la huelga de 1917 fue un ejemplo. Recordemos que en este apartado no se trata de analizar las prácticas de las mujeres de los "fraternos" en sí mismas -que deben encontrarse muy heterogéneas-, sino más bien las representaciones que construyeron alrededor de ellas en la película, considerando el filme como un analizador del discurso que fraguó "La Fraternidad" respecto al socio.

Las memorias del centenario organizaron un apartado sobre "Mártires obreras", a propósito del capítulo sobre la huelga de 1917 que ubicaron como la "Rendición incondicional de las empresas". El relato las presentó como las "compañeras que le fueron hasta el fin: Josefina Brandano y Adela Montaña" (Chiti y Agnelli, 1987: 65). Allí se relataron los conflictos que sucedieron y el papel que tuvieron esas mártires.

A la una del mediodía debía partir un tren para Buenos Aires y otro para Tunuyán, este último en busca de cargamento de leche para los hospitales locales. Poco antes, la seccional de La Fraternidad había resuelto, en asamblea, impedir la salida de comboyes, especialmente del que se anunciaba con destino a la Capital. Según las informaciones periodísticas, al término de la reunión se organizó una columna encabezada por varias mujeres que llevaban banderas rojas, presumiblemente del partido Socialista, seguidas de unos 400 obreros. (...) La manifestación siguió avanzando. Según se dijo algunos obreros llevaban revólveres en mano. De pronto alguien arrojó una piedra contra el capitán, derribándolo. Un cabo que corrió para auxiliarlo recibió un balazo en un muslo y también cayó al suelo. Se produjo un gran tumulto y sonaron varios tiros en distintas direcciones. Desde el piquete partió una descarga, ignorándose quien la había ordenado. Sobre los rieles cayeron muertas dos de las mujeres y quedaron heridos 16 trabajadores. Instantes después llegó el escuadrón de seguridad y terminó de dispensar a los obreros.
(...)

Con pocas horas de diferencia, en Villa Mercedes, San Luis, se produjo otro incidente armado entre huelguistas y fuerzas de seguridad. Aquellos intentaban detener una locomotora (...) Al ver salir el tren, unos cuatrocientos ferroviarios intentaron detenerlo situándose entre las vías con mujeres y niños. (Chiti y Agnelli, 1987: 64-65).

Esta gesta no estuvo presente en las Memorias del cincuentenario, sin embargo se encuentra entre las del centenario. Se deben advertir al menos dos elementos en el giro del relato, el primero relacionado al contexto de producción y el segundo a la línea política representada a través de la Comisión Directiva Central. Sobre el primer punto, dista un abismo entre la sociedad de 1937 y el sindicato de 1987, en el primer caso la clase obrera había logrado alzar su voz en la escena política sin embargo la mujer aún no sufragaba; 1987 es un contexto muy distinto la apertura democrática había puesto en escena nuevamente los debates entre los partidos políticos y el papel de la mujer en la lucha política hacía varios años había sido reconocido socialmente. Respecto al segundo punto, ya advertimos en otros apartados las diferencias políticas partidarias de los socios de la organización, que pugnaron por alcanzar la presidencia y CD e imponer la direccionalidad política de sus acciones.

La “buena familia” que representa la película se aleja lo suficiente de la realidad de muchas familias obreras de la década de los `20. Sin embargo, y de acuerdo con nuestra perspectiva, la película representa las aspiraciones de esta “elite obrera” –tal como fue caracterizado este gremio-, que se diferencia socialmente del resto de los trabajadores de la época. Entendiéndose más cercanos a los ingenieros y jefes por el saber que poseen, los eligen como sus aliados principales para la organización de su Sociedad. La prescindencia política que replicaron en cada uno de sus reglamentos y estatutos quiso diferenciarlos del resto de la clase obrera, aún luego de atravesar coyunturas de fuerte conflicto laboral y períodos de huelga sostenidos.

b. El obrero en solidaridad y unión gremial

La caracterización del obrero en su ámbito de trabajo también presentó distintas aristas en la trama del film. Por un lado, se ubicó a los trabajadores en relación con una carrera que ofrecía el gremio, a través de nuevos y prometedores horizontes que se abrían ante ellos. Siendo fogoneros de caldera se encontraban frente a la posibilidad de promoción a la categoría de maquinista. El ascenso significaba mejorar el salario y en consecuencia las condiciones materiales de vida del obrero y su familia. Parecieron presentarse dos caminos bifurcados en la película frente a ese horizonte, la promoción, camino elegido por Francisco; o el despido, tal como le sucedió a Alfredo. Si el buen trabajador se comporta de manera apropiada alcanza su ascenso, en caso contrario vagará perdido, sin trabajo, sin amigos y sin ningún futuro promisorio.

“Una de dos: o se es maquinista o no se es. El que sea foguista debe ambicionar lo primero. Estancarse, vegetar sin clases y sin pasar jamás del sueldo de foguista de primera es demostrar poco amor a la carrera o no apreciar el estimulante ejemplo de los que, debido al esfuerzo propio, conquistaron el lauro y con el una satisfacción íntima y el bienestar para sus hogares” (RLF, Año II, Núm. 17, Febrero de 1909, p. 4).

El "levantamiento moral" fue el lema que alzó la Sociedad desde los primeros números de la revista y que alentó luego a la creación de las escuelas técnicas seccionales. "El que estudia, vence... los minutos dedicados al estudio son etapas que acercan al perfeccionamiento moral" (RLF, Año I, Núm. 10, Julio 1° de 1908, p. 1). El sentido que se le asignó a "estudiar" no se limitó solamente a la preparación técnica para aprobar el examen y ascender en el escalafón, significó también una capacitación para la lucha con el propósito del fortalecimiento de su discernimiento autónomo. "Ve lo bueno, aparta lo malo, aplicando lo que resulta beneficioso (...) rompe tutelas de convicciones hechas con moldes" (RLF Núm. 10, *ibídem*). La preparación intelectual y los libros aparecieron como el sostén y la guía para la construcción moral del obrero. Con ese propósito "La Fraternidad" estimuló las prácticas de intercambio en los momentos de ocio, en los depósitos de locomotora, o sobre la máquina en la dupla que forman foguista y maquinista; y también alentó la creación de escuelas y bibliotecas para que el obrero lea, se instruya y crezca intelectual y moralmente.

Sin embargo, el arte, la pintura y la música no fueron bienes simbólicos disponibles para los obreros. Según la revista, se trataría de “placeres intelectuales” vedados para la clase trabajadora para quienes “sólo les queda la taberna, las carreras, el baile arrabalero u otra fiesta de esta naturaleza que ni lleva cultura, ni lleva expansión grata al alma que puede ennoblecer a un hombre” (RLF, Año VIII, Núm. 113, Noviembre 15 de 1914 p. 4). Por eso la mejora intelectual fue proyectada en términos de elevar la cultura general del trabajador, por el esfuerzo y la solidaridad entre compañeros que se tornaban amigos y hasta hermanos mancomunados en la gran familia fraterna.

Otro aspecto del obrero en el ámbito de trabajo se definió por las relaciones que mantuvieron los trabajadores entre sí, con sus superiores y los capataces con sus subalternos y jefes. Todas las relaciones se caracterizaron por el respeto, fruto de la honestidad y responsabilidad que demostraron en el trabajo unos y otros. En el caso de los trabajadores entre sí, la actuación colectiva de solidaridad y unión estuvo presente en distintos momentos: en el hartazgo de sus compañeros frente al comportamiento inapropiado de Alfredo; en el pedido por su reincorporación luego de su arrepentimiento; el perdón de todos y el restablecimiento como uno más en el conjunto de trabajadores de esa sección. La contracara a la unión y solidaridad entre trabajadores fue la soledad y el abandono hacia las malas influencias. El obrero quedaba solo y a merced de los peores vicios sociales; sin embargo el colectivo podía salvarlo; solo a través de ellos y con ellos se encontraba redención posible.

El vínculo "fraterno" entre los trabajadores se promovió en la "armonía entre maquinista y foguista" en la máquina, entre los compañeros de sección y los socios en general. La RLF dedicó algunas líneas entre sus columnas para proponer un tipo de relación entre socios en la locomotora, *"donde no siempre reina la armonía absoluta que en rigor -entiende "La Fraternidad"- debiera existir"* (RLF, Año III, Núm. 27, 28 y 29, Diciembre de 1909, Enero y Febrero 1° de 1910, p. 5). El artículo reconoció los inconvenientes que se generaban entre compañeros de labor por diferencias de carácter, antipatías o amor propio; o las contrariedades privadas que se llevaban al lugar de trabajo. Frente a esos desajustes, "dejémonos guiar por la razón,

que siempre ha de llevarnos por buen camino". La revista traduce la armonía que debía existir entre el personal de la locomotora en la palabra "socio" como síntesis de complementariedad en la dupla foguista- maquinista sobre la locomotora, "dos amigos no solo vinculados por la profesión sino también por el lazo social" (ibídem).

A propósito de la unión y solidaridad que debían guardar entre los socios, el primer número de la RLF representó esta premisa a través de una imagen elocuente, "Fácil es quebrar la rama, pero resulta difícil romper el manojo". En esa oportunidad explicó cómo el esfuerzo de todos es capaz de resistir vigorosamente todos los ataques y que "sin solidaridad, la razón y el derecho son dos palabras vacías de sentido" (RLF, Año I, Octubre 1º de 1907, Núm. 1, p. 1 y 2). En esta dirección la revista alentó el mutualismo y presentó los fundamentos del societarismo como táctica que debían observar las organizaciones obreras para conseguir sus reivindicaciones. "La Fraternidad" se propuso como una organización para mejorar la condición moral y material del obrero, para vivir una vida más culta por un lado, y más confortable, por el otro. La condición de posibilidad para alcanzar esos propósitos fue la transmisión del saber a los trabajadores, para que vean los peligros a los que exponen su organismo con una alimentación deficiente y una vivienda precaria. Allí descansó el fundamento de la organización: "La unión de los trabajadores como medio de conseguir esas mejoras" (RLF, Año VIII, Núm. 113, Noviembre 15 de 1914 p. 4).

Otro objetivo fundamental para La Fraternidad fue asociar a la totalidad de trabajadores foguistas y maquinistas ferroviarios a la Sociedad, de esa manera se aseguró el control del conjunto de los trabajadores del gremio y el mantenimiento de la Sociedad como corporación. Con ese fin lanzó fuertes campañas a través de su revista, interpelando a las secciones sobre el personal no asociado, "un elemento neutro que debe desaparecer" (RLF, Año I, Núm. 7, Abril 1º de 1908, p. 1). Advertía también a esos trabajadores,

Solos serán desoídos, unidos a la falange social serán respetados. No cabe término medio posible (RLF, Año I, Núm. 7, Abril 1º de 1908, p. 1).

Lo que siguió a esa posición dicotómica -“o se es maquinista o no se es”, “no cabe término medio”-, fue un fuerte ataque hacia “los descarriados”. Estos tomaron diferentes formas, por un lado representaron los que se abandonaron a los vicios, como el caso de la película; por el otro, los que se apartaron de la fila social como “amarillos”, “rompehuelgas”, “carneros”, “disidentes”. En la revista se realizaron campañas en contra de estos trabajadores como de sus argumentos opositores. Fue el caso del “camarada Francisco Rosanova, ex secretario de la FOF” que reseñó el fracaso de la huelga de 1912 y la pérdida del capital social de la organización como un “revolcón donde se esfumaron los 153.000 pesos” (RLF, Año XI, Núm. 180, del 15 de abril al 31 de mayo de 1918, p. 3). La Fraternidad respondió al trabajador a través de la revista en un artículo que tituló “Cómo se escribe la historia”, en alusión a la construcción de memoria que construyó Rosanova y que “La Fraternidad” buscó reemplazar a través de una respuesta destituyente. Significó el relato como “un tejido de mentiras de los más burdo”, una “prosa deslavazada y renga”, “fruición canallesca”, se defendió del desprestigio y disolución que Rosanova arguyó hacia el gremio después de la huelga de 1912 y advirtió al “inefable historiador”

(...) poco trabajo le costaría dar a luz la correspondencia dirigida por Rosanova en la que nos ponía en las nubes, porque éramos los únicos destinados a servirle de muleta y de puños dispuestos ante el coco patronal del que se escabullían como conejos temblorosos (RLF, Año XI, Núm. 180, del 15 de abril al 31 de mayo de 1918, p. 3).

La contraofensiva fue tajante cuando tuvo un destinatario identificado y más afable cuando buscó ser una enseñanza para el conjunto.

Respecto a la relación entre trabajadores y capataz, el respeto y aceptación de su autoridad por parte de los trabajadores fue producto de su honestidad y decencia, características que lleva al conjunto de los trabajadores de la película a apoyar el despido del “compañero descarriado” por parte de un superior. En este sentido, la película en este punto solo muestra las características del “buen jefe”, a quien legitima defendiendo sus decisiones y ubicándolo equitativamente en una misma posición moral respecto al resto de los buenos trabajadores.

También se esbozó, a través de los personajes que protagonizaron la película, la disciplina que debía guardar el obrero. Debía presentarse en buenas condiciones a trabajar, ser solidario con sus compañeros, responsable y aún en situaciones personales difíciles como la enfermedad de un familiar, cumplir con su trabajo. Su acción disciplinada se sustentaba también en un carácter recto y disciplinado. Debía ser firme e indulgente al mismo tiempo, actuar con prudencia, dar buenos consejos y regañar cuando es necesario, tal como se comportó Francisco con Alfredo. “El gremio de los maquinistas y foguistas requiere una mentalidad despejada y firme. Una cultura moral elevada. Deseo de nociones nuevas” (RLF, Año I, Núm. 10, Julio 1º de 1980, p. 1).

La contracara de la disciplina y las buenas influencias fue el abandono a los vicios de la época, -que acechan al obrero “mostrando que tan bajo puede caer un alcoholístico”-, y la falta de carácter para dejarse engañar. Todas las características que hacen al buen obrero en su trabajo, con sus superiores y compañeros de estación se pierden cuando un trabajador descarrila moralmente como consecuencia del exceso de alcohol. También cuando se desprende del “todo social”. Como ya se expuso, la salvación y triunfo de cada obrero solo era posible colectivamente, por la unión y solidaridad como socios de la organización.

El mensaje se transmitió desde la revista en diversas ocasiones y con distintos mensajes. Por un lado instó a la salud personal del obrero para la reproducción de su propia vida y de su prole, por otro lado lo ubicó como un problema social que amenazaba la emancipación obrera en su conjunto²³⁴.

c. Hombres buenos para la humanidad y el progreso

En el tercer punto se busca presentar la trascendencia del obrero ferroviario tras una vida sana, una familia y un hogar feliz, buenas costumbres y un firme carácter moral. La moraleja que se desprendió de las dos dimensiones anteriores fue

²³⁴ En el artículo “Juego y el alcohol. Dos obstáculos formidables a la emancipación obrera”, más allá de “la resistencia que le opone la burguesía con sus medidas violentas en los tiempos de reacción y con las fuerzas pasivas de la inercia y la rutina en las épocas normales”. (RLF, Año XV, Núm. 295, 20 de septiembre de 1923, p. 19 y 20)

que siendo un buen esposo y padre en el hogar, por un lado; y un buen obrero, obediente y en solidaridad y unión con los compañeros, por el otro, entonces el trabajo y la honestidad podían controlar su vida de los obreros asegurándose un porvenir de buenas oportunidades. Sin embargo su buena elección no concluía en los beneficios que auguraba para él y su familia, sino que se extendían también al conjunto social, “tanto para la humanidad como para el progreso”.

En abril de 1914 un tren descarriló de las vías y originó un accidente que terminó trágicamente con la vida de un foguista dejando a su mujer y tres hijos desamparados. El hecho impactó en las noticias locales y motivó al semanario “Caras y Caretas” a publicar a través de fotos y epígrafes un breve relato sobre la cotidianeidad en la vida de un maquinista ferroviario con el propósito de ofrecer “una simple idea de las múltiples circunstancias de la peligrosa existencia que viven los maquinistas y con ellos todos sus auxiliares” (RLF, Año VII, Núm. 100, mayo 1° de 1914, p. 2-3) coincidente con un nuevo aniversario del día del trabajador. En el relato visual se observa al maquinista desde el momento que sale hacia el trabajo y toma posesión de la máquina hasta el momento que sale a las vías. A través de las imágenes compuso el conjunto de tareas que realiza el trabajador más allá de la conducción de la máquina en las vías²³⁵.

Utilizó para ello un conjunto de metáforas, de uso habitual por la Sociedad, como "los órganos motrices del monstruo de acero" -haciendo referencia a la locomotora-, o "alimentar las entrañas de fuego" -para ilustrar el trabajo del foguista fogueando la caldera de la locomotora. También ubicó al trabajador de las máquinas como un “ignorado héroe del trabajo, el mártir de su propia vocación”, "el hombre en cuyas manos va la responsabilidad de grandes intereses y centenares de vidas" (RLF, Año VII, Núm. 100, mayo 1° de 1914, p. 2-3). El tren no sólo constituyó la posibilidad de sortear grandes distancias y transportar gran cantidad de pasajeros en

²³⁵ La revisión de la locomotora en los depósitos de máquinas; el suministro de agua para la locomotora a través de la bomba tanto en el depósito antes de emprender el viaje como en camino; "enaceitar el ajuste motriz" en distintos momentos durante el recorrido.

un solo viaje, sino que además fue el resorte principal de la economía para el modelo agrario exportador que debía asegurar el transporte de los productos hacia el puerto.

Entre las imágenes seleccionadas se encuentra la de José Molinari, según la revista *Caras y Caretas* "el decano de los maquinistas porteños" (RLF, *ibídem*). El relato que transmitió la revista encontró varios puntos de contacto con el relato oficial del gremio, las metáforas utilizadas y la presentación de José Molinari, autoridad del maquinista idóneo, miembro y socio activo, legitimada por "La Fraternidad". También refuerza las ideas de héroe anónimo y mártir de su vocación.

La sociedad piensa en los héroes que por una u otra circunstancia llegan a ser favoritos de la fama. (...) Pero pocas veces surge a la consideración de la opinión pública el ignorado héroe del trabajo, el mártir de su propia vocación, ya que cuando elegimos oficio, por ese camino debemos seguir avanzando, casi siempre arrepentidos de haberle escogido: unas veces con razón, otras por que es así el espíritu de las cosas (*Caras y Caretas* y publicado en RLF, *ibídem*, Núm. 100).

La cercanía de los maquinistas con la muerte también formó parte de la cotidianeidad de su trabajo; un descarrilamiento, como fue el caso de esta crónica, un error en la señales, un paso a nivel sin barrera, un animal en las vías, fueron algunos de los peligros a los que se exponían el trabajador en la marcha. La mano avezada del maquinista podía sortear la muerte, aunque muchas más veces perdían la vida tras buscar frenar la máquina para salvar al conjunto. Entre estos héroes anónimos, Carlos Gallini fue el más tributado.

Ese esfuerzo diario nada representa para los otros que están acostumbrados a vérselas ejecutar, y el maquinista y su tarea entran en la serie no interrumpida de seres y faenas extraordinarias, transformados por la costumbre en insignificantes y vulgares. (RLF, Año XII, Núm. 205-206, 15 de noviembre y 1° de diciembre de 1919, p. 7).

Los socios de las seccionales colaboraron en las exequias y realizaron distintos tributos en su honor (Bustos, placas de bronce, cambio de nombre de las Escuelas, etc.) como el de Delio Destéfani de Junín, quien en abril de 1921 escribió la poesía que sigue, a Carlos Gallini. En sus versos fue posible reconocer historias semejantes entre estos héroes anónimos: un trabajador reconocido recordado en la historia social, que murió en cumplimiento del deber, que dejó esposa e hijos al

desamparo, y que gracias a su experticia, responsabilidad y conciencia, consiguió salvar miles de vidas ofreciendo la suya.

Si el guerrero que el pecho adversario
Con su acero sangriento traspasa,
es un héroe al que otorgan honores,
dedican elogios y prenden medallas;
Y si muere su nombre se imprime
de la Historia en las páginas áureas,
y se narra su vida a los niños
y le hacen exequias y erigen estatuas...
¿Qué es el ser que no esquivo el abrazo
De la muerte empavada y helada,
Por privar a esta parca insaciable
De espléndido acervo de vidas humanas?...
¿Qué es el ser que se arranca a los besos
de su leal compañera adorada,
y que priva a sus tiernos retoños
del sol que caldea su mente y sus almas;
Sucumbiendo al deber que le indica,
con concisas y algentes palabras,
destronar el bajel de su vida
salvando las vidas que a él fueron confiadas?
Para el ser que sucumbe en el puesto
que su recta conciencia lo marca...
¿qué homenaje más magno que el culto
que rinde el obrero a su nombre sin tacha? (RLF, Año XIII, Núm. 238, 5 de mayo de 1921, p. 29).

También los niños, hijos de maquinistas y foguistas, replicaron estos relatos como superficie discursiva para la transmisión entre generaciones de una historia común para la gran familia de maquinistas. Así lo relató Macedonia Bertrán, una niña de 11 años de edad que reflexionó sobre la responsabilidad del maquinista frente a un accidente ocurrido entre dos máquinas por error del garitero que dio mal el cambio.

Los maquinistas podrían haberse salvado, arrojándose de las máquinas, pero por hacer todo lo posible por salvar a los pasajeros, perecieron y cumplieron hasta los últimos momentos con su deber. (RLF, Año XV, Núm. 301, diciembre 20 de 1923, p. 16).

El maquinista, "hombre vestido con una blusa azul recogida en desiguales pliegues", a través de su trabajo vigilante, la conciencia en el cumplimiento del deber y la responsabilidad social que lo trasciende "es el dueño del tren que resbala sobre los rieles". Y es el saber el que corona la legitimidad de su investidura.

En pie sobre el suelo acerado, repartiendo con mano segura y experta vida, calor, y movimiento a aquel organismo de cobre y hierro; apoyado en la manivela; atento a las oscilaciones del manómetro y a las exigencias del regulador; combinándolo todo, está el maquinista del tren en marcha con los ojos puestos en el camino y la conciencia en el cumplimiento del deber. (Por Joaquín Discenta (*De Atlántida*). RLF, Año XII, Núm. 205-206, 15 de noviembre y 1° de Diciembre de 1919, p. 7).

En las páginas que anteceden se exploraron distintas dimensiones para la construcción identitaria del sujeto fraterno. Con el análisis de la película "Regeneración" recuperamos algunos indicios de la configuración de ese trabajador. En relación con la vida privada, su semblanza fue la de un hombre honesto, calmo y saludable que cumple con el deber de buen esposo, padre y trabajador de manera inquebrantable. Respeta la autoridad, tiene juicio propio y aspiraciones propias de la elite obrera a la que pertenece a través del mejoramiento material e intelectual para él y su familia. La acción social de la Sociedad alcanza el núcleo familiar del obrero a través de los espacios de recreación en las fiestas sociales, de estudio en las bibliotecas y escuelas seccionales y en el consumo de productos que lo distinguieron del conjunto de la clase obrera a través de créditos y facilidades, que negoció la Sociedad para sus socios.

La solidaridad y unión gremial fueron base y continente para la identidad *fraterna* de los ferroviarios, fogoneros o conductores de máquina. Pertenecer a la Sociedad de maquinistas y fogoneros permitió el ascenso y promoción de ese sector del gremio que contaba con programas de preparación en las escuelas seccionales sostenidas por los socios de "La Fraternidad". También las mejoras en las condiciones de trabajo fueron producto de la lucha conjunta de esos trabajadores, en el cual los disidentes fueron blancos de duras críticas, condena y exposición pública.

Ambas dimensiones (su vida social y privada) se encuentran mutuamente relacionadas. Veamos a través de un ejemplo la construcción dialéctica entre ambas dimensiones para la configuración del “ser fraterno”. En 1920 la revista publicó la historia del 1º socio jubilado de “La Fraternidad”, Alfredo Tanner, quien luego de 38 años de trabajo se dispuso a disfrutar “su derecho al descanso y la jubilación”. (RLF, Año XII, Núm. 211-12, 15 de febrero-1º de marzo de 1920, p. 8 y 9). La entrevista que la redacción central mantuvo con el maquinista jubilado tuvo como propósito inmediato la difusión de los beneficios de la ley Nº 10.650 para la creación de la Caja Nacional de Jubilaciones y pensiones del personal ferroviario; un tema central para la Sociedad desde los primeros años de la organización²³⁶. Con ese fin, en el mismo número publicó un artículo para explicar dónde y cómo debía tramitarse el expediente en la Caja de Jubilaciones (ídem, p. 5). Sin embargo, más allá de aquella difusión, la centralidad del relato buscó componer un “tipo de foguista/maquinista-socio”, al tiempo que presenta una carrera²³⁷ modélica en cuya trayectoria fue posible alcanzar los propósitos del gremio.

Recorrer algunos hitos de esa carrera nos permitirá acercarnos un poco más a la construcción de “ser fraterno” que construyó La Fraternidad como arquetipo. En particular, se destacan cuatro puntos para el análisis: el primero, su condición de ferroviario inglés; segundo, el “certificado de huelguista” que portaba al llegar a la Argentina; tercero, su filiación y el aporte a la Sociedad; y el cuarto, las condiciones materiales en que se retira de la actividad.

²³⁶ En 1919 se creó por ley la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones de todo el personal ferroviario (Nº 10.650, derogando la ley Nº 9.653 de 1915). Desde sus primeros años de organización, La Fraternidad había procurado por socorros “a los socios enfermos, a los que quedaran inválidos por accidente (...) y socorros pecuniarios a la esposa e hijos del socio que falleciere” a través de los fondos sociales (Estatutos de 1888, Art. 1, inciso d). Sin embargo, ya en la reforma de 1912 se pasó a conformar una Caja de pensiones y retiros por parte de las empresas y para los empleados y obreros. Para 1900 el maquinista Víctor Bassi del F.C.O. presentó un proyecto para la creación de un fondo de pensiones y jubilaciones apoyándose en las nuevas legislaciones del parlamento francés sobre el tema. Desde 1912 y hasta la ley de 1915 la organización dio pelea al proyecto de ley inicialmente presentado. Si bien en 1915 habían logrado mejora a la letra del proyecto de 1912, aún no satisfacía a la Sociedad.

²³⁷ En términos de Sennet, R. (2000), la carrera organiza la experiencia en una narrativa lineal y acumulativa que corre en canales fijos y representa un tiempo a largo plazo.

En relación con su origen inglés, Tanner llegó al país “sin recomendaciones ni promesas”. A diferencia de sus colegas compatriotas que llegaban a la Argentina con pasaje pago y un buen contrato de trabajo que superaba el pago de los trabajadores locales, su condición de ferroviario inglés no le otorgó ningún beneficio adicional más que el saber del oficio que poseía por su experiencia en Inglaterra. En este punto Tanner representó, para “La Fraternidad”, un ejemplo de solidaridad entre trabajadores ya que se acercó a la Sociedad alejándose de algunos de sus compatriotas, que en la misma época se ubicaron cercanos a los gerentes y jefes de las empresas. Por otro lado, Tanner trajo un certificado para acreditar su experiencia en el ferrocarril, el problema fue que el documento también certificó su condición de huelguista. Cuando se presentó a pedir trabajo al jefe de tracción del F.C.S., cuenta la revista que se mantuvo el siguiente intercambio:

- ¿Usted ha sido huelguista?

- Sí, señor –contestó.

- ¿Y aquí usted piensa hacer huelga?- dijo Scott.

- No sé señor, contestó Tanner

- Esa no es una contestación - le replica el otro

- Yo deseo trabajar; si yo le digo que voy a hacer huelga, usted no me da trabajo, y si le digo que no voy a hacer huelga, usted no me cree, porque bien claro dice mi certificado que yo he sido huelguista en Inglaterra.

Y Scott le dio trabajo. Y desde el año 1889, Tanner trabaja en el F.C.S. donde ingresó como fogonero. (RLF, Año XII, Núm. 211-12, 15 de febrero-1° de marzo de 1920, p. 8).

La revista resaltó la actitud de Tanner quien pudiendo ocultar sus ideales no lo hizo y prefirió “ser siempre el hombre organizado para la lucha”. Respecto al tercer punto, Tanner ocupó el cargo de depositario de los fondos sociales de “La Fraternidad” en el Banco de Londres durante 15 años. Otra prueba de fidelidad más para con la Sociedad, que respondió renovando su confianza. Finalmente con el relato de retiro de Tanner se acerca al resto de los socios una imagen del futuro que le depara a todo buen socio: una jubilación por cuenta de la caja para disfrutar con su familia de los logros que alcanzó a través de su trabajo, un coche y una casita de campo. Al cerrar la entrevista el redactor pregunta en qué va a invertir su tiempo y Tanner contesta una vez más fiel a los lemas de unión y solidaridad:

Yo he pedido la jubilación para descansar y pasar bien los años de vida que me queden. Yo no pienso trabajar sino pasear. Tengo un coche y una casita de campo en Burzaco; uno y otro lo pongo a disposición de los buenos compañeros que quieran venir a visitarme y pasar un rato agradable. Mi familia, mi casita y mi coche, conjuntamente con mis buenos amigos, serán mis entretenimientos mientras gozo de los beneficios de la jubilación y descanso de mis 38 años de trabajo. (RLF, ibídem)

Ser un trabajador “fraterno” exigió fidelidad con la Sociedad, espíritu colectivo de lucha que no se doblega, solidaridad y unión entre socios para sostener y hacer crecer “La Fraternidad”. Asimismo, esa apuesta colectiva tuvo su rédito individual para el trabajador y su familia cuando el beneficio previsional no lo otorgaba el Estado: un retiro de bienestar producto de los años de esfuerzo y trabajo individual y lucha colectiva para el mejoramiento del conjunto.

Finalmente, recuperamos la construcción de “familia fraterna” que realizó la Sociedad en la comunión entre los socios y sus familias. A propósito de un aniversario social, la revista “La Fraternidad” publicó el diálogo imaginado por el socio F. Giaccaglia de Rosario (F.C.C.A.) en un “Encuentro entre dos maquinistas”, uno socio y otro que no lo era pero que el primero lo ignoraba (RLF, Año XV, Núm. 313, 20 de junio de 1924, p. 45 y 46). Como eran vísperas de las fiestas sociales, las seccionales se preparaban para los festejos que rindieran homenaje a la comisión directiva fundadora. En el encuentro entre ambos maquinistas, el socio saludó y felicitó a su compañero quien desconcertado preguntó el por qué de las felicitaciones. El socio respondió:

Hoy es el aniversario de la fundación de nuestra sociedad-madre La Fraternidad. Digo madre, porque después de la que nos dio a luz y con su sangre nos ha criado, La Fraternidad, con sus irradiaciones de cultura y fuerza, sigue manteniéndonos fuertes en la lucha diaria por la emancipación moral y material del yugo capitalista. Sin ella no seríamos más que simples células disgregadas y diseminadas por el vasto territorio de la república, sin más razones de las que pudieran tener perros inteligentes con amos brutos.

A lo largo de esta investigación presentamos distintos elementos que regularon la práctica y el aprendizaje del oficio de los foguistas y maquinistas; entre

ellos pudimos reconocer los mecanismos de disciplina social, de reclutamiento y de expulsión de socios que fueron de los más explícitos para la corporación, elementos que reforzaron el carácter gremial del sujeto “fraterno”. Por otro lado, la participación y organización societal a través de las seccionales, la elección de delegados para la representación federal en las asambleas generales, la participación política social a través de las grandes huelgas, en los números de las revistas y conformando las comisiones administrativas de las escuelas y locales sociales fueron otros elementos que intervinieron en la construcción del sentido de pertenencia e identidad de su carácter político-gremial.

Asimismo, la acumulación de poder colectivo para la Sociedad se sostuvo sobre las ganancias parciales en las regulaciones de su conocimiento del oficio: saberes distribuidos hacia el conjunto de esos trabajadores a través de mecanismos sociales (las escuelas técnicas seccionales y los libros didácticos); saberes producidos por los trabajadores a través de las prácticas de transmisión en las escuelas, en la confección de manuales, en la realización de materiales para la enseñanza; saberes certificados por el Estado a través de mecanismos de evaluación en los cuales participó la misma Sociedad. Entendemos estas regulaciones como elementos que configuraron la dimensión pedagógica del “ser fraterno”. No hubo construcción identitaria por fuera de la apropiación (aprendizaje/ reproducción/ certificación/ producción/ transmisión) de los saberes del oficio de maquinistas y foguistas de locomotoras, producidos y legitimados por ellos mismos.

Recapitulación 6

En este capítulo, “La construcción del ‘ser fraterno’”, se recuperaron varios elementos presentados en los capítulos precedentes sobre el trabajador ferroviario agremiado a “La Fraternidad”. El propósito fue caracterizar a través del recorrido transversal, cómo compuso la corporación gremial al sujeto fraterno.

En primer lugar se lo analizó en torno al relato oficial, es decir al discurso que el gremio construyó, revisó y reprodujo a través de sus medios de comunicación y

transmisión respecto a su propia imagen en el movimiento obrero en general y en las luchas ante las empresas y el Estado como organización gremial, en particular. En este sentido, las obras escritas en los aniversarios sociales del cincuentenario y centenario fueron las más representativas de esta operación, sin embargo a la revista también le cupo ese papel. En este punto se buscó poner en relieve el obstáculo epistemológico que interrogó la construcción de esta tesis al trabajar con fuentes con las características expuestas.

En segundo lugar se analizó la película “Regeneración” producida por “La Fraternidad” y estrenada hacia el fin del período, en 1927. Con ese propósito se transcribió la síntesis completa que “La Fraternidad” difundió sobre la película a través de distintos medios y se desglosó en distintas partes para identificar cada uno de los elementos que configuraron el ser fraterno en una dimensión personal, gremial y social.

El trabajador fraterno debió ser responsable y honesto; apartarse de los vicios, establecer buenas relaciones con sus superiores, con sus compañeros y su familia; cuidar de su mujer y estimular a sus hijos al trabajo, el estudio y la buena alimentación, buenos hábitos y costumbres. Como socio y parte de “La Fraternidad” sus acciones se basaron en la unión y solidaridad gremial, el estudio y esfuerzo para ascender en su carrera y aportar de esa manera al crecimiento moral e intelectual del gremio, su deber con el colectivo se fijó sobre lazos filiales estrechos conformando parte de la gran familia fraterna. En su función y trascendencia social, el maquinista fraterno fue un mártir de la humanidad, con su trabajo bregó por el progreso social como héroe anónimo en cuyas manos descansaron grandes intereses político económicos y la vida de miles de personas.

La película fue una acción más de propaganda y transmisión del gremio, y su guion buscó aleccionar moralmente a los trabajadores sobre las características de un buen maquinista. Por otro lado, la película constituyó una muestra más del crecimiento que presentó el gremio durante el período. Mientras que las primeras acciones de propaganda y difusión estuvieron canalizadas por la prensa oficial, la incorporación de nuevos socios, las luchas por las mejoras salariales y las

regulaciones del trabajo; a partir de la década del 20 y con un gremio económicamente estable y en aumento, la difusión se realizó a través de nuevos canales de comunicación de la época: obras teatrales, conciertos, radiofonía y cine.

Como se demostró a través del recorrido diacrónico de los distintos elementos del dispositivo de regulación del saber –reglamentos, estatutos, escuelas técnicas seccionales, producciones de los libros didácticos, prensa oficial, mecanismos de ingreso, programas de exámenes, certificaciones, etc.-, a lo largo del período se fueron institucionalizando, complejizando y articulando unos con otros los elementos del dispositivo de regulación del saber. La configuración resultante que se observó hacia fines de la década del 20 permitió sostener la hipótesis de apropiación progresiva de los elementos del dispositivo para la acumulación del poder gremial.

Conclusiones

Esta tesis, *“Red de escuelas técnicas de autogestión obrera. “La Fraternidad entre la política y la pedagogía (1887- 1927)”* tuvo como propósito aportar a las investigaciones del campo de la historia de la educación en Argentina. Es el resultado de una investigación desarrollada en el archivo de uno de los gremios más importantes entre fines del siglo XIX y principios del XX: la Sociedad de Maquinistas y Foguistas de Locomotoras “La Fraternidad”. Desde la historia de la educación, la focalización en este conjunto de trabajadores resulta relevante para la comprensión de los vínculos entre educación y trabajo en la Argentina y para el conocimiento de las formas que adoptaron los procesos de transmisión de saberes para la alfabetización y el trabajo en jóvenes y adultos trabajadores desde una perspectiva histórica.

“La Fraternidad” nucleó como socios a obreros hombres, jóvenes y adultos argentinos y extranjeros vinculados al oficio de los maquinistas y foguistas, y que en algunos casos habían iniciado su carrera como pasa leña y limpia máquinas. Por su condición de obreros de fines de siglo XIX, en su mayoría no estaban escolarizados o acreditaban pocos años de escolarización obligatoria y en el caso de los extranjeros, además, tenían poco o nulo conocimiento del idioma español. Sin embargo, para acceder, permanecer y ascender en el escalafón tuvieron que adquirir y acreditar ante el Estado un conjunto de saberes vinculados a la alfabetización -lectura, escritura y cálculo- y conocimientos técnicos específicos sobre el funcionamiento de las locomotoras para certificar la idoneidad y así estar habilitados a manejar, evaluar el funcionamiento y eventualmente reparar las máquinas.

¿Cómo se resolvió el problema de la alfabetización y la formación para el trabajo de estos obreros a finales del siglo XIX y principios del XX en la Argentina? ¿Qué dispositivos se inventaron para la producción, transmisión y certificación de los saberes del trabajo de los maquinistas y foguistas de locomotoras? ¿Quiénes regularon esos mecanismos? ¿Qué articulaciones hubo entre las formas de transmisión que se adoptaron y la escuela? Las respuestas a estas preguntas constituyeron los desafíos de esta tesis y al mismo tiempo sus principales hallazgos.

En efecto, el relevamiento de las formas de transmisión que se adoptaron arrojó la presencia de un subsistema de educación y trabajo para la preparación de los foguistas y maquinistas materializado en una red federal de escuelas técnicas gremiales distribuidas a lo largo de la red ferroviaria argentina, organizadas, auto gestionadas y financiada por los trabajadores pertenecientes a las seccionales sociales de “La Fraternidad”. Estas acciones, además, favorecieron la construcción de poder de los trabajadores con la consecuente ganancia en sus luchas por mejorar sus condiciones de trabajo y calidad de vida.

No podemos afirmar fehacientemente si la estrategia del gremio fue construir su poder sobre las ganancias parciales de saber. Sin embargo, el efecto de esta acción sostenida en el tiempo produjo en la organización gremial un tendencial monopolio de la regulación de los mecanismos de producción, transmisión, certificación de los saberes del trabajo de los foguistas y maquinistas, y consecuentemente, su empoderamiento político y la construcción de legitimidad como representante de los trabajadores ante las empresas y el Estado.

La acumulación de poder sustentado en el saber fue una construcción corporativa que se cerró sobre sí misma y se reprodujo endogámicamente a través de la regulación de distintos mecanismos: el control del ingreso y expulsión de socios en el gremio; la alfabetización y transmisión de saberes técnico, político- gremiales y socio culturales a través de su función docente; de participación en los mecanismos de discusión, toma de decisión y gobierno del gremio; entre las más importantes.

La relevancia del hallazgo se dimensiona más acabadamente considerando tres aspectos contextuales fundamentales: el primero, en la importancia que tuvieron los trabajadores ferroviarios en el conjunto de los trabajadores de la época; el segundo, en el papel que tuvieron los maquinistas y foguistas de locomotoras en el marco del modelo productivo hegemónico, y finalmente, en el papel que le cupo a “La Fraternidad” en la historia del movimiento obrero argentino.

La Sociedad de foguistas y maquinistas de locomotoras fue uno de los primeros gremios en organizarse, se creó en 1887, y en sus luchas y modos de

organización imprimió un determinado modelo gremial para el conjunto de los trabajadores ferroviarios. Los maquinistas pugnaron entre distintas posiciones políticas y formas de organización gremial dentro de su propia estructura y respecto al conjunto del movimiento obrero. Como resultado de esta construcción, el gremio de los maquinistas se conformó como un grupo diferenciado y distinguido respecto al resto de los trabajadores ferroviarios, conceptualizado por distintos autores como miembros de una "elite obrera".

Asimismo, “La Fraternidad” sostuvo una solidaridad gremial exclusiva para el conjunto de los trabajadores de las locomotoras y excluyente para el resto de los trabajadores de otros oficios dentro de la industria ferroviaria. Esta característica de los maquinistas y foguistas en el conjunto de los ferroviarios se tradujo en una diferenciación respecto a los saberes y las prácticas de estos trabajadores cuyo efecto fue la construcción de una identidad gremial alrededor del “ser fraterno”. La ausencia de voces disidentes en el discurso oficial gremial y el fuerte ataque de posturas no conciliadas con la dirigencia central de la Sociedad en los períodos de huelgas fueron indicios de cómo construyó su representatividad y organización corporativa, cerrando filas a través de un fuerte enmarcamiento "hacia adentro". El disciplinamiento valió el reforzamiento de la corporación al tiempo que la lealtad de los trabajadores hacia el gremio.

La construcción de legitimidad también se replicó "hacia afuera" frente a las empresas, el Estado y con los trabajadores ferroviarios de otros oficios (cambistas, señaleros, petarderos, jefes de estación, guarda-barreras, guardas, camareros, etc., etc.). Los maquinistas establecieron alianzas y acercamientos con el conjunto de los obreros ferroviarios en momentos específicos y con fines puntuales. Fue el caso de las luchas que emprendieron los ferroviarios luego del fracaso de la huelga de 1912 cuando se conformó una alianza estratégica que permitió a “La Fraternidad” constituir una fuerza de choque contra el Estado y las empresas para la lucha de sus propias reivindicaciones. La alianza quedó disuelta tan pronto como “La Fraternidad” concretó sus objetivos, al tiempo que colaboró para que los trabajadores

ferroviarios del resto de los oficios se organizara y nucleara de manera independiente.

De esta manera se explicó cómo “La Fraternidad” construyó su poder e identidad separada del resto de los ferroviarios y los obreros en general, y el peso que tuvo en esta operación la organización corporativa en defensa de sus intereses. Sin embargo el elemento más importante para la construcción del poder gremial fue basar su poder corporativo en la apropiación del dispositivo de regulación del saber para su oficio.

En suma, si bien las ganancias de los fraternales en sus reivindicaciones por la mejora del trabajo alcanzaron a otros oficios ferroviarios -por ejemplo en la aprobación de un Reglamento de Trabajo o la Ley de jubilaciones y pensiones-; sus luchas se centraron en la defensa de sus propios intereses para el fortalecimiento gremial de su propia corporación. La organización del dispositivo de regulación de los saberes del trabajo de los maquinistas separado de los saberes del resto de los oficios ferroviarios fue sustantiva para profundizar el poder gremial ante las empresas y el Estado y fortalecerse al mismo tiempo diferenciado del conjunto de los trabajadores ferroviarios.

Por otro lado, la instalación y expansión progresiva de red ferroviaria argentina acompañó una nueva distribución política de poder, posterior a la batalla de Caseros, para la organización del Estado argentino centrada en el puerto de Buenos Aires. Los rieles hicieron correr un determinado modelo de modernización y progreso y representaron materialmente esa nueva hegemonía en el territorio.

Los trabajadores de las locomotoras se organizaron siguiendo el trazado de la red ferroviaria: crearon las sedes sociales del gremio, buscaron locales para reunirse, dieron forma a su organización a través de Estatutos de funcionamiento y en algunas de ellas ofrecieron conferencias, cursos, clases para la formación de los maquinistas y foguistas del ferrocarril. En Buenos Aires, nodo principal de la red ferroviaria, los trabajadores agremiados ubicaron su sede central y utilizaron su principal

herramienta de trabajo -la locomotora-, para mantener el control, la comunicación y el intercambio entre las secciones distribuidas en el país y las escuelas entre sí.

De ese modo, la red de escuelas y seccionales de “La Fraternidad” calcó la red ferroviaria argentina, superpuesta también a la distribución geopolítica de los grupos dirigentes, y funcional a las necesidades de los grupos económicos del nuevo modelo de desarrollo: el modelo agrario exportador en el marco de la división internacional del trabajo. Sobre esa reciprocidad de intereses entre los grupos económicos y la dirigencia política se fortaleció “La Fraternidad” que supo apropiarse de los saberes necesarios para constituirse en un factor de negociación en la concreción del transporte de los productos de exportación hacia el puerto. En la construcción del tendencial monopolio del dispositivo de regulación del saber el gremio se legitimó “hacia afuera”, ante el Estado y las empresas.

Los obreros ferroviarios en general y los maquinistas en particular tuvieron un papel destacado en las primeras negociaciones con el Estado y los privados para la regulación del trabajo en la Argentina. No obstante las ganancias obtenidas en las regulaciones del trabajo, los ordenamientos respecto a la educación tuvieron otro devenir. En efecto, las primeras leyes ferroviarias regularon la necesidad de crear y sostener escuelas para la habilitación de los maquinistas, sin embargo, esa intención legal no se materializó a través del Estado. Tampoco los privados se ocuparon de regular su formación ni asumir la función docente.

En las exploraciones realizadas a lo largo de esta investigación se alcanzaron otros hallazgos que permitieron sostener la tesis planteada en la Introducción. Complementariamente abogan la tesis central sobre la presencia de una red de escuelas técnicas de autogestión obrera, representada iconográficamente en el mapa con el que se inicia esta producción.

1- En la organización del Estado argentino, los vínculos entre educación y trabajo se pensaron originariamente a través de la matriz alberdiana de la “educación por las cosas” antes que la instrucción organizada e institucionalizada. Sin embargo, las discusiones sobre cómo debían formarse los trabajadores persistieron a través de

distintas voces y con distintas propuestas. Los ferroviarios tenían un peso insoslayable en el conjunto de trabajadores de su época y la preocupación sobre su formación ocupó un capítulo diferenciado en el Informe de Bialek Massé que ubicó el problema de la creación de escuelas para la formación de los trabajadores locales y la incorporación de nativos vs. la incorporación de trabajadores extranjeros que constituía un costo mayor.

También fue una bandera de lucha de “La Fraternidad” que denunció la incorporación de extranjeros cuando las líneas poseían trabajadores en carrera y formados para rendir los exámenes de idoneidad. Este punto fue entendido por el médico español, representante de un conjunto de voces en la esfera pública sobre la formación para el trabajo, como un elemento fundamental para la reglamentación del trabajo en la Argentina. Para los maquinistas, por su parte, constituyeron los primeros pasos en la defensa del dispositivo de regulación del saber a través del reconocimiento por parte de las empresas de trabajadores formados. En esas instancias, los maquinistas iniciaron sus acciones espontáneas de transmisión de saberes del trabajo entre aspirantes e idóneos.

El ingreso masivo de inmigrantes a nuestro país constituyó una impronta para la cultura argentina, el programa de los intelectuales argentinos impuso la incorporación de inmigrantes para poner en marcha la industria moderna y ubicar a la Nación Argentina en el nuevo orden mundial. Sin embargo esto no sucedió sobre la ausencia de saberes precedentes. Plantear esa afirmación resulta tan falaz como plantear la ausencia de cultura en una sociedad. Nos preguntamos entonces cómo se articularon los saberes presentes en la Argentina post Caseros con aquellos que trajeron las elites técnicas y los trabajadores extranjeros en las primeras migraciones masivas vinculados al proyecto alberdiano de "gobernar es poblar". Desde nuestra perspectiva hubo una trama cultural donde se asentaron los saberes de la industria ferroviaria que se importaron y que produjo una particular configuración *a la criolla* de la cultura ferroviaria, la cultura ferroviaria argentina.

Sobre esta producción cultural se montó la organización gremial y un sistema de transmisión de saberes del trabajo de los maquinistas y foguistas agremiados en

“La Fraternidad”. Conocer las luchas que se dieron para la regulación del saber entre las empresas extranjeras, el Estado en conformación y los trabajadores organizados permitió analizar esa configuración. En ese escenario se realizó la genealogía de algunos de los elementos del dispositivo de regulación del saber del trabajo de los maquinistas y foguistas de locomotoras –estatutos y reglamentos gremiales, escuelas, prensa obrera, material didáctico, libros para la enseñanza, certificación, etc.-, que configuró un sub-sistema de educación y trabajo.

2- Las luchas por la certificación de los saberes fue un analizador fundamental para entender las disputas de poder entre las empresas, el Estado y los trabajadores. En efecto fue el único elemento del dispositivo sobre el que se midieron las fuerzas para la definición curricular de manera indirecta, puesto que no estaba en juego la discusión por el saber mismo sino más bien asegurar la llegada de toneladas de granos al puerto para la exportación.

No hubo ningún interés por parte de las empresas para formar a los trabajadores de las locomotoras. La imposición de doble certificados respondió a generar lealtades con los trabajadores para asegurar el transporte de cargas en tiempos de cosecha. Esas acciones, asimismo, atropellaron los intentos de regulación del saber no sólo de los trabajadores agremiados sino también del Estado, quien acreditaba y certificaba los saberes para el trabajo a través de un Reglamento y Programa negociado previamente con los trabajadores, en un tribunal presidido por la Dirección General de Ferrocarriles.

En el momento de mayor tensión, las empresas podrían haber visualizado el poder que les otorgaba formar a los trabajadores y consecuentemente haber organizado sus propios mecanismos de formación. Sin embargo su interés se centralizó en la obtención de ganancias directas y la solución se encontró en la invención de una certificación *ad hoc* para presionar a los trabajadores en huelga y disolver de esta manera el poder gremial. La confianza del poder que tenían las empresas, aliadas al Estado que funcionaba servil a sus intereses, fue mayor a dimensionar cómo la “táctica de estos débiles” podría construir un poder gremial capaz de monopolizar su propia regulación de saber y a largo plazo, vencerlas.

Los maquinistas, por su parte, buscaron mantener sus dispositivos de transmisión interconectados a la certificación de esos saberes. ¿Qué sentido tenía organizar cursos de instrucción, material para la transmisión si los certificados no eran reconocidos por las empresas y por el Estado de manera conjunta como los únicos legítimos? La Fraternidad desconoció los "medio certificados" que inventaron las empresas para acreditar a los trabajadores de otros oficios un saber que no poseían. Durante los períodos de la huelga de 1912 y posterior a la resolución del conflicto, denunció a los adventicios por su falta de preparación alegando el peligro público que implicaba. Estas luchas fueron fundamentales para la legitimación del gremio como educador.

3- Los maquinistas y foguistas agremiados en "La Fraternidad" no estuvieron solos en la delimitación y definición de los saberes del trabajo para su oficio. La alianza que sostuvieron en distintos momentos con los ingenieros fue estratégica para su organización y legitimación. En efecto, se advirtió la presencia de esta alianza para distintos elementos del dispositivo de regulación de los saberes del trabajo de los maquinistas, a saber: al crear su organización, en la redacción de sus estatutos, en el pedido de personería jurídica, al organizar sus primeras instancias de formación, como docentes y miembros honorarios del gremio, en la producción de su material didáctico, en acopiar material para la enseñanza, etc.

La alianza con los ingenieros permitió la producción y diferenciación de saberes complementariamente para la elite técnica y el oficio de maquinistas, ambos campos de conocimiento en conformación. La organización, el recorte y la sistematización de los saberes de los maquinistas respecto a los saberes de la elite técnica otorgaron al saber del maquinista un plus diferencial respecto a los saberes del resto de los oficios ferroviarios. La vinculación con el campo de saber de la ingeniería, aunque estuviera subalternizado, provocó una distinción en los saberes de los maquinistas no solo porque se delimitaron sobre elementos introductorios de la física y la química como base para el conocimiento técnico, sino porque además se sustentaron en la cultura letrada; diferenciándose del saber transmitido exclusivamente en la oralidad. Esa distinción se reprodujo cuando se pusieron en

valor esos saberes a través de una transmisión formal, sistematizada e institucionalizada por el gremio y certificada por el Estado.

Un punto de inflexión en la regulación de los saberes del trabajo de maquinistas y foguistas lo constituyó el primer Proyecto de Reglamento y Programa de examen que presentó la Dirección General de Ferrocarriles en 1896. El Proyecto buscó regular las condiciones de ingreso y permanencia a la carrera, el conjunto de saberes necesarios y los requisitos que debía reunir el trabajador para su certificación. Los maquinistas entendieron que ese era un campo de lucha para la regulación de los saberes e intervinieron en su definición.

La alianza benefició a ambos grupos, los maquinistas lograron una posición distintiva respecto al resto de los oficios y sustentaron su poder gremial sobre la base de ese saber delimitado, sistematizado y transmitido en sus escuelas técnicas para la certificación. Los ingenieros por su parte, delimitaron su saber y legitimaron su campo de conocimiento como elite técnica asociada al aparato estatal en conformación.

4- Las escuelas técnicas seccionales fueron las instituciones que configuraron la red de escuelas técnicas del subsistema de educación y trabajo de “La Fraternidad” y persistieron en el tiempo tanto durante el período analizado como por varios años más. Sin embargo, la presencia de estas escuelas no invalidó que se ensayaran otras formas de transmisión del saber, alternativas y hasta en competencia con ellas. Fue el caso de las Escuelas Internacionales por Correspondencia que en algunas seccionales su opción restó concurrencia a sus escuelas técnicas seccionales. La presencia de estas escuelas rompía el tendencial monopolio de “La Fraternidad” para regular la transmisión de los saberes del trabajo del oficio. No obstante, su presencia permitió visibilizar algunos problemas del modelo pedagógico de las escuelas seccionales.

En efecto, la defensa de la CD central para inscribirse en las Escuelas Internacionales por Correspondencia se basó en sobrestimar los beneficios que éstas tenían frente a los problemas recurrentes que se presentaban en las escuelas seccionales. En particular, defendían el método de enseñanza que resultaba

“eficiente” puesto que exponía al estudiante a exámenes de manera continua, a través de la siguiente secuencia: nuevo contenido- ejercitación- examen- aprobación- nuevo contenido. Este método representaba una solución al problema que enfrentaban los aspirantes frente al tribunal de exámenes y que consistía en la falta de ejercitación de la evaluación, entre otros problemas como la falta de continuidad del foguista en la formación al encontrarse lejos de la seccional social por varios días y no poder acercarse a la escuela.

Aún en la defensa de la Comisión Directiva Central y la difusión de varias seccionales sociales ésta propuesta se desvaneció. En algunos casos se implementaron en mixtura con las propuestas de las escuelas seccionales generando prácticas híbridas, en otros casos fueron fuertemente resistidas. Lo cierto es que para esa época el sentido de creación de las escuelas para el fortalecimiento del poder gremial era una idea apropiada por los fraternos y durante el período en donde se desarrollaron estas experiencias alternativas se produjo un crecimiento importante de escuelas técnicas seccionales.

Sobre los proyectos del socio Molinari, la iniciativa se articuló al propósito de “La Fraternidad” para el levantamiento intelectual del gremio en un período de luchas sustantivas para la perpetuación de la organización. Tal vez sus propuestas buscaron establecer algún tipo de alianza con el gobierno, sin embargo la fuerza de la defensa gremial no iba a encontrar fortalecimiento en un Estado cuyos representantes mayormente se aliaron con las empresas.

5- Para *tomar el saber* gremial se configuró la red de escuelas técnicas a través de la mixtura entre un modelo gremial asociativo para la conducción y financiamiento de las escuelas, y el modelo escolar tradicional para la definición del modelo pedagógico gremial. En efecto, desde la primera iniciativa en la seccional de Las Flores difundida en la revista oficial y el impulso para crear “en cada seccional una escuela”, las distintas seccionales sociales buscaron establecer sus propias instituciones siguiendo un mismo modelo de organización.

Eligieron una comisión administrativa, redactaron sus estatutos y reglamentos de funcionamiento, establecieron una cuota social para mantenimiento de la escuela a través del aporte de sus socios y buscaron acopiar los muebles, libros, útiles y materiales para la enseñanza. De esa manera quedaba establecida la escuela a través de un modelo de organización por asociación de sus miembros, autofinanciada y autogestionada por los trabajadores de cada seccional social. Sobre ese mismo modelo gremial asociativo de las seccionales se organizaron institucionalmente las escuelas, asegurando su pertenencia al gremio aunque organizándose y funcionando con independencia de la Escuela Central que dependía de la seccional central, del resto de las escuelas e incluso en algunos casos organizadas en forma independiente a las seccionales sociales, como fue el caso de la Escuela Técnica Gallini de Rosario.

En su modelo pedagógico reprodujeron algunos elementos de la cultura escolar moderna que propiciaron prácticas semejantes al modelo tradicional de enseñanza escolar. Prácticas como la organización de los cursos a través de la secuenciación de contenidos, manuales didácticos para la formación, resolución de ejercicios, preguntas y respuestas pre establecidas para la memorización, etc. fueron algunas de ellas. Sin embargo, los productos culturales que produjeron las escuelas técnicas de “La Fraternidad” se hibridaron con elementos propios del ferrocarril produciendo una particular cultura escolar ferroviaria. La mesa de señales fue el elemento más representativo de esa hibridación que se construyó en cada seccional para impartir enseñanza en los salones de clases de las escuelas técnicas gremiales.

Comprender esa hibridación como mixtura de ambos modelos y producto específico de las formas de transmisión de los saberes del trabajo fue fundamental para esta tesis. A la particular modalidad de transmisión de los gremios, y a las formas tradicionales de transmisión de los saberes en el mundo del trabajo; los maquinistas y foguistas de locomotoras produjeron un modelo escolar gremial que configuró un particular subsistema de formación para el trabajo.

El caso de la Escuela Gallini de Rosario fue un analizador privilegiado para conocer las prácticas educativas de esas escuelas técnicas seccionales. Además, permitió sostener la independencia de estas instituciones con la Comisión Directiva

central, en el marco de una organización fuertemente verticalista, centralizada y disciplinada en torno a esa dirigencia. Mapear el universo de escuelas y el devenir desde su creación y hasta el fin del período analizado puso en relieve prácticas horizontales de interdependencia entre las escuelas de la red y de intercambio con otras instituciones, organismos de gobierno o representantes de las empresas a nivel local.

6- La producción política, cultural y pedagógica del gremio fue vasta y aportó a la amalgama del poder gremial y los elementos del dispositivo de regulación de saberes del trabajo del oficio. Por otro lado, proveyó una superficie discursiva para la construcción de identidad -“el ser fraterno”-, y un sentido de pertenencia a lo que se denominó “la familia fraterna”. Dicho de otra manera, no hubo construcción identitaria ni empoderamiento gremial por fuera de la apropiación progresiva de los mecanismos de regulación de los saberes del oficio (producción, transmisión y certificación de saberes).

A diferencia de las escuelas, la revista oficial fortaleció un modo de comunicación radial centrado en la redacción central quien controló el contenido de las publicaciones y proveyó un discurso común sobre cómo entender la solidaridad y fraternidad entre socios, las reivindicaciones y luchas que eligió levantar el gremio, el tipo de alianzas y acuerdos que se establecieron con el resto de los ferroviarios y la clase obrera en general, las formas que se entendieron las derrotas y victorias del gremio, entre otras comunicaciones informativas, que también marcaban el direccionamiento político fraterno, como fue el caso de las publicaciones de las escuelas. Tal vez la realización y producción de la película “Regeneración” fue el elemento más representativo de la construcción de discurso oficial que el gremio ofreció sobre el buen trabajador fraterno.

Por otra parte, el análisis del desarrollo de la revista visibilizó los distintos períodos que atravesó el gremio desde su organización, las luchas por su reproducción y consolidación, hasta el período de mayor estabilidad y crecimiento económico. Complementariamente, como formas de transmisión de saberes políticos gremiales, la revista favoreció la difusión de la cultura letrada. Junto con los

manuales y libros para la enseñanza organizaron la producción y transmisión de saberes técnicos- gremiales centrados en la palabra escrita.

7- En esta tesis presentamos el conjunto de elementos articulados e indisociables entre sí para la configuración del modelo pedagógico de “La Fraternidad” a partir del estudio histórico de la genealogía de los componentes que conformaron el dispositivo de regulación de los saberes del oficio.

Durante el análisis, advertimos la necesidad de una periodización que permitiera dar cuenta de su proceso de construcción del subsistema de educación y trabajo de los maquinistas. En este punto, las periodizaciones clásicas de la historia de la educación resultaron poco fértiles para poner en relieve las alianzas estratégicas del gremio, los distintos niveles de definición curricular, los sujetos involucrados, etc. Para ese fin fijamos una periodización posible entre 1887 y 1927 que permitió diferenciar unidades de sentido para cada período. Desde los primeros pasos para la organización gremial, la definición de los saberes y las primeras regulaciones, de 1887 a 1896; la diferenciación, recorte y construcción de los principales elementos del dispositivo de regulación del saber, entre 1896 y 1912; las luchas por su defensa entre 1912 y 1917; y su configuración estable monopolizada tendencialmente por el gremio a través de la transmisión en sus escuelas seccionales, la producción de materiales didácticos, la participación en las reglamentaciones y programas de exámenes, y en la Mesa examinadora para la acreditación y certificación con la presencia de un representante del gremio en 1927.

Entre las primeras hipótesis sosteníamos que el vínculo entre educación y trabajo es proveedor de nuevas configuraciones identitarias para el ejercicio de la ciudadanía y el desarrollo de una cultura del trabajo. En este sentido los caminos de hierro actuaron como agentes de cultura entre los trabajadores ferroviarios. A través de los rieles se propagaron nuevos saberes técnicos, organizacionales, políticos, gremiales, que diseñaron la cartografía de los saberes del trabajo moderno para los trabajadores ferroviarios argentinos. Y como agentes de cultura, produjeron una particular cultura gremial ferroviaria que no puede pensarse separada de un conjunto de saberes del trabajo sobre la cual se apoya.

Sin embargo los hallazgos de esta tesis no fueron exclusivamente empíricos, también buscaron sugerir nuevas formas de aproximación a la historia de la educación en la Argentina. En particular, esta investigación presenta un posicionamiento historiográfico y pedagógico sobre los procesos de construcción del saber en el cual nos inscribimos como sujetos.

Reconoce la factura colectiva de los saberes –de saberes socialmente productivos-, en el devenir de la experiencia común y la construcción de una identidad que apuntalan la construcción de un nosotros. Asimismo, discute las formas en que tradicionalmente fueron estudiados los vínculos entre educación y trabajo en la historiografía educativa, en forma unívoca a través de la homologación entre la educación y la escuela. En otras palabras, problematizó los relatos de la historia de la educación en los cuales los procesos educativos sólo fueron entendidos en y como procesos de escolarización.

Estos estudios centraron su interés en analizar los debates acerca de cómo se articuló la educación y el trabajo en la escuela moderna, por un lado, o cómo se organizaron las ofertas del Estado a través de las escuelas industriales y/o de artes y oficios, por el otro. Basta recordar que el campo de estudios de la historia de la educación surgió como necesidad de legitimación de los pedagogos y realizar la historia de las instituciones educativas y de las políticas educativas estatales. Los efectos que produjo en el objeto de estudio de la historia de la educación fue definir un objeto recortado y centrado en la escuela.

En efecto, hacia fines del siglo XIX el rol educador del Estado se centró en la regulación de los saberes para la alfabetización básica a través de la escuela común. Retóricamente levantó la defensa de la universalización de la educación primaria, sin embargo, estas como otras investigaciones pudieron advertir que el sujeto universal que interpelaron las leyes educativas modernas sólo alcanzó a un conjunto reducido de la población.

Si esta reducción logró ampliarse para los niños y niñas entre 6 y 14 años en las primeras décadas del siglo XX, no ocurrió lo mismo con la población joven y

adulta trabajadora no escolarizada o con su escolarización incompleta. La ley 1.420 de 1884 incluyó a esta población en la necesidad de crear escuela para adultos dentro del conjunto de escuelas especiales de enseñanza primaria, sin embargo estas escuelas no dieron respuesta a las preguntas formuladas al inicio respecto a la alfabetización y transmisión de saberes del trabajo para la población joven y adulta trabajadora sin escolarización.

Esta tesis puso en relieve otras formas educativas para alfabetizar y transmitir saberes del trabajo que no se organizaron a través del Estado. Desplazar la mirada puesta en el Estado a otras formas de transmisión no significa desconocer la importancia que tuvo y tiene la escuela en la transmisión democrática de saberes en la modernidad sino más bien visibilizar otras acciones educativas sistemáticas, institucionalizadas y sostenidas en el tiempo que quedaron soslayadas en el discurso hegemónico que se construyó desde el Estado para legitimarlo.

En este sentido, la tesis discute el papel superlativo que se le atribuyó al Estado nacional en la educación común desde la historiografía educativa. Al mismo tiempo, dimensiona el papel activo de la sociedad civil en la organización de formas educativas contemporáneas a la conformación del Estado nacional para la inclusión de vastos sectores de población en sociedad a través de la incorporación a la cultura escrita. Estas acciones no se limitaron sólo al sector privado sino que alcanzaron a otros sectores sociales. En este caso, trabajadores ferroviarios organizados políticamente cuyo propósito fue no solo la defensa de sus intereses corporativos sino también la función docente a través del rol educador de “La Fraternidad” para los foguistas y maquinistas argentinos.

En la configuración del dispositivo hegemónico de distribución de saber -realizado por complejas y contradictorias operaciones de negociación e imposición-, se solaparon, negaron, deslegitimaron otras formas educativas que le precedieron y que es necesario estudiar para producir otros modos de aproximación histórica, más plurales y abiertos a otros objetos de estudio.

Bibliografía

- AAVV (2006) Revista Anales de la Educación Común N° 5: “Educación y trabajo”. Publicación de la Dirección General de Cultura y Educación de la Provincia de Buenos Aires. Tercer Siglo, Año 2, Número 5, diciembre de 2006.
- AAVV (2008) Revista Novedades Educativas: “Educación, trabajo, saberes y competencias”. Año 20, N° 207, Marzo de 2008.
- AAVV (2010) Vías Argentinas. Ensayos sobre el ferrocarril. Buenos Aires: Milena Caserola.
- Alberdi, Juan Bautista (1852) Bases y puntos de partida para la Organización Política de la República Argentina. Barcelona: Imp. Hernrich y comp., 1914.
- Alberdi, Juan Bautista (1876) La vida de William Wheelwrigth. Buenos Aires: Emece editores, 2002.
- Arata, Nicolás y Telias, Aldana (2006) “El dispositivo educación trabajo: notas conceptuales y previsiones metodológicas”; En: Revista del IICE, N° 24, Buenos Aires, Septiembre de 2006.
- Arata, Nicolás; Ayuso, Ma. Luz (2009) De artesanos a trabajadores: dos estudios sobre la regulación de los saberes del trabajo”. En: Revista Educaçao Unisinos. Setembro/ Dezembro 2009- Volumen 13- Numero 3. Porto Alegre: UNISINOS. Págs. 211-219.
- Arata, Nicolás (2010) Tesis de Maestría: La enseñanza de los oficios mecánicos durante el Virreinato del Río de la Plata (1776-1810). FLACSO- Argentina.
- Arata, Nicolás y Southwell, Myriam (2011) “Aportes para un programa futuro de historia de la educación argentina. En: History of Education & Children´s Literature, VI, 1 (2011), pp. 519-539. Italy: Edizioni Università di Macerata.
- Ascolani, Adrián (2001) Tesis de Maestría: La historiografía educacional argentina en el siglo XX. FLACSO- Argentina.
- Ayuso, Ma. Luz (2009a) “Ingenieros y maquinistas: alianza estratégica para la legitimación del dispositivo de regulación del saber del trabajo de los fraternales”. En: Revista espacios nueva serie “Educación, trabajo y desarrollo”. Año V/número 5/ noviembre de 2009. Río Gallegos: Universidad Nacional de la Patagonia Austral. Págs. 78-98.
- Ayuso, Ma. Luz (2009b) “Institucionalización de la transmisión de los saberes del trabajo de foguistas y maquinistas de locomotoras de trenes en la Argentina. Las

escuelas técnicas fraternales”. Presentado en: IX Congreso Iberoamericano de Historia de la Educación Latinoamericana (CIHELA): Educación, autonomía e identidades en América Latina. Sociedad Brasileira de Historia de la Educación. 16 al 19 de noviembre de 2009, Río de Janeiro, Brasil.

- Ayuso, María Luz (2010) “Luchas para la regulación del saber. Los saberes del trabajo de los maquinistas ferroviarios entre 1870 y 1930”. En: Diálogos y reflexiones en investigación: contribuciones al campo educativo. Investigadores en formación. Instituto de Investigaciones en Ciencias de la Educación. Buenos Aires: Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires.

- Ayuso, María Luz; Sessano, Pablo y Telias Aldana (2009) “Sistema de saberes del trabajo ferroviario: un desafío colectivo para superar la fragmentación”. En: Puiggrós, Adriana (dir), Rodríguez, Lidia (comp). Saberes. Reflexiones, experiencias y debates. Buenos Aires: Galerna.

- Ayuso, Ma. Luz; Jiménez, Amalia; Sessano, Pablo y Telias, Aldana (2010) “Sistema de saberes del trabajo ferroviario: soporte de una construcción socialmente productiva”. En: Vías Argentinas. Ensayos sobre el ferrocarril. Buenos Aires: Milena Cacerola.

- Badaloni, Laura (2007) “Prácticas paternalistas: sus alcances y sus 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”, En: Anuario IEHS N° 22, UNICEN, 2007, pp. 507-524.

- Badaloni, Laura (2010) “Saberes Técnicos, libros y protestas. La Escuela de foguistas, maquinistas y personal de Locomotoras de la sección Rosario del Ferrocarril Central Argentino”. En: Revista Galileo, año 1, N° 1, 2010, pp. 109- 134. ISSN 1853-2578.

- Badaloni, Laura (2011) “La familia ferroviaria a principios del siglo XX: bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino”. En: Dicósimo, Daniel y Simonassi, Silvia (compiladores) Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX. Indagaciones desde la Historia Social. Rosario: Prohistoria Ediciones, pp. 95-116.

- Barrancos, Dora (1989) “Organización obrera y formación laboral a principios de siglo: Los maquinistas ferroviarios y los trabajadores gráficos”. Buenos Aires: Universidad Tecnológica Nacional.

- Barrancos, Dora (1989) Las asociaciones gremiales y la capacitación laboral a fines del siglo XIX y principios del XX en Argentina: notas para la reconstrucción de su historia.
- Barrancos, Dora (1990) Anarquismo, educación y costumbres en la Argentina de principios de siglo. Buenos Aires: Editorial Contrapunto.
- Barrancos, Dora (1991) Educación, cultura y trabajadores (1890-1930). Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.
- Barrancos, Dora (2008) Mujeres, entre la casa y la plaza. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- Biale Massé, Juan (1904) Informe sobre el estado de la clase obrera, Tomos 1 y 2. Buenos Aires: Editorial Hyspamérica, 1985.
- Bonantini, Carlos (1994) Educación y sociedad. Análisis histórico estructural de la escuela media argentina. Rosario: Universidad Nacional de Rosario.
- Bosques, Ricardo (1970) "La edad del riel". En Revista Polémica Nro. 47. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.
- Bourdieu, Pierre (1979) "Los tres estados del capital cultural. En Actes de la Recherches de Sciences Sociales. 30 de noviembre de 1979. París. Pp. 3-6. (Traducción al castellano de Emilio Tenti).
- Braslavsky, Cecilia (1985) La Discriminación Educativa en la Argentina. Buenos Aires: FLACSO.
- Cena, Juan Carlos (2003) "El ferrocidio". Rosario- Santa Fe: Ediciones La Rosa Blindada.
- Couselo, Jorge Miguel (1992) 1897-1931. El período mudo. En Couselo, J. M. (dir.) "Historia del cine argentino". Buenos Aires: CEAL (1era. Edición de 1984)
- Cucuzza, Rubén (1997) "De Continuidades y rupturas: el problema de las periodizaciones". Anuario de Historia de la Educación N° 1- 1996/1997, 59-84. San Juan: Sociedad Argentina de Historia de la Educación y Universidad Nacional de San Juan.
- Cucuzza, Rubén (1996) "Hacia una redefinición del objeto de estudio de la Historia Social de la Educación", En: Cucuzza (comp.) Historia de la Educación en debate, Buenos Aires, Miño y Dávila.

- De Alba, Alicia (1995) *Curriculum: crisis, mito y perspectivas*. Buenos Aires: Miño y Dávila.
- De Alba, Alicia (2007) *Curriculum- sociedad. El peso de la incertidumbre, la fuerza de la imaginación*. México: Instituto de Investigaciones sobre la Universidad y la Educación (UNAM) y Plaza y Valdés Editores.
- De Certeau, Michel (2007) *La invención de lo cotidiano. 1. Artes de Hacer*. México: Universidad Iberoamericana. Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente.
- Dussel, Inés y Caruso, Marcelo (1999) *La invención del aula. Una genealogía de las formas de enseñar*. Buenos Aires: Editorial Santillana.
- Dussel, Inés y Pineau, Pablo (1995) "De cuando la Clase Obrera entró al Paraíso: la educación técnica estatal en el primer peronismo". En: Puiggrós, Adriana (dir.) y Carli, Sandra (coord.) *Discursos Pedagógicos e Imaginario Social en el Peronismo (1945-1955)*. Bs. As.: Editorial Galerna.
- Escolano Benito, Agustín (2010) "La cultura material de la escuela y la educación patrimonial", En: *Educatio Siglo XXI*, Vol. 28, nº 2-2010, pp. 43- 64.
- España, Claudio y Manetti, Ricardo (1999) "El cine argentino, una estética especular: del origen a los esquemas". En Burucúa, José Emilio (dir) "Nueva Historia Argentina. Arte, sociedad y política", Volumen 2. Editorial Sudamericana, Buenos Aires. p. 235-278.
- Faria Filho, Luciano Mendes; Gonçalves, Irlen Antonio; Vidal, Diana Gonçalves y Paulilo, André Luiz (2004) *A cultura escolar como categoría de análise e como campo de investigação na história da educação brasileira*. Educação e Pesquisa, Sao Paulo, v. 30, n.1, p. 139-159, jan./abr. 2004. O Disponible en: www.scielo.br/pdf/ep/v30n1/a08v30n1.pdf (Consultado en julio de 2013).
- Finkelstein, Jorge (2004) "The film industry in Argentina: an illustrated cultural history". Jefferson, N.C.: McFarland edition. En: <http://books.google.com/books?id=mEZaYZevYR8C&printsec=frontcover&hl=es#PT1,M1>
- Garcés, Luis (comp.) (2007) *¿De la escuela al trabajo?* Buenos Aires: Ediciones del signo.
- García Aretio, Lorenzo (2006) *La educación a distancia. De la teoría a la práctica*. Barcelona: Ariel Educación. (1era. edición, 2001)

- García Aretio, Lorenzo (1999) Historia de la Educación a Distancia. RIED. Revista Iberoamericana de Educación a Distancia, volumen 2, nº 1, pp. 8-27; o Disponible en: <http://ried.utpl.edu.ec/images/pdfs/vol2-1/historia.pdf> (Consultado en julio de 2013).
- Ginzburg, Carlo (2013) Mitos, emblemas e indicios. Morfología e historia. Buenos Aires: Prometeo libros (primera edición de 1986).
- Godio, Julio (2000) Historia del movimiento obrero argentino. Tomo 1: La época de las corrientes sindicales fundadoras, 1870-1943. Buenos Aires: Corregidor.
- Gordillo, Mónica (1988) La Fraternidad en el movimiento obrero: un modelo especial de relación (1916- 1922). Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.
- Gonçalves Vidal, Diana (2007) Culturas escolares: entre la regulación y el cambio. Propuesta Educativa, Nº 28, año 16, pág. 28-37. Buenos Aires: FLACSO Argentina.
- Gonçalves Vidal, Diana (2008) Cultura escolar. Una herramienta teórica para explorar el pasado y el presente de la escuela en su relación con la sociedad y la cultura. En: Diploma Superior en Curriculum y Prácticas Escolares en Contexto. FLACSO- Argentina.
- Gutiérrez, Leandro y Romero, Luis Alberto (1991) “Los sectores populares y el movimiento obrero en Argentina: un estado de la cuestión”. En: Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. E. Ravignani”. Tercera Serie, número 3, 1º semestre de 1991. Disponible on line, en: http://institutos.filo.uba.ar/ravignani/?page_id=1195#3 (Consultado en Julio de 2013).
- Hebrard, Jean (1989) “La escolarización de los saberes elementales en la época moderna”. En: Revista de Educación, núm. 288, págs. 63-104.
- Hobsbawn, E. (1987) “El mundo del trabajo. Estudios históricos sobre la formación y la evolución de la clase obrera”. Barcelona: Crítica.
- Hobsbawn, Eric (1997) La era de la revolución (1789-1848). Buenos Aires: Grijalbo.
- Le Goff, Jacques (2005) Pensar la historia. Modernidad, presente, progreso. Barcelona: Paidós.
- Lobato, Mirta y Suriano, Juan (2004) Nueva Historia Argentina. Atlas Histórico. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.

- Lobato, Mirta (2007) Historia de las trabajadoras en la Argentina (1869-1960). Buenos Aires: Edhasa.
- Mena, Marta; Rodríguez, Lidia; Diez, María Laura (2010) El diseño de proyectos de educación a distancia: Páginas en construcción. Buenos Aires: Editorial Stella y La Crujía ediciones.
- Mercado, María Belén (2009) “Trabajos que definen competencias. Saberes que configuran trabajadores”. En: Puiggrós, Adriana (dir), Rodríguez, Lidia (comp). Saberes. Reflexiones, experiencias y debates. Buenos Aires: Galerna.
- Nelo Cosimi (1894-1945). “La época muda del cine argentino” (Reseña Bibliográfica). Publicación del centro de investigaciones de la historia del cine argentino. Buenos Aires, julio de 1958.
- Ossanna, Edgardo (coord.) (2009) Sobre viejos y nuevos saberes: educación y trabajo en la Provincia de Santa Fe. Rosario: Laborde Libros Editor-UNR- Agencia Nacional de Promoción Científica y Técnica.
- Palermo, Silvana (2004) “Ciencia, reformismo y los derechos del trabajador-ciudadano: la regulación estatal del trabajo ferroviario según Biale Massé. En: Dossier: Biale Massé cien años después. Entrepasados. Revista de Historia. Año XIII, Número 26- principios de 2004. Págs. 31-52.
- Palermo, Silvana (2006) “Elite técnica y Estado liberal: la creación de una administración moderna de los ferrocarriles del Estado (1870- 1910)”. En: Revista Estudios Sociales 30- Año XVI, 1º semestre 2006, Santa Fe. Págs. 9 a 41.
- Pineau, Pablo (1991) Sindicato, Estado y educación técnica (1936- 1968). Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.
- Pineau, Pablo (1992) "Los saberes socialmente válidos: la necesidad de historizar el problema", en Revista Argentina de Educación n. 17. Buenos Aires: Asociación de Graduados en Ciencias de la Educación.
- Pineau, Pablo (2001) “¿Por qué triunfó la escuela? O la modernidad dijo: “Esto es educación” y la escuela respondió: “Yo me ocupo”. En: Pineau, P.; Dussel, I.; Caruso, Marcelo. La escuela como máquina de educar. Tres escritos sobre un proyecto de la modernidad. Buenos Aires: Paidós.
- Portantiero, Juan Carlos (1978). Estudiantes y Política en América Latina. El proceso de reforma universitaria (1918-1938). México: Siglo XXI.

- Proyecto Áreas de Vacancia (2003). PAV-153: "Los procesos de enseñanza aprendizaje de saberes socialmente productivos". Directora: Dra. Adriana Puiggrós. Los saberes del trabajo. Sub- proyecto Buenos Aires: "Historia y prospectiva de los saberes socialmente productivos en el área metropolitana: el ferrocarril y los saberes del trabajo". FONCyT- SECyT
- Puiggrós, Adriana (1990) Sujeto, disciplina y curriculum en los orígenes del sistema educativo argentino (1885- 1916). Historia de la Educación Argentina, Tomo I. Buenos Aires: Editorial Galerna.
- Puiggrós, Adriana (1991) Sociedad Civil y Estado en los orígenes del sistema educativo argentino. Historia de la Educación Argentina, Tomo II. Buenos Aires: Editorial Galerna.
- Puiggrós, Adriana (1993) Escuela, Democracia y orden (1916- 1943) Historia de la Educación Argentina, Tomo III. Buenos Aires: Editorial Galerna.
- Puiggrós, Adriana (1993) "Presencias y Ausencias en la historiografía pedagógica latinoamericana". En: Revista Argentina de Educación nro. 19, año 11, marzo de 1993. Buenos Aires: AGCE.
- Puiggrós, Adriana (1998) La educación popular en América Latina. Orígenes, polémicas y prospectivas. Buenos Aires: Miño y Dávila Editores.
- Puiggrós, Adriana; Gagliano, Rafael (dirección) Visacovsky, Nerina; Zysman, Ariel; Mercado, Ma. Belén; Ayuso, María Luz; Arata, Nicolás (2004) La Fábrica del conocimiento. Los saberes socialmente productivos en América Latina. Rosario: Homo Sapiens Ediciones.
- Rodríguez, Lidia (1992) "La especificidad en educación de adultos. Una perspectiva histórica en Argentina". En: Revista Argentina de Educación. No. 18, Año 10, Bs. As.: AGCE. Septiembre 1992.
- Rodríguez, Lidia (1996) Educación adultos y actualidad. En: Revista del Instituto de Ciencias de la Educación, N° 8, Año 5, mayo de 1996. Buenos Aires: Editorial Miño y Dávila.
- Ruiz, Guillermo (2009) "La ley de educación reformada. Cuestiones problemáticas en torno a la recurrencia de reformas educativas". Revista Derecho y Ciencias Sociales N° 1. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. UNLP; 2009.
- Ruiz, Guillermo et.al (2009) "La estructura académica del sistema educativo transformada: la impronta del peronismo". En: Anuario 2009 de Investigaciones de

la Facultad de Psicología de la UBA. Volumen XVI. Buenos Aires: Facultad de Psicología de la UBA.

- Ruiz, Juan (coord.) (2008) *Petróleo y región austral. Saberes del trabajo y educación técnica. Reconfiguración y nuevas subjetividades.* ANPCyT- MECyT- SECyT. Buenos Aires: Dunken,

- Scalabrini Ortiz, Raúl (1940) *Historia de los Ferrocarriles Argentinos.* Buenos Aires: Editorial Plus Ultra, 4ta edición, 1964.

- Schvarzer, Jorge y Gómez, Teresita (2006) *La primera gran empresa de los argentinos. El Ferrocarril del Oeste (1854- 1862).* Buenos Aires: Fondo de Cultura económica.

- Suriano, Juan (1991) “Estado y conflicto social: el caso de la huelga de maquinistas ferroviarios de 1912”. En: *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. E. Ravignani”.* Tercera Serie, número 4, 2º semestre de 1991. http://ravignanidigital.com.ar/_bol_ravig/n04/n04a04.pdf (Consultado en Julio de 2013).

- Tedesco, Juan Carlos (1993) *Educación y Sociedad en la Argentina (1880- 1945).* Buenos Aires: Ediciones Solar.

- Vasallo Rojas, Emilio y Matus Gutiérrez, Carlos (1947) *Historia de los ferrocarriles argentinos.* Santiago de Chile: Talleres Gráficos de los Ferrocarriles del Estado.

- Vicente López, Lucio (1967) *La Gran Aldea.* Buenos Aires: Centro Editor de América Latina. 1era. edición de 1884.

- Viñao Frago (2012) “La historia material e inmaterial de la escuela: memoria, patrimonio y educación”, En: *Educação, Porto Alegre, v. 35, n.1, p. 7-17, jan. /abr. 2012.*

- Weinberg, Gregorio (1996) *La ciencia y la idea de progreso en América Latina, 1860- 1930.* Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina. 2da. edición, 1998.

- Zelman, Hugo (1989) *De la Historia a la política. La experiencia de América Latina.* México: Siglo veintiuno editores- Universidad de Naciones Unidas.

Fuentes utilizadas

Archivo “La Fraternidad” (Biblioteca Central “José Ambrini” de La Fraternidad, Sociedad del personal ferroviario de locomotoras. Hipólito Yrigoyen 1938, Buenos Aires):

- Balance General de la Sociedad “La Fraternidad” de Maquinistas y Foguistas (Desde los primeros trabajos para la fundación de la Sociedad y hasta su establecimiento definitivo el 1º de Enero de 1889).
- Cargos Secretaría. 1896-1897. La Fraternidad Sociedad de Maquinistas y Foguistas de Locomotoras.
- Circular N° 2, año 1890, en castellano y en inglés.
- Circular impresa N° 3, año 1891.
- Conferencia con el Miembro Honorario Don Carlos Maschwitz. 14 de noviembre de 1896.
- Copia del Acta fundacional, certificada por escribano el 15 de junio de 2006.
- Estatutos de la Sociedad “La Fraternidad” de Maquinistas y Foguistas de Locomotoras/ Statutes of the Society “La Fraternidad” of Locomotive engineers and Firemen. Buenos Aires: Imprenta Victoria, Anderson y Cía. 1906.
- Nota del 21 de octubre de 1889 de Carlos Echagüe al Sr. Presidente de la CD de la Sociedad “La Fraternidad” de maquinistas y foguistas de locomotoras de la República Argentina.
- Nota del 9 de octubre de 1990 de Carlos Echagüe al Sr. Secretario de La Fraternidad, D. Agustín Plácido.
- Nota del 21 de junio de 1906 de Carlos Echagüe al Sr. Presidente de la Sociedad “La Fraternidad”. Sr. Isaac J. Harwey.

Estatutos, Reglamentos y Actas de Escuelas:

- Estatutos de la Escuela Práctica y Teórica de Maquinistas, Foguistas y Aspirantes Ferroviarios. Talleres Gráficos Willems Hnos., Cañada de Gómez. 1925.
- Estatutos de la Escuela Técnica “Nicolás Brandi” del personal ferroviario de los ferrocarriles del Estado. Sección San Cristóbal. 1926.

- Estatutos de la Escuela Teórica y Práctica (sección Resistencia) en honor al ex compañero Damián Z. Duarte de Maquinistas y Foguistas aspirantes y personal de locomotoras. 1931. Editorial “Fénix”. Resistencia.
- Estatutos de la Biblioteca Popular Confraternidad Ferroviaria. Chepes, La Rioja. 1928. Imp. “Adelante”, Rawson 573. San Juan.
- Libro de Actas de Asambleas de la Escuela Técnica de maquinistas y foguistas- Sección Rosario. Enero de 1920 a Noviembre de 1925 (Folio 1 a 110). Archivo Escuela Gallini de Rosario.
- Libro de Actas de las Reuniones de la Comisión Administrativa de la Escuela Técnica “Carlos Gallini”- Sección Rosario F.C.C.A. Marzo de 1929 a Agosto de 1931 (Folio 1 a 19) y Julio de 1950 a Febrero de 1971 (Folio 20 a 281). Archivo Escuela Gallini de Rosario.
- Reglamentos y Estatutos de la Escuela Técnica “Carlos Gallini” de maquinistas y foguistas y personal de locomotoras Sección Rosario F.C.C.A. Fundada el 1º de Febrero de 1913 en Rosario de Santa Fe. 1929.

Manuales para la enseñanza:

- Catecismo o Guía práctica del maquinista conductor de locomotoras. Prontuario para prepararse al examen con arreglo en un todo al programa oficial de la Dirección General de Ferrocarriles de la Nación. Por Aurelio Arévalo. La Plata, Talleres Gráficos de Joaquín Sesé, 1910.
- La locomotora en movimiento. Tratado teórico práctico de las distintas partes de la Locomotora, con programas de exámenes para el estudio de la carrera de Maquinista Conductor de Locomotoras por Carlos Gallini (1920). 3ra edición póstuma, Talleres Gráficos “América”, Buenos Aires 1922.
- Cartilla para Maquinistas y Foguistas de Locomotoras. Por Juan Sheridan Russell, Tomo 1ero, Buenos Aires, Impreso por Kidd & Cia. 1918.
- Cartilla para Maquinistas y Foguistas de Locomotoras. Suplemento para aspirantes a foguista por Juan Sheridan Russell. B. Tamburini e hijos, Buenos Aires- Rosario- Córdoba, 1923.

Regulaciones estatales:

- Ley 1420/ 1884. Ley de Educación Común.
- Ley 2873/ 1891. Ley General de Ferrocarriles.
- Reglamento y Programa de Exámenes para la admisión del personal de conducción. Dirección General de Ferrocarriles, Ministerio de Obras Públicas. República Argentina. Buenos Aires: Talleres Gráficos del Ministerio de Obras Públicas, 1939.

Publicaciones de La Fraternidad:

- Fundación. Desarrollo. Obra. Cincuentenario de “La Fraternidad”. Sociedad de personal ferroviario de locomotoras. 1887- 20 de junio- 1937. Por Juan Chiti y Francisco Agnelli.
- “Rieles en lucha. Centenario de La Fraternidad. 1887- 20 de junio- 1987. Aporte para la historia del sindicalismo argentino”. Por Jorge Larroca y Armando Vidal.

Revistas oficiales:

- “El conductor de máquinas. Revista Mensual Ilustrada, Instructiva y Noticiosa para Maquinistas y Foguistas. Septiembre de 1902 a Septiembre de 1907.
- Revista La Fraternidad. Órgano Oficial de “La Fraternidad” Sociedad de Maquinistas y Foguistas de Locomotoras. Buenos Aires. Año I, Núm. 1, Octubre 1º de 1907- Año XXIX, Núm. 630, Septiembre 5 de 1937.

Archivo Oral PAV-BA:

- Entrevista N° 25. Realizada al Encargado del Archivo La Fraternidad, conductor y socio de La Fraternidad, por Aldana Telias y Amalia Jiménez. Buenos Aires, Seccional Central La Fraternidad, 06 de diciembre de 2006.
- Entrevista N° 26. Realizada a dos instructores de conductores, conductores y socios de La Fraternidad, por Aldana Telias y María Luz Ayuso. Buenos Aires, Seccional Central La Fraternidad, 13 de diciembre de 2006.
- Entrevista N° 29. Realizada al Director de la Escuela Técnica “Carlos Gallini”, conductor y socio de La Fraternidad, por María Luz Ayuso. Rosario, Escuela Técnica “Carlos Gallini”, abril de 2007.

- Entrevista N° 30. Realizada a un Instructor de la Escuela Técnica “Carlos Gallini”, conductor y socio de La Fraternidad, por María Luz Ayuso. Rosario, Escuela Técnica “Carlos Gallini”, abril de 2007.

- Entrevista N° 31. Realizada al Tesorero de la Escuela Técnica “Carlos Gallini”, conductor jubilado, por María Luz Ayuso. Rosario, Escuela Técnica “Carlos Gallini”, abril de 2007.

Archivo Museo del Cine “Pablo Cristian Ducrós Hicken”. Secretaría de Cultura de la Ciudad de Buenos Aires.

Revista “Sintonía”. Radio. Cine. Teatro. Director: “Eka” (1933- 1956):

- “Nelo Cosimi, el William Hart Argentino”. En Sintonía, 1929.

- “Los precursores del cine argentino (II). De Ferreyra (1917) a Cominetti (1929)”, por Ricardo Vera. En Revista Sintonía, s/f, p. 13-15.

- “Nelo Cosimi, “pioneer” del cine nacional, reaparecerá en “La caravana que pasa”. En Revista Sintonía, 7/9/1935, s/p.

- “Nelo Cosimi, el hombre que asegura haber filmado ciento veinte películas”, por Carmelo Santiago. Del Cine nacional. En Revista Sintonía, 13/8/1936.

- 25 años de cine nacional. Una recordación anecdótica de los “tiempos heroicos” de la pantalla criolla”, por N. Chaitin. En Revista Sintonía, s/f, s/p.

- *Diario La Nación*

- *La Vanguardia*

- La Vanguardia, Lunes 9 de enero de 1928, p. 16. Foto protagonistas

- La Vanguardia, Jueves 12 de enero de 1928, p. 12. Argumento

- La Vanguardia, 17 de enero de 1928, p. 6. Remedios de Escalada

Referencias del relato visual

Imagen 1 (p. 2): “Red de Escuelas Técnicas seccionales pertenecientes a “La Fraternidad”. Ref.: Los puntos señalan las escuelas seccionales relevadas y consignadas en el Cuadro del Anexo 3 para el período 1887- 1927. Elaboración propia sobre la base del Mapa de las secciones y delegaciones- La Fraternidad- 1937, En: Chiti y Agnelli (1937: 400).

Imagen 2 (p. 16): “Honrarás a tus padres”, En: Revista La Fraternidad, Año XC, Nro. 1311, Enero/ Mayo de 2004, p. 18.

Imagen 3 (p. 46): “El tren avanza sobre la pampa del indio”. Ref: Exposición internacional de ferrocarriles y transportes terrestres. Buenos Aires, mayo-noviembre de 1910.

Imagen 4 (p. 55): “Vínculos entre el ferrocarril y la República”, En: Tapa de “Capítulo. La historia de la literatura argentina”. N° 19. Buenos Aires: CEAL, 1967.

Imagen 5 (p. 63): ¿Quién comandó la locomotora? En: “Lámina N° 37. EL PRIMER CONVOY DEL FERROCARRIL DEL OESTE EL DÍA DE SU INAUGURACIÓN. Este dibujo, conmemorativo del fausto acontecimiento, nos muestra el pequeño tren formado de dos coches arrastrados por la locomotora “La Porteña”, dirigida por el ingeniero Allen; y, de derecha a izquierda, en cada una de las ventanillas de los coches, a los representantes de los poderes y ciudadanos notables que asistieron al acto: Valentín Alsina, de la Riestra, Llavallol, Zapiola, Pastor Obligado, Barros Pazos, Mitre y Velez Sarfierld”. En: Buenos Aires Antiguo, Casa Witcomb, MCMXXV. Agosto de 1857.

Imagen 6 (p. 68): Maquinistas de “La Porteña”. Ref: 30 de agosto de 1857. La locomotora “La Porteña” hace su viaje inaugural desde la Estación del Parque hasta La plaza San José de Flores. Colección Witcomb, Archivo General de la Nación.

Imagen 7 (p. 78): “Los pioneros del Oeste”. Ref: Homenaje a la Comisión Directiva Fundadora. 1887- 20 de junio- 1909, En: RLF, Suplemento de “La Fraternidad”, junio de 1909. Colección Revista La Fraternidad, Archivo “La Fraternidad”.

Imagen 8 (p. 84): “Carrera y escalafón del oficio según los fraternales”, En: RLF, lámina por el 30° Aniversario de la Fraternidad: 1887- 20 de junio- 1917.

Imagen 9 (p. 113): Repudio a “Canga y Laurido”, dos ferroviarios carneros”, En: Folletos de huelga, Archivo “La Fraternidad”.

Imagen 10 (p. 133): “Maquinista y Foguista de Locomotora. Dupla de socios fraternos”. Circa, 1910. Ref: “150 años de la Familia Ferroviaria en 30 fotos”, Proyecto Área de Vacancia- nodo Buenos Aires: Historia y perspectiva de los Saberes Socialmente Productivos: El ferrocarril y los saberes del Trabajo. Muestra presentada en el XXI Congreso Panamericano de Ferrocarriles, Stand 202. La Rural, Predio Ferial de Buenos Aires. Appeal- Argentina.

Imagen 11 (p. 160): Inauguración de la casa propia para la Escuela Técnica “Maquinista Carlos Gallini”, Rosario, 1931. Archivo Escuela Técnica “Carlos Gallini”, Rosario.

Imagen 12 (p. 174): Salón de clases en la Escuela Técnica de Rosario. Archivo Escuela Técnica “Carlos Gallini”, Rosario.

Imagen 13 (p. 183): Mesa de señales, biblioteca y elementos para la enseñanza de la Escuela Técnica de Rosario. Archivo Escuela Técnica “Carlos Gallini”, Rosario.

Imagen 14 (p. 191): Comisión Administrativa de la “Escuela Técnica de Maquinistas y Foguistas” de Rosario. De izquierda a derecha, segundo, el director de la escuela Carlos Gallini. Archivo Escuela Técnica “Carlos Gallini”, Rosario.

Imagen 15 (p. 217): 1º tapa de “El Conductor de Máquinas” (Año I, Núm. 1, septiembre de 1902), 1º tapa de la RLF (Año I, Núm. 1, octubre de 1907) y tapa de la RLF (Año XV, Núm. 313, 20 de junio de 1924). Colección Revista La Fraternidad, Archivo “La Fraternidad”.

Imagen 16 (p. 224): Publicidad en la revista social. En: RLF, Año XIV, Núm. 266, 1922 y RLF, Año XV, Núm. 289, 1923. Colección Revista La Fraternidad, Archivo “La Fraternidad”.

Imagen 17 (p. 237): “Forme su biblioteca”. En: RLF, Año XVI, 20 de marzo de 1924, Núm. 307, p. 15. Colección Revista La Fraternidad, Archivo “La Fraternidad”.

Imagen 18 (p. 242): Producciones didácticas de los maquinistas “Catecismo o Guía Práctica del Maquinista Conductor de Locomotoras” de Aurelio Arévalo. La Plata, 1898; “La locomotora en movimiento” de Carlos Gallini. 3º edición, 1923; y “Cartilla para foguistas y maquinistas” de Juan S. Russel, 1919. Biblioteca Escuela Técnica “Carlos Gallini”, Rosario.

Imagen 19 (p. 257): “El Archivo Social”, En: RLF, Año XXV, Núm. 554, Julio 5 de 1934, p. 41. Colección Revista La Fraternidad, Archivo “La Fraternidad”.

Imagen 20 (p. 265): Nelo Cosini y Chita Foras, protagonistas de la película “Regeneración”, En: La Vanguardia, Lunes 9 de enero de 1928, p. 16.

ANEXOS

ANEXO 1:
Línea de tiempo para la construcción de la periodización

Año	Regulaciones estatales	Regulaciones fraternas
1853	Art. 64, inc. 16 de la Constitución de la Confederación Argentina , Capítulo IV, Atribuciones del Congreso (promover la industria, la inmigración, la construcción de ferrocarriles y canales navegables, la colonización de tierras de propiedad nacional, la introducción y establecimiento de nuevas industrias, la importación de capitales extranjeros... por leyes protectoras de estos fines y por concesiones temporales de privilegios y recompensas de estímulo.	
	Llega a la Argentina el Ingeniero británico John Allan	
1855	Primera Ley de Ferrocarriles. Se aprueba el contrato con Allan Campbell para reconocimiento científico, levantamiento de plano y estudio del terreno para la construcción del ferrocarril entre Puerto Paraná y Córdoba.	
1857	Primer tramo del F.C.O. en Argentina de la Estación Parque a Flores. 10 km de vías. En la inauguración, descarrila.	El maquinista Alfonso Corazzi ingresa al FCO.
	Llega a la Argentina el Ingeniero Luis Elordi después de su exilio del país a los EEUU donde estudió y trabajó en el ferrocarril.	
1872	Ley N° 531 sobre Ferrocarriles Nacionales Se crea la Administración y Dirección de los Ferrocarriles de las República. Para 1870 la red ferroviaria tenía una extensión de 732 km. En 1875 asciende a 1.956 km.	
1884	Ley de Educación Común (N°1420) Educación primaria obligatoria y gratuita. Art. 11: Se crean escuelas especiales de enseñanza primaria en establecimientos donde pudieran encontrarse reunido un número cuanto menos de cuarenta adultos ineducados.	Acordada (9 de abril de 1881)- Pedido frente a la Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires por representante de la CD del Ferrocarril Sud, frente a incidente ocurrido a José Molinari. Se logra que no puedan detener a ningún maquinista sin previo sumario.
1° momento Indiferenciación de los saberes e incorporación del extranjero. <i>La alianza fraterna con los ingenieros, 1887- 1896</i>		
1887	Había 6.689 km de vías en todo el país.	Creación de la Sociedad de Maquinistas y Foguistas de Locomotoras Reuniones informales entre maquinistas del FCO de la provincia de Buenos Aires en la casa de Antonio Duro. Mayo, 20. Acta la primera Comisión Directiva provisoria cuyo presidente fue Antonio Arévalo. La secretaría provisoria funcionó en la casa de Arévalo.
1888		1° de abril de 1888, aprobación de Estatutos por los integrantes de la Sociedad en el local de la sociedad "Italia Unita".

		LF en cifras: Cuenta con 208 asociados y 10 seccionales y delegaciones
		Para LF se produce la primera huelga a raíz de la prisión injusta de un maquinista. La huelga fue declarada por el personal del FFCC Central Argentino. A los 3 días el maquinista fue puesto en libertad.
1889	1° de marzo- Se aprueban los estatutos y se reconoce a “La Fraternidad” con personería jurídica . 8.158 km de vías.	Es elegida la primera Comisión Directiva efectiva (presidente José Molinari). La CD resolvió que no podía ingresar a la sociedad ningún individuo que se hallare ocupando un puesto de superioridad. Igualmente no podían ser admitidos socios honorarios aquellas personas que ejerzan autoridad o gocen sueldos en cualquiera de las empresas de ferrocarriles de la República. “Desechó la injerencia de esas personas en los asuntos internos”. “influencia desinteresada de ingenieros”. Socios 157, con un capital líquido de \$ 718 m/n según datos fraternos.
1890	Crisis de 1890 La red tenía una extensión de 9.490 km.	Huelga de 1890 por la regularización en el pago de haberes del FFCC de la Provincia en que se adeudaban 3 meses de sueldos. Exoneraron y encarcelaron a muchos trabajadores. La huelga fue un fracaso. Entre 1889 y 1895 se produce un período de “desbande de socios”, producto de los fracasos en la huelga de 1890.
		Primera Academia de Instrucción para aspirantes a maquinistas de locomotoras ferroviarias creada por el Ing. Carlos Echagüe y dirigida por el Ing. Mateo Lovadina. Funcionó con estudiantes de Ciencias Físicas y en la casa de Echagüe.
1891	Ley 2873 , Ley General de ferrocarriles Nacionales Art. 95: Establece un fondo por pago de multas para la fundación y sostenimiento de una escuela de maquinistas y foguistas. Se crea la Dirección General de Ferrocarriles En 1891 la red ferroviaria tenía una extensión de 12.475 km de vía.	“Cuando la sociedad había adquirido cierto renombre eran tan perseguidos sus hombres como el local social central, que todo lo que hacía lo era bajo el mayor de los hermetismos. La secretaría social funcionaba en forma clandestina. El escudo era imposible colocarlo en la puerta de la calle. Las reuniones de la CD se efectuaban en secreto y sólo los asociados sabían cuáles eran los miembros que la componían. (Chiti y Agnelli, 1937: 34)
2° momento Diferenciación, recorte y construcción del dispositivo de regulación del saber. <i>Legitimación “hacia adentro”, 1896- 1912</i>		
1895		Se reorganiza la Sociedad, se nombra para eso un Secretario- Gerente rentado. Antes de la reorganización: 164/ Después: 762 socios
1896	Proyecto de Reglamento y Programa de examen de maquinista presentado por la Dirección General de Ferrocarriles para todos los FCC de la República y	“ Conferencia con el miembro Honorario Don Carlos Maschwitz ”, 14 de noviembre de 1896. Propuso la organización de las “Academias de

	<p>aprobado por decreto del PEN. Se establece la obligatoriedad de saber leer y escribir para la obtención del diploma. Estipulan que señalarán un libro oficial para estudiar las respuestas que les preguntarán los examinadores.</p> <p>El país contaba con 14.461 km de vías.</p>	<p>Instrucción” en los locales de la asociación dictando gratuitamente clases teóricas y prácticas por los inspectores del Gobierno, procurando la ayuda de las empresas. Fue un proyecto que no tuvo concreción.</p>
1897		<p>Comienzan a contabilizarse los subsidios a compañeros enfermos y familiares. Pasaban los 1000 socios</p>
1897	<p>El Ministerio del Interior Interviene la Sociedad revisando libros y documentos. Se pretendió quitarle la personería jurídica. A partir de entonces el único juez que intervendría en accidentes sería el Juez Federal.</p>	<p>Huelga de 1897: a causa de la prisión de un maquinista. Se produce un descenso en el número de socios debido a la huelga de 1897. Socios: 711</p>
1898	<p>Y principios de 1899 a causa de la baja de los premios en oro que rebajaba sensiblemente los salarios, solicita la fijación de salarios en oro y clasificación del personal. El F.C. Sud no accedió y el resto de las empresas actuaron de la misma manera.</p>	<p>Se publicó en La Plata el “Catecismo o guía práctica del maquinista conductor de locomotoras. Prontuario para prepararse al examen con arreglo en un todo al programa oficial de la Dirección General de Ferrocarriles de la Nación”, por Aurelio Arévalo.</p>
	<p>Se convino un Régimen de Idoneidad con el presidente de la Dirección General de Ferrocarriles. Reglamento y Programa de examen Se establecieron condiciones de ingreso, promoción a cargos superiores por medio de exámenes de competencia y de madurez.</p>	<p>Los hermanos proponen cambios al proyecto de Reglamento y Programa de exámenes (1896) en relación con la validez de los exámenes y diplomas previos, el requisito de un año de experiencia previa como foguista y la extensión del plazo para la alfabetización de los maquinistas que estando diplomados no sabían leer y escribir.</p>
1899		<p>La secretaría Central funcionaba en Perú 261, había despachado 45 diplomas de socios, 70 órdenes de pago a las Secciones y múltiples actividades sociales y administrativas.</p>
1900	<p>Se presenta un proyecto de reglamentación de horas de servicio (similar al sancionado por el Parlamento Francés) de 8, 10 y 12 hs para trenes rápidos, locales y de carga respectivamente. La Dirección de Vías y comunicaciones concordó el petitorio pero no hubo acuerdo con las empresas.</p>	<p>Proyecto redactado por Víctor Bassi para la reglamentación del trabajo ferroviario en relación a las horas de servicio y la creación de una caja de pensiones y jubilaciones. El ingeniero Otto Krause amplió y corrigió el proyecto que fue entregado a la dirección de Vías y Comunicaciones. En 1906, Joaquin V González considera este proyecto para la confección de su Reglamento de Trabajo. LF en cifras: Las filas de la Sociedad sumaban un total de 783 asociados y contaba 32 seccionales y delegaciones.</p>
1902	<p>Ley N° 4144 de Residencia (o Ley Cané)- ordenó la salida del país a todo extranjero considerados “indeseables” para el proyecto modernizador puesto que comprometía la “seguridad nacional y perturbaba el orden”. No hay ninguna mención al respecto en LF, muestra de las características que debían tener los socios para ser incorporados.</p> <p>La red ferroviaria asciende a 17.377 km.</p>	

<p>1902</p>	<p>14 de febrero, cambios en el Reglamento de exámenes de conductores de locomotoras. Fue confeccionado por la Dirección general de Vías y Comunicaciones.</p> <p>Se modifica la conformación de la Mesa examinadora, pasa de integrarse por personal superior de las empresas a estar a cargo de inspectores nacionales, además de los jefes de talleres.</p> <p>Se enumeran nuevos saberes vinculados a la lectura, escritura y cálculo, vinculados a la resolución cotidiana de su tarea.</p>	<p>Empieza a publicarse el 1° de septiembre “El conductor de Máquinas”, una revista técnica a cargo del Ing. Mateo Lovandina.</p> <p>“La Fraternidad” ofrece el local social del gremio para su funcionamiento. La administración la realiza el Socio gerente del gremio.</p>
<p>1904</p>	<p>“Informe sobre el estado de la clase obrera” de Juan Bialek Masse encomendado por el Ministro Joaquín V. González el 21 de enero y entregado el 30 de abril)</p> <p>La red ferroviaria tenía 19.428 km de vías.</p>	<p>Primeros pasos en pro de la creación de bibliotecas. El Ministro Dr. Emilio Civit, quien había sido socio honorario de LF, donó \$ 1000 para impulsar la Biblioteca Central.</p> <p>La revista “El conductor de máquinas” cambio su domicilio de administración.</p> <p>La comisión de Maquinistas y Foguistas del Ferrocarril Sud comienza las discusiones intra Sociedad respecto a la necesidad de un órgano oficial de discusión.</p>
<p>1905</p>		<p>Movimientos de resistencia en Rosario y Venado Tuerto del FFCC Rosario de maquinistas junto a otros gremios, alrededor de 100 asociados fueron cesanteados, dado que la CD central no llamó al resto de las seccionales a la huelga.</p> <p>La CD decretó luego una amnistía y se reintegró a casi la totalidad de los afiliados.</p>
<p>1906</p>		<p>LF proyecta un escalafón único y medidas de protección para horarios, períodos de descanso, ascensos, viáticos, licencias y protección en caso de accidentes.</p>
<p>1907</p>		<p>Deja de publicarse “El conductor de máquinas”.</p> <p>Aparece el 1° de octubre la “Revista Social”, publicación oficial de “La Fraternidad” que se edita desde esa fecha y hasta nuestros días. El Ing. Lovandina continuó como responsable de la “Sección Técnica”.</p> <p>Su primer tiraje fue de 5000 a 6000 ejemplares.</p>
<p>1907</p>	<p>1° Arbitraje del Departamento Nacional del Trabajo a partir del conflicto del Gran Oeste Argentino que reconoció el petitorio obrero y logró mejoras en los salarios y en el escalafón de ascensos. Se plegaron también el FFCC del Sud, Oeste, Rosario, Central y Pacífico. Durante 5 días se detuvo el servicio ferroviario de estas líneas.</p> <p>30 de diciembre de 1907 el Ministerio de Instrucción Pública aprobó las reformas.</p> <p>Ley Mitre N° 5315 para reglamentar las concesiones ferroviarias.</p>	<p>Gran Paro de 1907 en el Gran oeste Argentino</p> <p>Primeras Reformas de los Estatutos. Se contemplan la situación de los socios enfermos, el reingreso de cesantes, y los aumentos de las cuotas sociales. También la constitución de la Comisión Ejecutiva, la creación de una Comisión Consultiva, la realización de asambleas de delegados, sobre la creación del órgano social, la celebración del 20 de junio. (Aprobado por Asamblea General de Delegados del 30-31 de marzo y 1°-2 de abril de 1907)</p>

	22.126 km totales de vías.	
1908		<p>1ra. Escuela seccional 1° de agosto de 1908- “lecciones a los foguistas de segunda clase a fin de prepararlos para la rendición del examen de maquinista”. Sección Las Flores, FCS.</p> <p>Al finalizar 1908 se comunicaron la creación de 7 (siete) escuelas en las seccionales fraternas.</p>
1909		Se publicita la creación de “ en cada seccional una escuela ”.
1910	La Argentina en el Centenario: “fecha de oro para las actividades ferroviarias de la nación”	<p>LF en cifras: Los asociados eran 6274 y 86 seccionales y delegaciones.</p> <p>RLF en 1910- Núms 27, 28 y 29 salen conjuntamente (diciembre de 1909, enero y febrero de 1910). A partir de Junio sale “Boletín de LF. Durante noviembre y diciembre de 1910, se publica Suplementos a los nros. 37 y 38 debido al Conflicto de Santa Fe por el despido de dos maquinistas.</p>
<p>3° momento Entre huelgas: la lucha por la regulación de los saberes <i>Legitimación “hacia afuera”, 1912-1917</i></p>		
1912	<p>HUELGA de maquinistas y foguistas de 52 días (Día de Reyes por que inició el 6 de enero de 1912) Todas las secciones organizadas que correspondían a las entonces 18 empresas que componían el sistema ferroviario nacional, notificaron de forma unánime y conjunta su retiro de servicio a partir del 6 de enero de 1912, en caso de no obtener a ese momento un fallo favorable al petitorio gremial. Se deroga el Reglamento de Exámenes y las compañías contratan personal improvisado.</p> <p>Después de 26 días de conflicto interviene el ministro del Interior. El 13 de febrero interviene el Presidente de la Nación.</p> <p>Km totales de vías en el país: 31.461 Transporte pasajeros: 73.641.550 Transporte de carga en toneladas: 40.430.404</p> <p>El conflicto dejó en evidencia el apoyo entre altos funcionarios del gobierno y la conducción de las empresas.</p>	<p>A partir de un Pliego de Peticiones formulado por el personal de Talleres del FFCC Sud que tuvo la negativa de la Administración General. Se buscaba reglamentar las condiciones de trabajo del gremio.</p> <p>Se plegaron a la huelga: 4000 maquinistas, 4500 fogoneros y 2000 limpia-máquinas. La organización gasta casi medio millón de pesos y pierde un número considerable de afiliados por la huelga.</p> <p>Se emprende la lucha por la idoneidad, de los cesanteados frente a los adventicios, el personal “amarillo” y los rompehuelgas que se aliaron con las empresas.</p> <p>La revista social publica en abril los números correspondientes a enero- abril de 1912, (¡De pie!). A partir de agosto se redobra la publicidad y aparece quincenalmente.</p> <p>Giras de propaganda para la re-agremiación. Segunda reforma de los Estatutos. Sobre los motivos de expulsión.</p> <p>Campaña en la opinión pública sobre la necesidad de reglamentar el derecho de agremiación de los trabajadores.</p> <p>Constitución de la FOF- Federación Obrera Ferrocarrilera</p>
1913		1° de febrero de 1913 se crea la Escuela Técnica de

		<p>Maquinistas, Foguistas y Personal de Locomotoras. Sección Rosario- FCCA.</p> <p>A 1913 se relevaron 14 (catorce) escuelas técnicas seccionales fraternas, según los datos publicados en la RLF.</p> <p>En la RLF comienza la publicidad sobre las casas propias en distintos países (portugueses, ingleses, norteamericanos, franceses, italianos) 1913-1914.</p>
1914		<p>Primera presentación de los proyectos Molinari para el “levantamiento intelectual del gremio” (premio a ensayos sobre temas gremiales) y la “casa propia”.</p> <p>Se publican distintos ejemplos internacionales sobre la adquisición de “Casas propias” por los obreros ferroviarios</p>
1915	Ley 9.653/1915 crea la Caja de jubilaciones y pensiones de empleados ferroviarios.	RLF, Agosto de 2015 vuelve a publicarse mensualmente.
1916	<p>Presidencia de Hipólito Yrigoyen (1919-1922). Elegido por sufragio universal, secreto y masculino.</p> <p>Se crea la Asociación Ferroviaria Nacional (AFN) con el auspicio de las empresas.</p> <p>La Fraternidad presenta un memorial al ministro de Obras Públicas, Pablo Torello, sobre la situación del personal de máquinas: Readmisión de cesanteados en 1912; Reglamentación de trabajo y salarios; cese de la violación de derechos y garantías constitucionales a la libertad individual por la prisión de maquinistas frente a accidentes ferroviarios; jubilación ferroviaria; recibimiento por parte de las empresas a las Comisiones de Reclamos; cese de las exoneraciones arbitrarias; utilización del carbón en lugar de la leña; escalafón para los Ffcc del Estado.</p> <p>La empresas presentan un proyecto por intermedio de la Reforma Ferroviaria (entidad patronal que pretendía atribuirse la representación del gremio)</p>	<p>La deuda de la huelga había quedado saldada e ingresan a la Sociedad nuevamente unos 3000 socios.</p> <p>Pacto de Solidaridad entre LF y la FOF para la acción conjunta.</p> <p>“El puesto de los maquinistas y foguistas está en las filas de LF y no en otra parte. El resto del personal modesto de los ferrocarriles está en las filas de la FOF. Para los que mandan, para los jefes y altos empleados, su puesto está en la AFN. ¡Que cada uno vaya a su puesto y desde allí luche por lo que cree su ideal: los obreros y empleados modestos por elevar y mejorar las condiciones de vida y de trabajo; los otros, los altos empleados, los que mandan, por perpetuar su dominio y satisfacer sus apetitos y ambiciones! (RLF, Núm. 142, julio de 1916)</p> <p>La RLF pasa a ser una publicación quincenal. Ya en 1912 se había producido el cambio pero tuvo que darse marcha atrás producto de las huelga.</p>
1917		<p>En los conflictos de 1917, Josefina Brandano y Adela Montaña fallecen y se levantan como las mártires obreras fraternas.</p> <p>Federación o muerte! HUELGA junto a la Federación Obrera Ferroviaria (FOF) y FORA en los talleres de Tafí Viejo y más tarde en Rosario y en Pérez con el triunfo por la atención del reclamo. 3° Gran paro de 1917 -Para los fraternos el fracaso de la huelga de 1912 se salda en 1917.</p> <p>Nuevo proyecto Molinari sobre Escuelas Técnico</p>

		Profesionales. Se aprobó por unanimidad.
	<p>Primer Reglamento de Trabajo refrendado por el Poder Ejecutivo el 11 de octubre, para el personal de máquinas, trenes y telégrafos de los ferrocarriles.</p> <p>“El convenio de mutua aceptación del Reglamento, implicaba el reconocimiento oficial de La Fraternidad por parte de las empresas, como la genuina entidad representativa de todo el personal de conducción de locomotoras de todos los ferrocarriles argentinos” (Vasallo Rojas y Matus Gutiérrez, 1947: 212).</p>	<p>RLF. En diciembre de 1917 la revista retomó su actividad con la publicación de los números 170 a 176.</p> <p>Escuelas Técnicas seccionales: Al finalizar este período se relevaron un total de 12 escuelas técnicas seccionales más, además de las 14 creadas hasta 1913. Contabilizan un total de 26 escuelas creadas en 10 años en la red ferroviaria desde 1908.</p>
<p>4º momento Apropiación del dispositivo de regulación de saberes de maquinistas y foguistas de locomotoras, Tomar el saber 1917- 1927</p>		
1917		Se inaugura la 1º Casa Propia en Alberdi 354, entre Moreno y Belgrano.
1918	Segundo Arbitraje con la Compañía General. La Fraternidad la entiende como un rotundo triunfo en la defensa de sus derechos.	<p>Se publica la “Cartilla para Maquinistas y Foguistas de Locomotoras” Por Juan Sheridan Rusell, Tomo 1ero.</p> <p>También se promociona el primer libro de Carlos Gallini “El movimiento Walschaert y el aparato recalentador”. La edición se agotó rápidamente y en 1919 se imprimió su tercera edición.</p>
1919	<p>“De eso no se habla”: la semana trágica de enero de 1919. Una corporación que se mira a sí misma.</p> <p>Se deroga la Ley 9.653 y por nueva ley 10.650 se crea la Caja Nacional de Jubilaciones y pensiones de todo el personal ferroviario.</p>	<p>Américo Baliño es el representante del movimiento sindical argentino ante la conferencia de creación de la OIT en Washington, noviembre de 1919.</p> <p>Tercera reforma de los Estatutos- pasa de llamarse “La Fraternidad de maquinistas y foguistas de locomotoras” a “La Fraternidad. Sociedad de Personal Ferroviario de Locomotoras”. (Se daba ingreso así a los limpia-máquinas o foguistas interinos y demás personal que realizaba trabajo en los galpones, posibles candidatos a continuar la carrera profesional de maquinistas conductores de locomotoras.) También esta reforma incluye la creación de las Comisiones de Reclamos en todos los ffcc para la gestión de las quejas de los compañeros.</p>
1919		<p>Escuelas Técnicas seccionales: Se aprueba en Rosario el Reglamento de la Escuela Técnica de Rosario. Director Maquinista Carlos Gallini.</p> <p>“Manual del ferroviario” de Luis Caso, donde se explicó la Ley de Jubilaciones y Pensiones para los ferroviarios.</p>
1920	<p>“De eso no se habla 2”- La Patagonia Rebelde, “La Fraternidad”, una corporación que se mira a sí misma</p> <p>Cursos gratuitos de extensión universitaria de</p>	Se publicó: “ La locomotora en movimiento. Tratado teórico práctico de las distintas partes de la locomotora, con programas de exámenes para el estudio de la carrera de Maquinista

	distintos Centros de Estudiantes (ecos de la Reforma Universitaria de 1918)	Conductor de Locomotoras ". Por el maquinista Carlos Gallini de Rosario. En 1922 se reedita, póstuma, corregida y ampliada.
1920	Ley 11.173 crea el Hogar Ferroviario	Primer Estatuto transcrito de la Escuela Técnica de Cañada de Gómez en la RLF (1920)
1920	Para este año se logra el Escalafón Único para el personal ferroviario de todas las empresas.	LF en cifras: Cuenta "La Fraternidad" con un total de 9000 asociados y 157 seccionales y delegaciones. A partir de 1920 las editoriales de la RLF proclaman el triunfo de la organización.
1921	Reglamento de Exámenes Se acepta la participación de delegados gremiales como fiscalizadores de estas mesas.	La RLF tiene nuevo formato , más pequeño y continúa con su aparición quincenal, los días 5 y 20 de cada mes. Aumenta el número de páginas y cambia algunas de sus secciones. Comienzan a tener publicidad. 1° de marzo de 1921-Muere el maquinista Carlos Gallini, director de la escuela Técnica de Rosario.
1922		En Congreso mixto se aprobaron los Estatutos de la Confraternidad y los sindicatos de Tráfico y Talleres, unificándose entre sí y dando origen a la Unión Ferroviaria Escuelas Técnicas seccionales: Durante 1921 y 1923 se computaron en la RLF un total de 34 escuelas seccionales fraternas. En solo tres años se duplicó (66) la cantidad de escuelas existentes en 13 años, entre 1908 y 1920 (32). RLF. Tapa a color
1923		La RLF publicó el Informe sobre el sistema pedagógico de las " Escuelas Internacionales " para la enseñanza profesional por correspondencia.
1923		Se publica "Cartilla para Maquinistas y Foguistas de Locomotoras. Suplemento para aspirantes a foguista por Juan Sheridan Rusell.
1925		Escuelas Técnicas seccionales: Se relevaron a través de los datos publicados en la RLF un total de 82 escuelas técnicas seccionales fraternas.
1926	Tercer arbitraje sobre tres puntos distintos del Escalafón uniforme: forma de aplicación del ascenso en el salario, sobre transferencias provisorias y transferencias efectivas.	Se materializa la idea de la " Casa Seccional Propia ", siendo los primeros las seccionales en condominio con la Unión Ferroviaria en Tandil, 9 de Julio y más tarde en Remedios de Escalada. Luego seguirán Basavilvaso, General Pico, Almirante Solier, Rosario, monte Caseros, Tolosa y Villa Mercedes. Escrituradas a nombre de LF, el 60 % del capital lo contribuye la central y el 40 % la seccional.

1927	Implementación de la Mesa única de exámenes bajo el control directo de la Dirección General de los Ferrocarriles.	Se estrena la película “Regeneración” producida por “La Fraternidad” con el sello de “Rapad Film”. Una pieza el cine mudo dirigida por Nelo Cosimi con la actuación de Chita Foras y Emilio Firpo.
1928		Los fondos de la película tienen como propósito recaudar fondos para la construcción de un hogar para hijos de ferroviarios fallecidos.
1929	Reglamentación general del tiempo de trabajo , septiembre de 1929 (Ley 11.544).	
1930		LF en cifras: Cuenta con 13.515 asociados y 215 seccionales y delegaciones.
1931		Se compró el terreno para el funcionamiento de su sede central en la calle Victoria 1928-38, por el valor de \$ 140.000.
1933		En 1933 se inician las obras de la 2° Casa propia.
1935		Se termina la obra en 1935 con un costo total de \$ 561.894, 23. Es un edificio de 5 pisos en el cual funciona la Escuela Técnica central “Carlos Echague” (4to. Piso) y la Comisión Directiva y su vasta Biblioteca en el 3er. piso.
1937		50 años de La Fraternidad La Fraternidad publica el libro del cincuentenario . En la RLF publicó un número extraordinario para el 50° Aniversario: “Acción Social en las secciones de La Fraternidad” (Junio 20 de 1937, Año XXVIII, Núm. 625 y ss). Computan más de 150 escuelas en todo el país.

ANEXO 2: REGLAMENTOS Y ESTATUTOS para las Escuelas Técnicas seccionales

REGULACIONES	Reglamentos y Estatutos de la Escuela Técnica “Carlos Gallini”. Personal de Locomotoras sección Rosario F.C.C.A. (1920/21/29)	Estatutos de la Escuela Práctica y Teórica de Maquinistas, Foguistas y Aspirantes Ferroviarios. Cañada de Gómez (1925)	Estatutos de la Escuela Técnica “Nicolás Brandi” del personal ferroviario de los ferrocarriles del Estado Sección San Cristóbal (1926)	Estatutos de la Escuela Teórica y Práctica en honor al ex compañero Damián Z. Duarte de Maquinistas y Foguistas aspirantes y personal de locomotoras. Resistencia (1931)	Estatutos de la Biblioteca Popular “Confraternidad Ferroviaria”. Chepes. La Rioja. (1928)
Datos vs.	Escuela fundada el 1° de febrero de 1913. Los estatutos y reglamentos son aprobados por Asamblea el 17 de septiembre de 1919 con las firmas de Antonio Poggio (secretario gral.) y Carlos Gallini (director). Obtiene la Personería Jurídica y se aprueban sus Estatutos el 29 de abril de 1920. En agosto de 1921 cambian su nombre (Gallini). El 2 de octubre de 1929 se cambia el art. 10 (“inmuebles” por obtención de casa propia).	<u>Nombre y asiento</u> Art. 1: Escuela Fundada por los socios de la sección el 1° de enero de 1914 patrocinada por la Fraternidad, Sociedad del Personal de Locomotoras. El presente estatuto fue aprobado en las asambleas de fechas 7 de diciembre de 1924 y 15 de febrero de 1925.	Se constituye el día 3 de junio de 1926.	Fundada el 24 de septiembre de 1929 y funciona en el local social de la calle Las Heras 287, Resistencia. Art. 29.- Estos Estatutos y reglamentos fueron aprobados en Asamblea General Ordinaria de fecha 20 de octubre de 1929, los que regirán desde el primer día de la fundación.	Art. 1.- Bajo el patrocinio de la “CONFRATERNIDAD” y “LA UNIÓN FERROVIARIA” ambas sociedades con personería jurídica: créase en Chepes con la administración exclusiva de la “COMISIÓN MIXTA” de las dos citadas entidades la BIBLIOTECA POPULAR CONFRATERNIDAD FERROVIARIA. Fue aprobado en Asamblea Comisión Mixta a 30 días del mes de septiembre del año 1928. Consta en Acta N° 1. Chepes, 30 de septiembre de 1928.
	Art. 1º: ... propender la difusión de libros técnicos sobre locomotoras, molinos de vientos, motores a kerosene y nafta, aeroplanos, automóviles y todo aquello que sea maquinarias,	<u>Bases de la escuela</u> Art. 2: los fines de esta institución es dar instrucciones a sus asociados en todo lo que se relaciona con la profesión de maquinista de locomotoras.	Art. 1º: (...) con el propósito de enseñanza técnica y práctica del gremio ferroviario.	Art. 1º.- Bajo el nombre de Escuela Técnica y Práctica “Damián Z. Duarte”, se funda en la ciudad de Resistencia, para el personal de Locomotoras, que comprende: Maquinistas, Foguistas y	Art. 2.- Su objeto es: Propender a la educación por medio de libros adecuados y procurar despertar sentimientos altruistas en sus componentes.

<p>Propósito</p>	<p>contando la Escuela con una locomotora y media locomotora , válvulas, todo lo relacionado con este fin instructivo, etc., medida de su desarrollo, necesidades y recursos. Art. 3º: ...el objeto de esta escuela es instruir en teoría y práctica en general a los maquinistas y foguistas del personal de locomotoras sobre el manejo de las locomotoras y conducción de trenes y hallarse debidamente preparado al ser llamado a rendir examen de idoneidad de maquinista, conductor de locomotoras ante la Junta Examinadora compuesta por los inspectores nacionales y representantes de las empresas ferroviarias.</p>			<p>Aspirantes, una escuela legalmente constituida para propender el adelanto y la enseñanza de la profesión de la carrera de Maquinista conductor de Locomotoras. Art. 3º.- a) el objeto de esta escuela es de instruir a todos sus socios Maquinistas, Foguistas y Aspirantes el manejo de Locomotoras y hallarse debidamente preparados para rendir su examen de idoneidad ante la mesa única examinadora de la dirección general de FF. Carriles.</p>	
<p>Destinatarios</p>	<p>Art. 3º: La escuela técnica no hace distinción de raza o nacionalidades; pueden formar parte de ella todas las personas que ejercieran una profesión de maquinistas, foguistas o personal de locomotoras de ferrocarriles convergentes a Rosario y que cumplan con los deberes reglamentarios.</p>	<p><u>Para Ingresar y reingresar</u> Art.3: debe ser Maquinista, Foguista o aspirante asociado a “La Fraternidad” en la sección, y estar al corriente con sus cuotas. (Sigue en cuotas). Tanto sea para ingresar o reingresar se hará por escrito dirigiéndose al director. (Art. 5, “deberes de los socio”, sigue) f- queda estrictamente</p>	<p>Art. 2º: Para ingresar o reingresar a esta Escuela deberá ser ferroviario y abonar una cuota... (ver en cuota) <u>Prohibiciones</u> Art. 19.- Queda estrictamente prohibido a los socios traer a la Escuela a personas que no sean afiliadas a la misma, en horas de clase, si alguna persona interesada para ingresar deseara visitarla,</p>	<p>Art. 2º.- la escuela aceptará como socio a toda persona perteneciente a la Sociedad La Fraternidad y perteneciendo a conducción de Locomotoras (maquinistas, foguistas y aspirantes).</p>	<p><u>Admisión de socios.</u> Art. 3º.- Se admitirán como socios a los asociados de “La Fraternidad” y “Unión Ferroviaria”. a) a los particulares hombres y mujeres, previa resolución de la Comisión Mixta.</p>

		<p>prohibido a todo socio dar instrucciones a las personas que no estén asociados a la Escuela y menos en particular, pues este proceder perjudica los fines de la Escuela y su concurso a ella.</p> <p><u>Prohibiciones</u></p> <p>Art. 18: queda estrictamente prohibido traer a la escuela en las horas de clase a ninguna persona, pero los socios si lo desean podrán traer con fines de propaganda siempre en presencia de un miembro de la CA y fuera de hora de clases</p>	<p>podrá hacerlo en horas que ésta no tenga clase, de acuerdo con el Director, quien estará en el deber de hacerlo dándole los datos que se relacionen con la marcha de la misma. a) en caso de ausencia del Director podrá hacerlo el Secretario.</p>		
Comisión Administrativa	<p>Art. 4º: quedará <u>constituida una CA</u> en la siguiente forma: un director, un secretario general, un tesorero, un secretario de actas, cuatro vocales que harán las veces de instructores, un instructor de máquina de escribir y dos revisores de cuentas. (...) serán nombrados en Asamblea General extraordinaria por medio del voto secreto y durarán en funciones un año, pudiendo ser reelectos.</p> <p><u>Art.5º: Son deberes de la CA:</u> representar y administrar los intereses de la Escuela, sesionar cada 30 días,</p>	<p><u>Administración</u></p> <p>Art. 8: Estará formada de la siguiente forma: un director y un secretario, un tesorero y un revisor de cuentas; dos depositarios de fondos, seis instructores para Maquinistas y Foguistas; dos Instructores para Limpiadores en Aritmética, que serán electos de los más capacitados de entre ellos, un Maquinista o Foguista, que se designará para presenciar las clases de ellos y dar cumplimiento al art. 6.</p> <p><u>Deberes de la CA</u></p> <p>Art. 9: La CA presentará cada seis meses un estado de caja,</p>	<p><u>Administración</u></p> <p>Art. 7º: La CD de la Escuela estará formada de la siguiente forma: Un Director, Secretario, Tesorero y Pro-Tesorero, un revisor de cuentas, un archivista y cuatro vocales.</p> <p>a) los instructores serán de carácter voluntario siempre que sean de la misma institución.</p> <p>b) el Director podrá designar cualquiera de los alumnos como instructor en cualquier materia.</p> <p><u>Deberes de la CD</u></p> <p>Art. 8: la CD presentará cada tres meses un estado de caja</p>	<p>Art. 4º.- Queda constituida la Comisión Ejecutiva en la siguiente forma: un presidente, un secretario, un tesorero, un revisor de cuentas, cuatro vocales y el director, además de tres instructores.</p> <p><u>Art. 5º: Son deberes de la CE:</u></p> <p>a) Representar y administrar los intereses de la escuela.</p> <p>b) sesionar cada vez que esta comisión lo crea conveniente</p> <p>c) Convocar a Asamblea Extraordinaria cuando la comisión lo crea conveniente</p> <p>d) aceptar socios nuevos y resolver la expulsión por causas justas, con derecho de dar aviso en asamblea próx., de todos los</p>	<p><u>Administración de la Biblioteca.</u></p> <p>Art. 5º.- La Biblioteca será administrada exclusivamente por la Comisión Mixta de la CONFRATERNIDAD FERROVIARIA.</p> <p>Art. 8º- los socios particulares pueden formar parte de comisiones espaciales de carácter precario, pero no de la Comisión Mixta.</p> <p><u>Reglamento Interno.</u></p> <p>Art. 11º- Habrá una comisión interna de biblioteca compuesta en la siguiente forma:</p>

	convocar asamblea, aceptar socios nuevos y resolver la expulsión, informar la marcha de la escuela. Todo miembro que faltase sin previo aviso o causa justificada a tres reuniones quedará separado de la comisión. Igualmente se efectuará con instructores que faltasen a seis turnos que tengan que dar lecciones.	balanceando las entradas y salidas, movimiento de socios habido durante el semestre, lo que se fijará en el local de la Escuela para conocimiento de los socios y visada por su revisor de cuentas.	balanceando las entradas y salidas, movimientos de socios habidos durante el trimestre el que se fija en el local de la Escuela, para conocimiento de los socios visado por un revisor de cuentas.	socios que perjudiquen la marcha de la escuela en convenio y disciplina. e) informar en cada asamblea la marcha de la escuela f) Todo miembro de la CE que faltase sin previo aviso ni causa justificada a tres reuniones quedará separado de la C, e igualmente se efectuará con los instructores que falten a seis turnos que tengan que dar lecciones. <u>La Comisión Ejecutiva</u> Art. 13.- Se renovará la CE cada año y podrán ser reelectos sus miembros de acuerdo al art. 4º con previa entrega de todo el inventario preexistente de la Escuela, firmado por la C. entrante.	a) tres bibliotecarios que se turnarán de acuerdo a resolución de la Comisión Mixta. b) Tres cobradores, uno por LF, uno por la UF y uno por los particulares. c) dos revisadores de cuentas uno ferroviario y otro particular.
Quórum / reuniones de CA Asambleas	Art.4º: ...deberán estar presentes la mitad más uno. <u>Renovación.</u> Art. 14º: se renovará cada año una semana antes del aniversario de la Escuela y tomará nueva posesión en su cargo el 1º de febrero día del Aniversario Social. <u>Asambleas</u> Art. 15º: Ningún socio puede discutir asuntos que no estén en la orden del día. Toda proposición de cada socio deberá ser aceptada por la CA	<u>Renovación de la CA</u> Art. 14: Todos los años en el mes de diciembre el director convocará una asamblea que sesionará con el 20% de los asociados, sino concurriera este número llamará una segunda asamblea la que sesionará con el mismo número que la anterior, y si tampoco hubiera este número se convocará una tercera y se sesionará con el número que asista, una vez nombrada la nueva CA esta se hará cargo	<u>Renovación de la C. Directiva</u> Art. 15.- Todos los años, en el mes de enero, el Director convocará a una asamblea y de ésta se nombrará los socios que han de formar la nueva C. Directiva, que se renovarán por mitad. <u>Prohibiciones</u> Art. 21.- Todo alumno asistente a la Asamblea deberá firmar el libro de actas antes de retirarse; el que por tercera vez infringiera esta disposición será expulsado de	Art. 4º (sigue): Estos miembros serán nombrados en asamblea general ordinaria por votos internos de la Sección, pudiendo sus miembros ser reelectos si la sección lo cree conveniente, y para formar quórum tendrá que haber 50 % más uno. Art. 14: Ningún socio podrá discutir ningún asunto que no se relacione con la Escuela, cuando ésta llame a asamblea y se hará con un número de nueve socios y en caso de la	<u>Asambleas</u> Art. 6º- Las Asambleas ordinarias serán trimestrales y las extraordinarias cuando lo crea conveniente la Comisión Mixta o cuando sean pedidas por escrito por el veinte por ciento de los asociados al corriente en sus cotizaciones; los que expresarán claramente el objeto de su pedido. a) el plazo para efectuarlas no debe ser mayor de diez días, después de la fecha de

	<p>y pasada a la orden del día de la próxima Asamblea para ser discutida. Las asambleas sesionarán concurriendo 22 socios que estén al corriente en la Caja de la Escuela y entraran en sesión media hora después de anunciada por la convocatoria. Las resoluciones generales serán tomadas por simple mayoría de votos y en caso de empate serán definidas por el director. Son presididas por el Director y en su ausencia por el Secretario General, en compañía al secretario de actas. Las asambleas a la tercera convocatoria, sesionará con el número que haya.</p>	<p>el 1º de febrero y nombrará los instructores de acuerdo al Art. 8. (...) <u>Depositarios</u> Art 14: serán cambiados solamente por transferencia, fallecimiento y renuncia de ellos y esta última se hará por escrito.</p>	<p>la Escuela. a) para comprobante de esta disposición el asistente firmará al entrar un libro en blanco que será el control de las firmas del libro de actas.</p>	<p>tercera convocatoria se hará con el número que hubiese, siempre que estos socios estén al día con sus cuotas. Estas asambleas serán presididas por el presidente y en caso de faltar éste presidirá el Director o un vocal en compañía del secretario, quienes darán a conocer la marcha de la Escuela; se llamará a una Asamblea de acuerdo al Art. 5 inciso c, para dar conocimiento del estado de la caja de entradas y salidas de acuerdo con el Art. 8 de los presentes estatutos.</p>	<p>presentación del pedido. b) para efectuar asambleas ordinarias o extraordinarias se necesitará la presencia del 20 por ciento de los socios al corriente de sus cuotas. c) en segunda convocatoria podrán reunirse con el número que concurra. d) todos los socios tienen derecho a voz y voto. Los particulares no podrán votar por la formación de la Comisión Mixta.</p>
<p>Integrantes de las CA</p>	<p><u>Director.</u> Art. 6º: que la CA cumpla los estatutos. Tiene derecho a suspender cualquier miembro de la CA que no cumpla con su deber o perjudique la marcha de la escuela, representará a la escuela en todos los actos, velará por su buena marcha y propondrá a la asamblea los nombramientos de los ayudantes instructores. <u>Secretario general.</u> Art. 7º: Recibe la correspondencia</p>	<p><u>Deberes del Tesorero</u> Art. 10: todos los semestres en el mes de enero y julio el tesorero hará entrega del semestre (art. 9). a- se encargará de extender los recibos de cuota a los socios como los ingresos y reingresos de acuerdo con el Director y efectuar su cobranza mensualmente b- llevará a su cargo una libreta matriculadora con el nombre de todos los socios</p>	<p><u>Deberes del Director</u> Art. 9º- el director tendrá el deber de fiscalizar con su firma todas las disposiciones relacionadas con la marcha de la Escuela. a) llevar el archivo de todo asunto terminado que se haya promovido en esta Escuela, como también velar por los asuntos pendientes en general de la misma. <u>Deberes del secretario</u> Art. 10- Es deber del</p>	<p><u>El director instructor</u> Art. 6º: La escuela estará bajo la vigilancia del director, quien vigilará que la C cumple con su deber y haga cumplir los Estatutos y Reglamentos. Tendrá derecho a suspender cualquier miembro de la C que no cumpla con su deber o que perjudique la marcha de la Escuela previa comprobación, dándose aviso en la próx. Asamblea. Representará a la escuela en todos los actos y</p>	<p>Art 12: Los cobradores darán cuenta de su cometido, entrega de valores y recibos no cobrados al tesorero de la Comisión Mixta.</p>

<p style="text-align: center;">Funciones de los miembros</p>	<p>que le entregue el director y hará la correspondencia social. Dará lectura de la correspondencia en las asambleas, convocará a Asamblea y reuniones de comisión.</p> <p><u>Secretario de Actas.</u> Art. 8º: Levantará actas en Asambleas y reuniones de CA, llevará un libro con el movimiento de socios dados de alta y de baja todos los meses, datos que pasará al tesorero.</p> <p><u>Tesorero.</u> Art. 9º: Recaudará los fondos sociales, autorizando con su firma los recibos en compañía con el director. Firmará órdenes de pago y presentará balances todos los meses. Propondrá a la asamblea que les designe los cobradores de los fondos sociales.</p>	<p>pagos e impagos c- refrendar con su firma todos los balances.</p> <p><u>Deberes del Director</u> Art. 11: fiscalizar con su firma todas las disposiciones relacionadas con la marcha de la escuela.</p> <p>a- llevará el libro de caja y dejará contar semestralmente las entradas y salidas... b- atender todas las correspondencias y hacer presente a los socios las medidas a tomarse... Llevar el archivo de todo asunto terminado que se haya promovido en la Escuela como también velar por los asuntos pendientes.</p> <p>Art. 12: será deber del redactor de cuentas refrendar con su firma todos los balances y cuentas.</p>	<p>Secretario atender correspondencia y hacerla firmar con el Director como también llevar y redactar el libro de actas.</p> <p>a) estará en comunicación con las escuelas de las demás seccionales</p> <p><u>Deberes del Tesorero</u> Art. 11º- Todos los trimestres, en el mes de Marzo, Junio, Septiembre y Diciembre, el tesorero hará entrega Trimestre, a fin de cumplir con el artículo 8º</p> <p>a) llevará a su cargo el libro de caja y hará constar trimestralmente las entradas y salidas, balanceadas anualmente de acuerdo con el Director y revisor de cuentas, los que expresarán al pie de cada folio su conformidad del capital existente por cada periodo de ejercicio, pudiendo de este modo, en cualquier momento, presentar a los socios el estado de caja.</p> <p>b) se encargará de extender los recibos de cuotas a los socios como así mismo los ingresos y reintegros de acuerdo con el Director, y efectuar sus cobranzas mensualmente, autorizándolos con su firma y la del Director</p>	<p>velará por su buena marcha y propondrá en Asamblea el nombramiento de los ayudantes instructores. a) El presidente se encuentra en la obligación de presidir las asambleas y reuniones de la escuela y en su reemplazo quedará el director en caso de faltar el primero, o uno de los vocales de la comisión.</p> <p><u>Secretario General</u> Art. 7º: Recibirá y hará toda la correspondencia social. Administrará y firmará en compañía del presidente y director. Dará lectura de la correspondencia en Asamblea y refrendará con sus firmas todos los asuntos sociales de la Escuela en compañía del presidente y director. Convocará a Asamblea y reuniones de la C. Levantará las actas, llevará un libro con el movimiento de los socios de alta y baja todos los meses, datos que suministrará al tesorero, llevando un control de los libros y útiles pertenecientes a la escuela.</p> <p><u>Tesorero</u> Art. 8º: El tesorero es el depositario y responsable de los fondos de la sociedad. Sus deberes y atribuciones son: 1º-</p>	
---	---	---	---	---	--

			<p>y con su sello correspondiente.</p> <p>c) llevará a su cargo una libreta matriculadora con el nombre de los socios pagos e impagos y dará cuenta al Director de los socios infractores al artículo 4°.</p> <p><u>Deberes del Pro –tesorero</u></p> <p>Art. 12- será deber ayudar al Tesorero en un todo de las tareas que a este le corresponden. a) en caso de ausencia del tesorero, se hará cargo del puesto de éste.</p> <p><u>Deberes del Revisor de Cuentas</u></p> <p>Art. 13.- refrendar con su firma todos los balances así como también las cuentas relacionadas con la marcha de la Escuela.</p>	<p>Llevar los libros de Contabilidad en el mayor orden y exactitud posible y presentar trimestralmente un balance de caja, el que será revisado y controlado por el Revisor de cuentas, quien dará un informe a la CD y a la Asamblea cada vez que se lo solicite.</p> <p>2°- Recibir las cuotas de ingreso, mensualidades de los socios y de toda otra cantidad que fuese dada a beneficio de la Sociedad.</p> <p>3°- Firmar todas las órdenes de pago que sean necesarias y pagará las mismas con la firma del Presidente.</p> <p>4°- Firmar los balances y sellar los recibos de cuotas a cobrar.</p> <p><u>Dirección</u></p> <p>Art. 22.- La escuela estará bajo la dirección del Director y a falta de este quedará bajo la vigilancia del Presidente y Secretario General, que desempeñará las mismas funciones.</p> <p><u>Escuela Teórica y práctica</u></p> <p>Art. 24.- La Escuela será atendida permanentemente en forma por la CE, de acuerdo al Art. 5, pueda desenvolverse dentro de los límites de acción que el presente Art. marca.</p> <p>Art. 25.- El sello social estará</p>	
--	--	--	--	---	--

				en poder del Secretario General y con él sellará toda la correspondencia autorizada por la Comisión y la Asamblea de la Escuela; sin este requisito la correspondencia no tendrá valor.	
Manejo y uso de los Fondos	Art. 11º: Toda vez que los fondos superen 200 \$ se depositará en un Banco de la ciudad a la orden del Director y de los miembros designados en la Asamblea. Ver Tesorero (art. 9º)	<u>Fondos</u> Art. 4: Los fondos de ingresos, reingresos y mensuales como así los productos de cualquier beneficio se destinarán para efectuar los gastos de la escuela en general. a- El director está facultado para invertir en gastos de útiles hasta la cantidad de \$ 30 semestrales. b- cuando la suma sea de hasta \$ 50, será autorizada con la firma de un 20% de los socios y las sumas mayores deben ser autorizadas con la firma de la mayoría de los socios. c- Los excedentes de los fondos en cada balance semestral serán depositados en el Banco de la Nación en caja de ahorro a nombre de dos socios que no pertenezcan a la CA, dejando la libreta en poder del director como así el documento de garantía firmado por los depositarios.	<u>Fondos</u> Art. 3º: Los fondos de ingresos y reingresos o mensuales, como así mismo los productos de cualquier beneficio o donaciones, se destinarán para efectuar los gastos que sean necesarios para la Escuela en general. a) todas las salidas de gastos que sean necesarias serán autorizadas por la CD. b) cuando la suma a invertirse exceda de \$ 50 m/n, deberán ser autorizados por Asamblea. c) Los fondos sociales serán depositados en un Banco de la localidad a nombre del Tesorero y un vocal, depositando la libreta en poder del director como así mismo el documento de garantía... d) El Director hará entrega de la libreta a los depositarios toda vez que sea necesario retirar o depositar fondos.	Art. 9º: La Comisión de la Escuela teórica y práctica deberá dar conocimiento y pedir consentimiento en Asamblea general, cada vez que los fondos lo permitan, en adquirir útiles y demás enseres instructivos para el adelanto moral e instructivo de sus asociados. Art. 10º: Toda vez que los fondos superen de 200 pesos serán colocados en el banco en Cuenta Corriente, a nombre del presidente, Tesorero y demás miembros que la asamblea designe. Art. 11º: La CE tendrá a su cargo la dirección de los pedidos de libros, muebles, mapas, donaciones y todo lo relacionado con la buena marcha de la Escuela Teórica y Práctica.	<u>Recursos sostenimiento</u> <u>Biblioteca</u> Art 4º.- La Biblioteca tendrá los siguientes recursos: a) la cuota de 0.50 centavos mensual por cada asociado. b) con las suscripciones que se efectúen en su beneficio. c) con donaciones y subsidios d) Con la ayuda: muebles, local y luz que le proporcionarán gratuitamente “La Fraternidad” y “La Unión Ferroviaria” e) con los festivales o rifas que se celebren. Art. 16- Los fondos de la asociación no podrán destinarse a otro objeto que la adquisición de libros, local propio y su administración.

<p style="text-align: center;">Pertenencias de la escuela</p>	<p><u>Facultad de la comisión:</u> Art. 10º: ...adquirir muebles, inmuebles, útiles, obras técnicas, científicas y demás enseres instructivos para mejorar el éxito de su cometido y para el adelanto moral e instructivo de los socios... (incorporado en 1929) Art. 12º: la CA tendrá a cargo la dirección de los pedidos de libros, muebles, mapas, donaciones y todo lo relacionado con la buena marcha de la Escuela Técnica. <u>De los libros</u> Art. 13º: ...estarán en la biblioteca a disposición de todos los socios que quieran consultarlos pudiendo solicitarlos a los instructores que se hallen en turno. (...) podrán llevarlos a su domicilio, pero no aquellos que den instrucciones de locomotoras, teniendo un plazo perentorio de 15 días para devolverlos. Queda prohibido, no siendo instructor o miembro de la comisión que se halle de turno sacar ningún libro sin previa autorización del instructor o miembro del turno. Sobre anotaciones, rayas y</p>	<p><u>Deberes de los socios-</u> Art. 5: ... (sigue d-) Es además deber de cada socio velar por la conservación y aseo de los libros y demás útiles pertenecientes a la escuela. e- ningún socio podrá retirar de la Escuela ningún útil que a esta pertenezca. Art. 6 a- la escuela tendrá una máquina de escribir que podrá ser usada por los socios y se usará en hs de clase. Se tendrá un instructor para su enseñanza para ponerlos al corriente. <u>Donaciones</u> Art. 7: todo socio que deseara contribuir con libros, planos o cualquier objeto que a su juicio crea ser útil para esta escuela y a las instrucciones de sus afiliados podrá hacerlo si así lo desea.</p>	<p><u>Deberes de los socios</u> Art. 4º c)- Todo socio deberá velar por la conservación y aseo de los libros y demás útiles pertenecientes a la escuela. <u>Donaciones</u> Art. 6º: Todo socio que deseara contribuir con libros, planos o cualquier objeto que, a su juicio considere útil a la instrucción de sus afiliados podrá hacerlo si así lo desea. <u>Deberes del Archivista</u> Art. 14: Será deber mantener en completo aseo los libros y vigilar que estos no sean sustraídos del local de la Escuela; para esto tendrá un inventario de todas las existencias y cooperará en un todo para la buena conservación de demás útiles y muebles.</p>	<p><u>De los libros</u> Art. 12.- queda prohibido no siendo autorizado por el Instructor, Director, Presidente o Secretario sacar ningún libro y sin entregar un recibo a cualquiera de estos cuatro miembros por el libro sacado, siendo obligación de estos socios entregar al Secretario el recibo del citado libro en la primera oportunidad, haciéndose responsable el socio del libro que lleva a pagar o devolver en perfecto estado como lo retiró. <u>El libro de Actas</u> Art. 15.- Cada vez que la CE convoque a Asamblea, lo primero que se hará será leer el acta anterior. Art. 16.- La reuniones de la CE cuando esta tenga que tratar algún asunto interno de la Escuela, será presidida por el presidente y en caso de faltar este lo hará el Director, y estos asuntos internos tratados por la C se pondrán a discusión de la primera Asamblea. Art. 17.- Todas las correspondencias serán firmadas por el Presidente, Director, y revocadas y refrendadas por el Secretario</p>	<p><u>Disposiciones Generales.</u> Art. 7º- Hasta que no haya una cantidad apreciable de libros los que se determinarán en Asamblea de asociados, no podrán llevarse libros a domicilio y llegado ese caso, se hará un reglamento para el control de los mismos. Art 13: los libros retirados a domicilio por los asociados será por el término máximo de quince días y los que se excedan de ese término pagarán en concepto de multa cinco centavos diarios de demora y por cada volumen. Art. 14: Todo libro retirado a domicilio será previo recibo y al hacer entrega deberán encontrarse en las mismas condiciones de conservación que al retirarlos. Art. 15: Si los libros que fueran devueltos hubieran sufrido algún desperfecto, como ser: manchas, roturas de hojas, etc., el Bibliotecario valorará el importe que haya que pagarse por ello; pudiendo el interesado reclamar ante la Comisión Mixta en caso</p>
--	--	---	--	--	---

	<p>roturas, manchado o sucio, señales con lápiz o tinta, o doblar las páginas para marcarlo: deberá pagar o reponer nuevo.</p> <p><u>Máquina de escribir.</u> Art. 24°: Podrá ser utilizada por los socios en horas de clase. Tendrán un instructor para su debida enseñanza. Los miembros de la CA podrán hacer uso de ella en cualquier hora.</p>			General.	<p>que la indemnización no le pareciera justa.</p> <p>Art. 17: Habrá un índice general de la existencia con expresa constancia del nombre, tomo, autor, en rústica o encuadernados, numerados progresivamente y en donde conste su estado de conservación.</p> <p>Art. 18: la adquisición de libros será hecha por resolución de la Comisión mixta.</p>
Aniversario de la Escuela	Art. 14: debe ser festejado por sus socios, ya con una fiesta o con una conferencia sobre la escuela técnica, Biblioteca o alcoholismo.				
Clases/ Sobre la enseñanza	<p><u>Días y horas de clase</u></p> <p>Art. 26°: Habrá clases todos los días hábiles y el horario será fijado por la CA de acuerdo con la conveniencia de los miembros y estación del año.</p>	Art. 6: se celebrarán para los maquinistas y foguistas tres días de clase en la semana y dos para los aspirantes siempre que no se efectúe reunión en “La Fraternidad” y la “Confraternidad”.		<u>Día y Horas de clase</u> Art.23.- el horario y día de clase será fijado por la Comisión Ejecutiva de acuerdo a la estación del año.	
Disciplina	Art. 19°: Todo miembro de esta escuela deberá observar durante las horas de clase el debido orden y respeto tanto a los miembros de la Comisión, instructores, como igualmente a los demás socios, prohibiéndose toda polémica no relacionada con los fines que persigue esta escuela.	En Art 5. <u>Sobre “Deberes de los socios”</u> d- todo socio deberá observar durante las horas de la clase el debido orden y respeto tanto sea a los instructores y asistentes y demás representantes de la Escuela como así mismo a sus compañeros de clase,	<u>Deberes de los socios</u> Art. 4° b)- Todo socio deberá observar durante las horas de clase el debido orden y respeto, tanto sea a los instructores, asistentes y demás representantes de la Escuela, como así mismo a sus compañeros de clase. <u>Prohibiciones</u>	<u>Horas de clase</u> Art. 18.- Todo miembro de la Escuela deberá observar las horas de clase el debido orden y respeto, tanto a los miembros de la Comisión instructora como igualmente a los demás socios, prohibiendo toda polémica no relacionada con los fines que persigue esta	

		<p>prohibiéndose toda polémica no relacionada con los fines de que ha sido creada esta escuela</p> <p>g- (del art. 5) cada infracción a la que menciona el art. En los incisos d-, e-, f- y g-, serán considerados por la CA en la siguiente forma:</p> <p>Primera infracción: -represión.</p> <p>Segunda infracción: - suspensión de las clases por un periodo que resolverá la CA</p> <p>Tercera: -destitución</p>	<p>Art. 20.- Será estrictamente prohibido asistir a clase en estado de embriaguez, como también será prohibida toda clase de discusiones tanto políticas como ideológicas dentro del recinto de la Escuela, siendo aplicada como medida disciplinaria la expulsión inmediata.</p> <p>a) también estarán incluidos en este artículo aquellos que por su forma de proceder manchen en cualquier forma la honorabilidad de la Escuela.</p>	<p>Escuela.</p> <p>(al final del Estatuto)</p> <p><u>NOTA A LOS SOCIOS:</u> Todo aquel que sea de La Fraternidad y no sea socio de la Escuela y difamara a esta en cualquier caso, la Comisión Ejecutiva de la Escuela pedirá en Asamblea Ordinaria a la Comisión Ejecutiva de la misma la suspensión de 30 días por LF; la segunda vez un trimestre y la tercera vez se le aplicará el art. 10 de los Estatutos de LF.</p>	
Cuota	<p>Art. 20º: Todo miembro de la escuela abonará una cuota de entrada de un peso y una contribución mensual de 50 ctvs. para sufragar los gastos del alquiler, adquisición de libros y útiles... si las necesidades lo requieren, queda a resolución de una asamblea general extraordinaria de aumentar las cuotas mensuales.</p> <p>Art. 21º: plazo perentorio de 15 días para quienes no abonaron su cuota por un trimestre, si no lo hicieran serán considerados cesantes y quedarán privados de los beneficios que los estatutos</p>	<p>Art. 3. Abonar una cuota de ingreso de \$ 4 m/n y 0.50 centavos mensuales. Los aspirantes abonarán como ingreso \$ 2 m/n, debiendo estos abonar los \$ 2 restantes una vez nombrados Foguistas. Cuando sea declarado cesante, podrá reingresar nuevamente abonando un nuevo reingreso de \$ 5 m/n. La Comisión queda autorizada para aumentar la cuota mensual.</p> <p><u>Deberes de los socios</u></p> <p>Art. 5: Todo socio que dejara de abonar su cuota por el término de 3 meses será declarado cesante y sin más</p>	<p>(Sigue Art. 2º) abonar una cuota de un peso m/n de ingreso y uno de cuota mensual y ser presentado por dos socios.</p> <p>a) Todo socio que de acuerdo al artículo cuarto sea declarado cesante, podrá reingresar nuevamente abonando una cuota de cinco pesos m/n.</p> <p>b) La comisión queda autorizada para aumentar o disminuir la cuota mensual, si las exigencias así lo requiera</p> <p><u>Deberes de los socios</u></p> <p>Art. 4º: Todo socio que dejara de abonar sus cuotas en el término de cuatro meses será</p>	<p><u>La cuota</u></p> <p>Art. 19.- Todo miembro y socio de esta Escuela deberá abonar un ingreso de un peso m/n y una cuota de 0.50 ctvs., sin excepción.</p> <p>Art. 20.- Los socios que dejaran de abonar un trimestre vencido se le mandará una nota dándole un plazo perentorio de 15 días para que abone sus mensualidades, y si no lo hiciera así quedará de hecho cesante y quedando prohibido de los beneficios de esta Escuela.</p> <p>Art. 21.- Los socios que sean transferidos a una sección donde exista una escuela y</p>	<p>Art 10º- Los socios que adeuden tres meses quedarán eliminados de tal y en caso de volver a reingresar pagarán tres cuotas adelantadas.</p>

	<p>acuerdan. Art. 22º: socios llamados al s.m.o. quedan excepto de abonar sus cuotas. Art. 23º: socios transferidos de sección.</p>	<p>trámite. a- Se harán excepciones a aquellos socios que por enfermedad o accidente grave los imposibilite a trabajar. b- otros casos serán tratados por la CA. c- los que tengan q ausentarse por s.m.o.</p>	<p>declarado cesante sin más trámite. a) En caso de enfermedad que pase de 30 días continuados queda eximido del pago de la cuota mensual sin perder los derechos de socio mientras dure su enfermedad.</p>	<p>regresara nuevamente a ésta, seguirá pagando su cuota como antes y no perderá su antigüedad en la Escuela. <u>OTRA:</u> Todo socio que renuncie de la Escuela por gusto y voluntad, al ingresar se le cobrará tres pesos de ingreso en vez de uno, y abonará las cuotas desde el último mes que pagó antes de renunciar.</p>	
Comisión Honoraria	<p>Art. 29º: CH compuesta por Presidente, Vicepresidente, secretario y demás miembros que crean conveniente nombrar las asambleas, quienes tendrán solamente voz en las asambleas. Secretario Honorario: Señor Laureano López, está autorizado para representar a la Escuela y figurará como miembro de la CA.</p>			<p><u>Comisión honoraria</u> Art. 26.- compuesta de la siguiente forma: un Presidente, un Director, un Secretario General y demás miembros que crea conveniente la Asamblea. Los miembros de esta Comisión tendrán solamente voz en las asambleas. a) el secretario honorario está autorizado para representar esta Escuela cuando la Comisión o la Asamblea lo crea conveniente y figurará como miembro de la Comisión Ejecutiva.</p>	
Disolución de la Escuela	<p>Art. 30º: en caso de disolución, todos los útiles y muebles pasarán a poder de la Sociedad LA FRATERNIDAD DE MAQUINISTAS Y FOGUISTAS, Sección Rosario, F.C.C.A., y no se declarará disuelta hasta tanto</p>	<p><u>Disolución de la Escuela</u> Art. 17: esta escuela no dejará de subsistir siempre que el números de socios no sea menor de 15 que abonen sus cuotas (incluso la CA de la Escuela), si esto se produjera la CA tomará inventario de toda la existencia que tenga</p>	<p><u>Disolución de la Escuela</u> Art. 18.- Esta escuela no dejará de subsistir siempre que el números de socios no sea menor de 15 que abonen sus cuotas incluso la C. D. de la escuela: si este caso se produjera, la CD hará inventario de todas las</p>	<p>Art. 27.- En caso de disolución de la Escuela todos los útiles y muebles de propiedad de la Escuela pasarán a la Sociedad La Fraternidad y los materiales facilitados por el Ferro Carril al Encargado de Depósito, quien tiene un inventario de piezas facilitadas a la Escuela y los</p>	<p>Art. 9º- En caso de disolución de la Biblioteca por no haber diez socios que quieran continuarla, los muebles, libros y útiles quedarán de propiedad de las dos asociaciones ferroviarias, y si hubieran fondos se destinará el fin a</p>

	<p>haya 5 socios que continúen pagando.</p>	<p>(...) como ser llaves, mesas, bibliotecas y fondos que provengan de cualquier beneficio, dinero y se depositarán de acuerdo al art. 4, inc. c). a- de los catorce socios restantes se formará una comisión compuesta por tres de los presentes socios y tres miembros de la CA los que se encargarán de llevar al local de la Fraternidad y hacer entrega al presidente de la CE de toda su existencia de acuerdo al inventario, como así también la libreta de depósito y comprobante de garantía. b- la disposición de a- será provisoria, no pudiendo el presidente de LF ni los socios de ella y menos los que no lo hayan sido de la Escuela disponer de esta existencia hasta que al presidente de la Sociedad no se lo hayan solicitado un número de 15 socios y su CA, lo cual estos tengan interés de reabrir la escuela.</p>	<p>existencias que tenga en la citada fecha, incluso útiles y materiales que hayan sido donados por la empresa, dinero que por cualquier forma o circunstancia se halle en poder del Tesorero o Director, como asimismo cualquier socio o también en caja de ahorros del Banco, serán retirados, procediéndose a efectuar la liquidación de todos los bienes, cuyo producto será destinado a la sección local de "La Fraternidad". a) Esta escuela no podrá bajo ningún concepto funcionar bajo la dependencia de ninguna asociación política ni religiosa, sino exclusivamente gremial.</p>	<p>fondos a la sala-cuna de Resistencia o Maternidad, pero si tiene a socios al día no se disolverá.</p>	<p>darle de acuerdo en Asamblea Mixta.</p>
		<p><u>Comunicaciones con otras secciones</u> Art. 15: La escuela estará de común acuerdo con las demás secciones que tengan escuela</p>	<p><u>Reciprocidad entre instituciones afines</u> Art. 15.- Esta Escuela estará de común acuerdo con las demás secciones que tengan</p>		

<p>Vínculos con otras escuelas</p>		<p>(con el mismo fin) para aceptar socios de otras secciones sin pagar nuevas cuotas de ingreso, siempre que hayan sido socios de las secciones que vengan. <u>Secciones aún sin escuela</u> Art. 16: los socios que sean transferidos a las secciones donde no haya aún escuela, podrán reingresar nuevamente a esta una vez q vuelvas a la sección sin pagar ingreso.</p>	<p>Escuela con el mismo fin para aceptar socios de otras secciones sin pagar nuevamente cuota de ingreso en ésta siempre que hayan sido socios de las secciones que vengan, debiendo el socio presentar al efecto el último recibo de su cuota, y del mismo modo serán transferidos socios de esta sección a otras secciones. <u>Secciones sin escuela</u> Art. 17.- El socio que fuese transferido a otra sección donde no haya escuela, podrá seguir como socio, siempre que abone su mensualidad, recibiendo las instrucciones por correspondencia, siempre que este traslado no exceda de tres meses.</p>		
<p>Otros</p>	<p>Art. 31º: Los casos no previstos en estos estatutos, queda facultada la CA para resolverlos a su criterio y debiendo informar en la primera asamblea general o extraordinaria.</p>		<p>Art. 22.- Estos estatutos no podrán ser modificados sino en Asamblea en la cual se encuentren las dos terceras partes de los socios que estén al día con sus cuotas.</p>	<p>Art. 28. Los casos no previstos en estos Estatutos queda facultada la Comisión Ejecutiva para resolver a su criterio o informar en la primera Asamblea ordinaria. Art. 30.- No podrán modificarse estos Estatutos después de ser aprobados, y si ello fuese necesario, se lo hará por voto nominal de todos sus socios.</p>	<p>Art. 19. Todo lo no previsto en los presentes estatutos y reglamentos será resuelto previa asamblea mixta.</p>
				<p><u>NOTA</u> (al final del Estatuto) Cada semestre por intermedio</p>	

<p>Premios</p>				<p>de los profs. locales y una comisión representativa y el Director se dará un examen a los socios, y después de un año se solicitará del Presidente o Director Honorario a la fecha que ellos crean conveniente bajar a esta localidad, pagando los gastos de hospedaje de los fondos de la Escuela si fuese necesario, para que ellos tomen un examen de competencia a los socios que se encuentren competentes de rendir y para ello quedará a cargo del Director los alumnos que deben tomar parte a fin de evitar demoras a la C.H. Una vez terminada esta prueba, al que hubiese obtenido más alta calificación, la escuela donará como aprovechamiento de la enseñanza una medalla de oro con los grabados de la escuela y fecha de la prueba y las iniciales del interesado. Esta medalla será donada de los fondos de la escuela.</p>	
-----------------------	--	--	--	---	--

ANEXO 3: Listado de ESCUELAS y BIBLIOTECAS seccionales

	Escuela (nombre)*/ año del nombre	Fecha y año inauguración	Seccional/ año	Ffcc.	Nota publicada- Observaciones	Referencia
1	Carlos Echagüe	01-08-1908, comienzan los cursos el 08-08- 1908	Las Flores	FCS	<p>Publicada bajo el título de VARIAS “Un buen ejemplo”: “... nos es grato llevar a conocimiento de todos los socios, para que la medida tomada en la mencionada Sección sea imitada sirviendo a la vez de estímulo a la profesión, de medio eficaz para estrechar fuertemente los vínculos del compañerismo”.</p> <p>“He aquí la noticia: Se ha organizado en esta Sección una comisión de maquinistas que presentará todo su concurso para dar lecciones a los foguistas de segunda clase a fin de prepararlos convenientemente para la rendición del examen de maquinista. Con tal objeto se darán dos conferencias por semana, los días lunes y sábados de 4 a 6 de la tarde. Han sido nombrados para confeccionar el programa para la enseñanza, los compañeros E.G. Edwin y A. Thiele, debiendo dar comienzo a los cursos el 8 de Agosto.” (Septiembre de 1908)</p> <p>Biblioteca popular Carlos Echagüe, inaugurada el 1º de mayo de 1915. (Mayo de 1915, Año VIII, Núm. 124, p. 3)</p> <p>Escuela Técnica y Biblioteca “Carlos Echagüe”, presentan a la nueva CA. (Julio 20 de 1937, Año XXIX, Núm. 627, p.26)</p> <p>Nombra también a la Biblioteca “Enrique del Valle Iberlucea” con 1020 volúmenes y 108 folletos. (ídem , p. 42-43)</p>	<p>Septiembre 1 de 1908, Año 1, Núm. 12, p. 7.</p> <p>Julio 20 de 1937, Año XXIX, Núm. 627.</p>
2	“Conferencias para foguistas”:		Tandil	FCS	<p>Título: “Conferencias para foguistas”. “La iniciativa dada por la sección Las Flores al crear con elementos propios una escuela profesional para preparar a los foguistas en condiciones de rendir examen de idoneidad ha sido imitada como lo esperábamos. Cabe este honor a la sección Tandil (F.C.S.) cuyos compañeros dándose perfecta cuenta de los innegables beneficios que presta esta desinteresada cooperación tanto a la profesión como al compañerismo han echado las bases para la creación de una escuela seccional. Para empezar dicha escuela tendrán a su frente a cuatro compañeros maquinistas que se turnarán en las conferencias, haciendo que estas sucedan con la mayor frecuencia posible a fin de que todo el personal de foguistas de la sección pueda con toda comodidad y eficacia aprovechar las lecciones. Este levantamiento tantas veces auspiciado por nuestras columnas marcha directamente a su propósito y esperamos dentro de poco que habrá en el seno de nuestra Sociedad tantas escuelas profesionales como secciones cuanta la misma. Será pues este nuevo vínculo entre el personal asociado una muestra más de nuestra potencialidad”.</p> <p>Biblioteca de Tandil. El día 1º del actual, quedó inaugurada la Biblioteca denominada</p>	<p>Octubre de 1908. Año II, Núm. 13, p. 7.</p> <p>RLF, Año VII,</p>

		2 de diciembre de 1925			<p>“Ferrovianos Unidos” creada bajo el patrocinio de la Sección LA FRATERNIDAD y de la “Federación Ferroviaria”. El horario de la Biblioteca es de 8 a 10 p. m., todos los días hábiles.</p> <p>Reunidos en Asamblea el 2 de diciembre de 1925, y deseando contar con una escuela Técnica seccional para la instrucción de sus socios Aspirantes y Foguistas, resolvieron encomendar a una comisión al estudio de las posibilidades... El 14 de abril la comisión formuló un despacho favorable, designándose una CA.</p> <p>“Actualmente la escuela cuenta con 120 socios y un capital efectivo de \$ 700 y 3.500 invertidos en numerosas piezas de estudio”. Nombra la CA actual, se detallan los compañeros instructores que suman 13. Se acompaña con tres fotos: “Miembros de la Comisión de la Escuela Técnica de Tandil, F.C.S., entre los que figuran algunos fundadores- Aparatos de enseñanza con que cuenta la escuela”.</p> <p>Centro Cultural y Recreativo Arte y Trabajo. ... echaron las bases de un cuadro filodramático denominado Alborada... para cultivar el arte teatral, poderoso factor de ilustración y mejoramiento individual y colectivo. La obra... está integrada en su totalidad por obreros.</p> <p>También cuenta con una Usina Popular con el anhelo de liberación económica; la Caja de Socorros mutuos. Sociedad de Fomento Pro escuela Nro. 11.</p>	<p>Septiembre 15 de 1914, Núm. 109, p. 3.</p> <p>Junio 20 de 1937, Año XXVIII, Núm. 625, p. 172-173.</p> <p>Julio 5 de 1937, Año XXIX, Núm. 626, p. 75.</p>
3		17-10- 1907	San Martín	FFCA	<p>Vemos con agrado que en todas las secciones sociales se nota una actividad precursora de grandes resultados. Las escuelas prácticas para foguistas se propagan, el ejemplo cunde y hoy una, mañana otra, contamos ya con varias academias que a no dudar servirán eficazmente a los compañeros que en condiciones de empuñar el regulador esperan con impaciencia el examen.</p> <p>De San Martín, una de las secciones más progresistas y activas de nuestra organización se nos envió la siguiente nota:</p> <p>“En nuestra Sección un compañero activo y consciente cercenando minutos al descanso, con frase clara y fe en la obra, de tarde y mañana ponía a nuestra disposición el consejo de su práctica disipando dudas y dilucidando preguntas, y todo ello en una forma tan voluntariosa, tan llena de compañerismo que sería ingratitud de nuestra parte silenciar tal actuación. El maestro, el amigo mejor dicho, de todos los foguistas de esta Sección que han alcanzado el regulador, no pueden ni deben olvidar la franca voluntad que en este sentido le ha prestado el compañero Francisco Savio, quien sin reparar en sacrificios ha tenido siempre una frase de aliento para los indecisos y para todos un consejo leal y desinteresado. Los que ayer hemos sido foguistas y que debido a sus buenos consejos y lecciones hemos pasado triunfalmente en el examen de idoneidad, desde las columnas de esta Revista, que es algo así como una prolongación moral de todos nosotros, le enviamos al compañero Savio, presidente de la C.E. de San Martín nuestro más grato reconocimiento. SUS DISCIPULOS. San Martín, 17/10/907.</p>	<p>Año II, Noviembre de 1908, Núm. 14, p. 7.</p>

4	Biblioteca Popular de la Casa del Pueblo		San Cristóbal	FCCN FFCC C.N.A y S.F.	De San Cristóbal (F.C.C.N.), nos comunican que también allí se ha instalado una escuela para foguistas. Ha de complacer muy deveras al gremio la difusión creciente de estas academias pues vemos que la idea se propaga perfectamente de acuerdo con las ideas que se exponen en el editorial del presente número. Comunican que dan a la biblioteca local propio.	Noviembre de 1908. Año II, Núm. 14, p. 7. Noviembre 5 de 1937, Año XXIX, Núm. 634, p. 27.
5			Villa Mercedes	GOA FCP FCA	Haciendo mención a la instalación de una escuela en San Cristóbal, suma la columna de la revista el siguiente párrafo: “Villa Mercedes, punto donde convergen las líneas del Pacífico, del Gran Oeste Argentino y del Andino ha creado también una escuela de foguistas para prepararlos al examen”. Y concluye para ambas escuelas (4 y 5): “Unas tras otras, todas las Secciones de la Sociedad están dando con la creación de estas escuelas una prueba más de que nuestra constante propaganda en bien del levantamiento intelectual del gremio no ha caído en el vacío.”	Noviembre de 1908. Año II, Núm. 14, p. 7.
6		1908	San Luis	GOA Pacíf	“... una de las importantes secciones de nuestra organización se incorpora también de lleno al movimiento en pro de la cultura intelectual del gremio y al efecto nos comunican que acaba de crearse una escuela para los compañeros foguistas que están próximos a rendir examen. Complacidos damos esta noticia que demuestra que la idea está en marcha y que dentro de poco habrá tantas escuelas como secciones sociales.	Diciembre de 1908, Año II, Núm. 15, p. 9.
7	“El traje azul” (Centro recreativo e instructivo)		Los Talleres	FCS	“El traje azul”, “con este simpático título se ha constituido en Los Talleres F.C.S, un centro recreativo e instructivo al que solo podrán afiliarse los maquinistas y foguistas.” “Hemos leído con detención los estatutos de dicha nueva Sociedad y por ellos vemos que su primordial objeto es cultivar el gusto artístico, científico y literario mediante conferencias, formación de un cuadro lírico- dramático y de una biblioteca; combatir los malos hábitos y fomentar la educación de la juventud desarrollando con el ejemplo práctico la moralidad y los sentimientos que ennoblecen y obligan al respeto. Basta el solo anuncio del objetivo citado para que desde ya auguremos a la nueva corporación un desarrollo que no ha de tardar en evidenciarse y un merecido triunfo en cada uno de los propósitos que encarnan los ideales que patrocina. Que esto ocurra y pronto son nuestros más sinceros deseos.”	Diciembre de 1908, Año II, Núm. 15, p. 9.
					“Biblioteca seccional”. “Los compañeros de Quilmes Brown Ferro carril Sud, han llevado a la práctica la instalación de una biblioteca con objeto de difundir los estudios técnicos entre los	Abril de 1910, Año III, Núm. 31,

8		1910	Quilmes-Brown	FCS	compañeros asociados de ambos galpones de máquinas. Los miércoles de 2 a 5 p.m., se verificarán conferencias en los que se tratarán temas técnicos de la profesión, esperándose muy en breve la ampliación de las conferencias con instrucciones sobre electricidad. Este paso adelante de la Sección Quilmes Brown merece nuestros más sinceros plácemes, lo que hacemos extensivo a los organizadores y a la C.E. Seccional, que con la contribución espontánea de los compañeros han provisto a local de numerosos textos de estudio y de consulta relativo a la profesión.”	p. 12.
9	Escuelas técnicas para el personal	1910	Caballito-Haedo	FCO	“Escuelas técnicas para el personal”. “Entre los compañeros de Caballito y Haedo circula la siguiente hoja de propaganda que gustosos transcribimos:” “Buenos Aires, Agosto de 1910. Estimado compañero: En el deseo que las seccionales del Oeste, (Caballito y Haedo) cooperando al engrandecimiento social se ajusten a los fines de estudio que en sus primeros artículos el Estatuto aconseja, el que suscribe ha creído de todo punto necesario el establecimiento de una academia en la que los compañeros foguistas obtendrían una ampliación Técnica- teórica de sus conocimientos profesionales. No escapará a criterio de los compañeros que con esta academia dirigida por un técnico en la materia, los beneficios serán cuantiosos, pues los compañeros foguistas, en la fecha oportuna, se encontrarán en inmejorables condiciones para la rendición del examen. Esta academia servirá al mismo tiempo de ampliación de estudios para los compañeros maquinistas, quienes podrán, por lo tanto, ensanchar el campo de sus conocimientos teóricos en la profesión. La instalación de esta academia demandará un gasto que tendrá que ser cubierto entre los compañeros, gasto que será insignificante en relación a los grandes beneficios que reportará a los compañeros de Caballito y Haedo. Contamos con la adhesión a esta iniciativa que tanto bien puede dar al gremio, estimaremos quiera contar el talón adjunto y devolverlo al que suscribe la presente, personalmente a la casa particular o Talleres Caballito, si se trata de socios de esta Sección y al compañero A. Erlota, los que pertenezcan a Haedo...”, Firma JOSE BERTOLOTTI	Agosto 1 de 1910. Año III, Núm. 34, p. 5 y 6.
10	Carlos Gallini (enero de 1921)	1 de febrero de 1913.	Rosario de Santa Fe	FCCA	“Los compañeros de Rosario de Santa Fe, en una de sus últimas asambleas, dejaron constituida una escuela técnica para los compañeros foguistas en condiciones de rendir examen y que al mismo tiempo sirva de eficaz ampliación profesional para los maquinistas. Las clases que en breve se inaugurarán serán dictadas por antiguos maquinistas de reconocida competencia y que desinteresadamente han comprometido su valiosa cooperación. Desearíamos que la iniciativa de la Sección Rosario, que demuestra que la reorganización y el entusiasmo son efectivos, fuera imitada por las demás Secciones que componen La Sociedad. “Un compañero de la Sección San Martín nos escribe manifestándonos sus entusiasmos y su admiración hacia sus compañeros rosarinos por el grado de adelanto que ha encontrado en la escuela profesional que esos compañeros tienen instalada en la ciudad de Rosario. En la visita... tuvo oportunidad de presenciar varias lecciones de técnica y práctica y ha quedado agradablemente	Febrero 15 de Marzo de 1913, Año VI, Núm. 71-72, p. 10.

				<p>sorprendido, no sólo de la aplicación y la inteligencia de los que aprenden, sino también de la constancia y buena voluntad de los que enseñan. Termina su interesante carta haciendo entusiastas votos porque la Sección a que pertenece y todas las que componen el cuerpo social imiten cuanto antes el saludable ejemplo de la de Rosario. (compañeros de la sección San Martín)</p> <p>Refuerza la revista: “la competencia profesional no debe estar separada nunca de la conciencia societaria. Son dos caminos que conducen directamente al triunfo” (En: dic., 1913, Año VII, Núm. 90, p. 8.)</p> <p>26 y 27 de noviembre de 1919, fiesta en la escuela de Rosario luego de obtener la personería jurídica gestionada por Gallini.</p> <p>Fue fundada por Carlos Gallini, muerto en el trágico accidente en la estación Aguirre al descarrilar el tren rápido que conducía de Retiro a Rosario, la noche del 1 de marzo de 1921. Los directores fueron: Carlos Gallini, 1921-1922, Vicente Díaz; 1922-1923 y 1925-1937 Juan Mettifogo. Recibió donaciones de las autoridades de la provincia y superioridades del Ffcc. Argentino. “Fue de constante preocupación después de haberse sorteado todos los inconvenientes antes mencionados, la adquisición de un local propio para instalarse definitivamente.” Por el esfuerzo colectivo de acciones, cuotas y la cooperación de particulares y por lo recaudado de la maquina en miniatura de la estación Rosario Norte, y una hipoteca, logrando el edificio que se inauguró el 1° de julio de 1931.</p> <p>Fotos: Local propiedad de la escuela, 3 fotos con vistas parciales de la escuela, y mecanismo Walschaert, construido y donado por Gallini.</p>	<p>20 de diciembre de 1920, Año XII, Núm. 229, p. 13 y 14.</p> <p>Junio 20 de 1937, Año XXVIII, Núm. 625 (50° Aniversario Social), p. 186-189.</p>
11		1913	Mendoza	<p>FC GOA</p> <p>“Varias. La elevación intelectual del gremio, vemos con agrado, es la preocupación dominante en muchas secciones de la Sociedad. Con ello demuéstrase en forma palmaria que el anhelo de abrir más amplios horizontes a la profesión se va haciendo camino rápidamente en las filas sociales. La Sección Mendoza en el deseo de probar que en ella la reorganización se efectúa en forma rápida y segura acaba de establecer una academia técnica -profesional cuyas clases serán dictadas por maquinistas avezados en la tarea. El reglamento interno de de dicha académica y que acaba de ser aprobado en una de las últimas asambleas locales, es amplio y serenamente meditado, abarcando los temas con toda detención, desde la enseñanza del idioma, hablado y escrito hasta las nociones más esenciales de aritmética y geometría. Los temas de estricto carácter profesional serán ampliamente tratados, desde los principios más rudimentarios hasta las cuestiones más complicadas; todo ello e forma gradual que permitirá a los alumnos el mayor aprovechamiento de las clases.</p> <p>Felicitemos muy sinceramente a la Comisión Ejecutiva de la Seccional Mendoza por este paso progresista , que no dudamos ha de ser imitado por otras ramas de nuestra organización y en las que sabemos se desea facilitar al personal en condiciones de rendir examen, toda clase de datos e</p>	<p>Marzo 15 de 1913, Año VI, Núm. 73, p. 7.</p>

					información para lograr el éxito en las pruebas de idoneidad.”	
12	Escuela Técnica del Personal Ferroviario de la sección Río IV	1913 6 de diciembre de 1930	Río IV Córdoba	FFCA	<p>“Varias. Escuela técnica. La Sección Río Cuarto acaba de dar un paso más hacia adelante en el camino de la reorganización. En efecto acaba de acordar la instalación de una academia técnica para la preparación de los compañeros foguistas que tiene n que rendir el examen de idoneidad. Esta iniciativa de la Sección Río Cuarto ha de dar excelentes resultados para el adelanto profesional y además servirá de nuevos vínculos de compañerismo. Son muchas las secciones de nuestra organización que cuentan con estas escuelas profesionales, y todo hace esperar que en breve tiempo más exista una en cada sección de “La Fraternidad”.</p> <p>“(…) para presentar hoy, después de siete años de continua lucha, una institución plétórica de vida que habla elocuentemente de lo que se puede hacer cuando los hombre se sienten inspirados por una acción de bien colectivo y también demuestra lo que pueden los hombres que militan en nuestra querida Fraternidad, pues esta escuela nació y vive al calor de ella, puesto que está sostenida por camaradas que en ella militan.” Luego nombra a los compañeros fundadores y presenta la situación financiera de la escuela: “Ingresos por cuotas sociales, saldo del balance anterior y beneficios, \$ 483.23; egresado por pago de alquiler social y otros gastos, \$ 74.40; quedando una utilidad líquida, que pasa al primer semestre del año 1937, de \$ 408.83.”</p> <p>“Recursos de la escuela- la fuente de recursos de la escuela es actualmente la cotización de 32 socios que pagan mensualmente un peso, y los beneficios que resultan de veladas sociales y rifas (...) fondos estos que se invierten en la adquisición de materiales de enseñanza de construcción especial que sirven a los fines de la escuela. Para dar una idea de la labor realizada en este sentido por la Comisión Administrativa, en el periodo comprendido desde 1935 y 1937 se adquirieron materiales por valor de mil pesos.” Las fotos que acompañan las columnas muestra parte de ese material, sus epígrafes son: “Vista parcial de la Escuela Técnica de Río Cuarto, F.C.C.A.”, “Otro Sector de la Escuela...” “Comisión Administrativa de la Escuela...”</p> <p>“Clases que se dictan en la Escuela- Lunes, freno; martes, reglamento y señales; miércoles, caldera; jueves, distribución; viernes, averías y sábados, clases varias.” Las clases están a cargo de compañeros instructores de la escuela que se nombran, siendo tres. “Desde el periodo comprendido entre el 1° de enero hasta el 31 de marzo, concurrieron 130 alumnos”.</p> <p>Presentan la C.A. del momento, conformada por 1 director, 1 secretario (ambos se desempeñan como instructores), 1 tesorero, 4 vocales y 2 revisores de cuentas.</p> <p>También presenta la sección una “Cooperativa de Consumo y Ayuda Mutua”</p>	<p>Abril 15 de 1913, Año VI, Núm. 75, p. 8.</p> <p>Junio 20 de 1937, Año XXVIII, Núm. 625 (50° Aniversario Social), p. 164-166.</p>
	Escuela de Foguistas de	1913	Gálvez (Sur		“Escuela de Foguistas de Gálvez. Un acto de inteligente solidaridad y de evidente provecho, constituye la fundación de una escuela para foguistas para los activos compañeros que forman la Sección... Ellos bien saben, que de la competencia profesional, se deriva generalmente a	Octubre de 1913, Año VII, Núm. 86, p. 8.

13	Gálvez Biblioteca Unión Gremial de Gálvez		de Santa Fe)		capacidad societaria.” Felicitan e incitan a imitar el ejemplo. (...) Desde todas las secciones cercanas se solicitan informes y pedidos de datos para fomentar la creación de nuevas bibliotecas. Una de ellas es la recientemente construida en la Sección Gálvez, con la cooperación no solo de la Biblioteca de Santa Fe, sino también de LA FRATERNIDAD y de la Federación Obrera Ferrocarrilera. Esta nueva Biblioteca llevará el nombre de “Biblioteca Unión Gremial de Gálvez”.	RLF, Año X, Diciembre 1° de 1916, Núm. 150-5, p. 7.
14	Escuela de maquinistas	1913	Santa Fe	FCCA	Escuela de maquinistas en Santa Fe (Central Argentino) “... Interpretando fielmente el concepto de nuestra organización, al inaugurar su nuevo local social, ha inaugurado también, una escuela de maquinistas. Es la forma más elocuente, de lo que nuestra organización significa, como fuerza educativa y solidaria y por eso felicitamos a los activos compañeros de Santa Fe, que tan bien han interpretado los fines sociales, fomentando la competencia profesional”. “la competencia profesional no debe estar separada nunca de la conciencia societaria. Son dos caminos que conducen directamente al triunfo” (compañeros de la sección San Martín sobre la sección Rosario- diciembre, 1913, Año VII, Núm. 90, p. 8.	Octubre 15 de 1913, año VII, Núm. 87, p. 7.
15	Biblioteca Obrera “LA FRATERNI- DAD”		Santa Fe	FCCA	“Con todo éxito sigue trabajando la comisión de esta Biblioteca. Recientemente ha sido obsequiado por el Ministro de Obras Públicas, Dr. Tosello, con un mapa de grandes dimensiones de la República Argentina. Por su parte, el Ministro de Hacienda y Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe ha donado un mapa también de grandes dimensiones de la Provincia de Santa Fe y tres diarios para la mesa de lectura. El radio de acción de esta Biblioteca se ha ampliado enormemente, tanto es así que se ha encontrado en condiciones de donar 55 libros y 20 folletos a la Biblioteca Unión Gremial, que por el momento funciona en el mismo local de LA FRATERNIDAD en Gálvez y de la que podrán ser socios todos los empleados y obreros ferroviarios que así lo deseen. (...) Grato es para nosotros dar estas noticias a publicidad, pues ellas revelan que el levantamiento intelectual del gremio ha dejado de constituir una promesa para constituirse en una hermosa realidad. La Biblioteca Obrera LA FRATERNIDAD, de Santa Fe, C.A., una de las más progresistas con que cuenta la organización... acaba de designar nuevas autoridades: Secretario General, Laureano López (nombra además al tesorero, secretario de actas, cobrador y 2 bibliotecarios). (...) Entre el movimiento de esta Biblioteca se hallan las donaciones de 70 libros por el Consejo Nacional de Educación, un mapa por el Intendente Municipal de Buenos Aires y una máquina de escribir “Remington” por el señor Lehmann, Gobernador de la Provincia de Santa Fe. También este funcionario donó la suma de \$20 para la Biblioteca. ... acordó hacer también propaganda	RLF, Año X, Diciembre 1° de 1916, Núm. 150-5, p. 7. RLF, Año XI, 15 de septiembre a 31 de diciembre de 1917, Núm. 170/176, p. 8.

					antialcohólica, trabajando al respecto con la Liga Ferroviaria.	
16	<p>Biblioteca “Florentino Ameghino”</p> <p>y</p> <p>Escuela Popular Nocturna</p>		Tolosa	FCS	<p>“En Tolosa en el local seccional de LA FRATERNIDAD ha quedado instalada una biblioteca pública que lleva por nombre “Florentino Ameghino”. El local ha sido galantemente cedido por la Sección, acto este que honra a quienes lo han realizado, ya que en esa forma se manifiesta el deseo que prospere y extienda el movimiento cultural del país. La Escuela Popular Nocturna es una de las secciones más importante de la nueva institución. Así se nota a la simple lectura de los cursos que en ella se dictan. Ellos son los siguientes: 1. Historia por el doctor Victorio F. Delfino, lunes de 8 a 9 p. m. 2. Lectura y escritura, por la profesora Elida Calvo, martes de 8 a 9 p. m. 3. Geografía, por el profesor Edelmiro Calvo (hijo), martes de 9 a 10 p. m. 4. Matemática, por Luis de Carli, miércoles de 8 a 9 p. m. 5. Corte, confección, flores artificiales y bordado, por las señoritas de Carli y Bengoa, miércoles de 9 a 10 p. m. 6. Ciencias Naturales, por el profesor Ricardo Calátroni, jueves de 8 a 9 p. m. 7. Taquigrafía, por el profesor Freyre Señorans, jueves de 9 a 10 p. m. 8. Electricidad y dibujo, por Enrique Zuleta, viernes de 9 a 10 p. m. Los domingos, durante el día, se realizan visitas a establecimientos industriales y científicos y por la noche tienen lugar conferencias de difusión científica. Como se ve, los compañeros de la Sección Tolosa están de parabienes. Felicitémosle entonces, y auguramos a los fundadores de la Biblioteca “Florentino Ameghino” el mayor éxito en la obra de cultura que realizan.”</p> <p>Nota: el Centro Socialista tiene su local en la misma casa que la Sección Tolosa de LF (RLF, Mayo 15 de 1914, Año VII, Núm. 101, p. 6)</p>	<p>Año VII, 1° de Mayo de 1914, Núm. 100, p. 7.</p>
	<p>Escuela Técnica y Biblioteca “Ignacio Bertoloni” (Uno de sus fundadores).</p>	<p>28 de septiembre de 1921</p>			<p>Cuenta con Biblioteca y Caja de ayuda mutua.</p> <p>“No hace mucho años, si recordamos que el hecho de ser agremiado era un serio peligro para los intereses de la empresa y estas lo consideraban como un serio delito. Es así que cuando un compañero foguista tenía que dar examen para maquinista y este era agremiado activo y propagandista de la organización era una víctima. Era motivo de represalias y no solo se le estancaba en los ascensos, sino que se le transfería a lejanas regiones, faltas de las más elementales comodidades para sus familias, so pretexto de que sus servicios eran requeridos allí y desde luego que sus futuros ascensos cada vez eran más problemáticos. (...)</p> <p>“Fue que LF se hizo presente y comenzó sus gestiones, procurando la atención de los poderes públicos, bregando por la reglamentación adecuada y que permitiera su centralización y fiscalización a las pruebas a que deberían ser sometidos los compañeros a los efectos de obtener el ascenso y el automático escalafonamiento en su carrera de maquinista.”</p> <p>Esta escuela cuenta con “abundante material de enseñanza”, “entre su caudal de elementos de instrucción y conocimientos con un Diccionario Enciclopédico de 24 grandes volúmenes que presta importante ayuda a los socios que necesitan conocer e investigar acerca de la enseñanza</p>	<p>Julio 5 de 1937, Año XXIX, Núm. 626, p. 80-82.</p>

				<p>profesional, poética y teórica.”</p> <p>“Actualmente la escuela cuenta con más de 120 socios... cuenta con la voluntad desinteresada de muchos y buenos compañeros que, sacrificando sus horas de descanso, concurren a dar instrucción a los compañeros que tienen que prepararse para el examen de maquinista.”</p> <p>La escuela y Biblioteca se constituye la escuela y biblioteca anexa a LF, con los siguientes propósitos: “a) difundir entre los asociados los conocimientos técnicos inherentes a la profesión de maquinista conductor de locomotoras, b) difundir los conocimientos de las leyes y disposiciones reglamentarias que rigen en el trabajo ferroviario, c) extender entre los asociados la cultura en todas sus manifestaciones y combatir el alcoholismo, el juego y demás vicios que degradan a la especie humana.”</p> <p>“Piezas de estudio: 1 inyector de carga Graver; 1 movimiento Stephenson, válvula plana; 1 movimiento Walschaert, válvula cilíndrica; 1 movimiento Stephenson, con ambas válvulas; 1 Aparato de freno Dreadnought.; un aparato de freno clase C.; 1 instalación completa de frenos Westinghouse, aire comprimido; y motocompresor de frenos Westinghouse de aire comprimido; 1 válvula de regulador, completa; 1 lubricador Detroit; 1 lubricador Eureka; 1 caja colectora con sus elementos; 1 válvula intercepción, bajo el control de la palanca; 1 válvula intercepción automática; 1 aparato combinado, de petróleo; 1 modelo de válvula de doble admisión; 1 aparato de freno Westinghouse al vacío; 1 válvula reguladora del mismo freno; 1 válvula reguladora del freno de aire comprimido; 1 juego de vidrios niveles completo; 1 modelo de válvula plana, en madera; 1 válvula de furgón completa; 1 juego de toma vapores con su correspondiente silbato; 1 caja de agua completa; y válvula de doble enchufe de freno; 1 vacuómetro; 1 manómetro; 1 válvula de seguridad Ross; varios tapones de registro y fusiles; 1 grifo arenero; un aparato de freno clase A; 1 aparato de freno a vapor; 1 sector de oreja; 1 cilindro de freno; 1 purgador de cilindro; 1 válvula de aire; varias válvulas de aflojamiento de frenos de coches; 1 válvula obturadora; mangas de freno vacuo”.</p> <p>“Sala de estudio de reglamento- 1 mesa de señales, completa; 1 juego de discos de señalización; 1 juego de discos de tren; y juego de banderas completo; y juego de boletas de control de trenes, completo; 2 itinerarios horarios de trenes; varios petardos; 1 modelo de líneas telefónica-telegráfica; 1 altímetro”.</p> <p>Fotos: presidente fundador de ayuda mutua; director comisión fundadora de la escuela; Instructor general de comisión fundadora y actual director de la escuela; presidente actual ayuda mutua; presidente comisión de la sección Tolosa.</p> <p>“Día del jubilado y Aniversario de la Escuela Técnica de Tolosa” Fotos: concurrencia del acto; mesa de señalización con socios; presencia de las camaradas y los niños en el local social. Hubo 200 comensales en el almuerzo de camaradería.</p>	<p>Noviembre 5 de 1938, Año XXXI, Núm. 658, p. 22 y 23.</p>
--	--	--	--	--	---

17	Escuela Técnica E. Fadda		Mechita	FCO	<p>En la sección se realizó últimamente una conferencia sobre el asunto jubilación ferroviaria. Sobre este tema hablaron eficazmente los compañeros V. de Todaro y José Tolosa y el ciudadano Marotta.</p> <p>Balance de la CA saliente y nombramiento de la entrante.</p> <p>Clases- “Esta escuela nuevamente recuerda a todos los compañeros de las secciones, que se dan clases todos los días, mañana y tarde, de 9 a 11.30 y de 17 a 19.30 hs. Respectivamente; los domingos solamente por la mañana, contando con numerosos útiles de enseñanza.</p>	<p>RLF, Año VII, Septiembre 15 de 1914, Núm. 109, p. 3.</p> <p>Septiembre 20 de 1938, Año XXX, Núm. 655, p. 36.</p>
18	<p>Biblioteca</p> <p>Escuela Técnica</p> <p>Nuevo nombre con el Reglamento nuevo: “Escuela de maquinistas, foguistas y</p>	<p>s/d</p> <p>1914</p>	Cañada de Gómez	FCCA	<p>“... ha quedado instalada ya, la biblioteca social, que funcionará anexada a la escuela técnica” (nota: se reconoce la existencia de la escuela). La comisión de biblioteca ha adquirido ya numerosos volúmenes y continúa recolectando fondos, para adquirir otros más. Se prepara una fiesta fraternal, para conmemorar la inauguración del nuevo elemento de actividad social.”</p> <p>“Inexplicable abandono del compañerismo”. En 1914 se fundó un escuela técnica, “cuyos fines serían la de dar aptitud al personal que sigue la carrera de maquinista, suministrándoles los conocimientos teóricos necesarios y haciendo práctica demostrativa de los mismos. Quince socios se comprometieron bajo firma de llevar adelante la obra. (...) Pero tan excelente plantel educacional, reunido a costas de grandes sacrificios, gracias a la constancia de un reducidísimo núcleo de hombres, se pierde actualmente y no llena ningún fin útil, por la despreocupación de los mismos que con la escuela se beneficiarían. Su local se abre como de costumbre, los días indicados, para recibir tan solo la única visita del Director y el encargado de la escuela, que pierde sus horas en espera...”. En cambio, los que debieran beneficiarse con la escuela, distraen sus horas de ocio en la taberna, en el juego o en el burdel, pervirtiendo su inteligencia y su moral, y perjudicando hasta sus intereses materiales. Los cincuenta socios que tiene esta escuela se olvidan que ella existe, y hasta los fundadores, que en un momento de entusiasmo idealista se comprometieron a llevar a feliz término la iniciativa, han olvidado bien pronto el generoso impulso, comprobando una vez más la verdad del viejo aforismo de Franklin: es más fácil construir una chimenea que tenerla encendida”. Resalta el cumplimiento silencioso del director e insta a los jóvenes a usar su energía viril en obras fecundas y útiles.</p> <p>“Texto del Reglamento Interno- ejemplo que debe imitarse”, que rige desde el 1 de julio ppdo. Establecen la posibilidad de reingreso después de ser declarado cesante (art. 3.a)), es declarado cesante después de 3 meses de no abonar la cuota (art. 5), “queda estrictamente prohibido a todo socio dar instrucciones a las personas que no estén asociadas a la escuela y menos en particular, pues este proceder perjudica los fines de la escuela. “Art. 6: Se celebran para maquinistas y foguistas tres días de clase en la semana, y dos para los limpiadores, siempre que no haya reunión de LF.”</p>	<p>Noviembre 15 de 1914, año VIII, Núm. 113, p. 5.</p> <p>15 de Noviembre y 1º de Diciembre de 1919, Año XII, Núm. 205-206, p. 4.</p> <p>20 de agosto de 1920, Año XII, Núm. 221, p. 5.</p> <p>Febrero 20 de 1940, Año XXXI, Núm. 689, p. 33.</p>

	limpiadores ferroviarios”.				En 1940 se presenta el Balance y la nueva Comisión Directiva.	
19	Biblioteca “La Fraternidad” (2 de septiembre de 1916) Escuela Técnica “Carlos Gallini”	1914 Inauguración 2 de enero de 1923. Primera CA del 13 de diciembre de 1923.	Ingeniero White	FC Sud	<p>“Los compañeros... han resultado en su última asamblea, crear una escuela técnica para que funcione anexada a la biblioteca social. Con ella los compañeros foguistas podrán completar sus conocimientos técnicos para aspirar a la clase superior, instrucción esta; que los compañeros de Ingeniero White han puesto en excelentes voluntades y capacidades técnicas, como son las de los compañeros Esteban Uzabel, José Mozzi y Fernando Mack, designados instructores en el nuevo organismo de la Sección.” Finalmente felicitan e impulsan a replicar. Los volúmenes de la Biblioteca ascienden los 600.</p> <p>Abrió el acto de inauguración el compañero M. Dadetich, director de la escuela, “con una breve y acertada disertación, en la que hizo resaltar los beneficios que reportará a los compañeros la escuela técnica en los momentos actuales, en que la necesidad de prepararse técnicamente es cada vez más visible, dado los progresos siempre crecientes de la mecánica y demás ciencias. (...) Habló también el compañero Lecay, secretario de la misma, en nombre de toda la C. D., diciendo que no era la voluntad de los compañeros que hoy la componen aceptar los cargos para los cuales habían sido designados por carecer de aptitudes necesarias para enseñar; pero viendo el interés de muchos compañeros, y el deseo de aprender, iban a hacer un esfuerzo para poder llenar la necesidad. Agregó también que la comisión nombrada había tropezado con muchas dificultades para la organización de la escuela, y aunque no es perfecta como era el deseo de dicha comisión, pero sí lo mejor posible; dijo también que era necesario que los compañeros tuvieran en el comienzo paciencia (...), y al mismo tiempo invitó a prestar su cooperación y ayuda para el mejor desarrollo de la escuela.” Se leyó también en este acto el reglamento interno de la escuela y se aclara que “la escuela funcionará para el sindicato de tracción solamente, hasta tanto se aprueben los estatutos de la comisión mixta.”</p> <p>Caja educación y protección de huérfanos- de los compañeros fallecidos a cargo de quienes están los hijos de 1 a 13 años. Fundada el 1 de septiembre de 1919. Sociedad de Socorros y Ayuda Mutua “La Fraternidad”, del 23 de marzo de 1932. Según estatutos asegura a sus socios asistencia médica, óptica, hospitalización, farmacia, operaciones, subsidios por enfermedad y fallecimiento. Forman parte integrante de la misma las socias y menores. Escuela, al comienzo de su organización, en su primera CD contaba con 10 instructores. Los socios a 1937 son 240, concurriendo a clases de 10 a 16 alumnos, siendo el horario de 16 a 18 hs. “El programa semanal de enseñanza es el siguiente: Lunes: aritmética y geometría; Martes: ley G. de FFCC, Reglamento y Señales; Miércoles: Distribución y defectos; Jueves: caldera y accesorios; Viernes: Frenos en general; Sábados: Averías de locomotoras en general. Nombra a la CD actual y</p>	<p>Noviembre 15 de 1914, año VIII, Núm. 113, p. 5.</p> <p>20 de enero de 1923, Año XV, Núm. 279, p. 9.</p> <p>Junio 20 de 1937, Año XXVIII, Núm. 625 (50° Aniversario Social), p. 189-191.</p>

					<p>los instructores que suman 12. El capital de la escuela se invierte en la comprar de materiales para la enseñanza y otros gastos que la misma ocasiona.</p> <p>“La CD hace un llamado por intermedio de esta revista a aquellos socios considerados alumnos, para que concurran a la escuela donde encontrarán a sus compañeros instructores llenos de buena voluntad y suficiente inteligencia para enseñarles lo necesario como para que puedan rendir el examen.”</p> <p>Fotos: Miembros de la CD e instructores, un grupo de socios y alumnos, aparatos de enseñanza seccionados para facilitar el estudio.</p>	
20	Biblioteca Popular Ferroviaria “Aurelio Arévalo”	s/d	Tucumán (del Belgrano)	FCCN	<p>... quien ha querido honrar altamente a LA FRATERNIDAD bautizándola con el nombre del presidente de la Comisión Directiva fundadora, Aurelio Arévalo.</p> <p>El gobierno provincial de Tucumán acaba de aprobar recientemente los estatutos del nuevo centro de cultura que en la actualidad cuenta ya con más de cien asociados pertenecientes a los departamentos de Tracción, Tráfico, Talleres y Vías y Obras.</p> <p>La administración del ferrocarril Central Norte por su parte... acordó a la misma una subvención mensual de 50 \$. Este nuevo foco cultural se ha colocado también bajo el patrocinio de la Comisión de Bibliotecas Populares para la adquisición de obras de diferentes ramas del saber.”</p> <p>Se detalla luego la CD conformada por un presidente maquinista, un vicepresidente, secretario, prosecretario (todos de mecánica), tesorero y protesorero maquinistas; y 8 vocales (6 de mecánica, 1 tornero y 1 foguista).</p> <p>“Esta novel institución tiene entre sus fines primordiales facilitar a sus asociados y al elemento productor en general el conocimiento de letras, técnica y estudios económicos y sociales. Su local ha quedado establecido en la calle San Lorenzo N° 610, al lado del local de LA FRATERNIDAD.”</p>	Noviembre 1 de 1916, Año X, Núm. 149, p. 5.
21	Escuela Técnica	1916	Pergamino	FCCA	<p>“En Pergamino, una de las secciones veteranas de LA FRATERNIDAD, se fundó en 1916 una escuela técnica local. Es de ayer, pero por su potencialidad parece que contara muchos años de trabajo y de propaganda. Comenzó con 37 socios. En la actualidad cuenta con 70. La cifra es por demás elocuente. Alegra entrar en ese local donde una Biblioteca bien surtida convida al estudio y donde existen numerosos textos de interés para la profesión, pizarra, compases, un modelo de la válvula de interceptación, mapas, croquis, máquina de escribir, etc.</p> <p>Los muebles del local, sencillos y severos, dan un aspecto atractivo. Luego una hermosa araña para la luz eléctrica donada por la voluntad del compañerismo. No tendrá esta obra la potencialidad económica de una empresa ferroviaria pero basta y sobra lo que recibe y la forma en que se invierten los fondos. En el año en curso los ingresos alcanzaron a \$ 383,50 m/n y las salidas a \$ 33,27. La comisión actual la integran los compañeros Salvador Zamora, presidente; Ernesto Henson, secretario; Ángel Zattera, tesorero; y 10 compañeros instructores.</p>	RLF, Año X, 1° de Febrero de 1917, Núm. 155, p. 8.

					¡Bien, por los compañeros progresistas de la Sección Pergamino, Central Argentino!	
22	Aurelio Arévalo. Instituto Técnico "Aurelio Arévalo"	20 de enero de 1917.	Alianza (Santos Lugares)	FCCP	<p>Una nueva Escuela técnica. (...) la sección Alianza acaba de inaugurar una nueva escuela técnica, y práctica para foguistas de locomotoras... lleva el nombre del malogrado compañero Aurelio Arévalo, uno de los fundadores de la Sociedad LA FRATERNIDAD.</p> <p>"Con el más firme propósito, para llevar a feliz éxito la obra magna trazada por la Fraternidad, nuestra sección Alianza se formó, y logró crear y cultivar el espíritu gremial y de clase entre los socios y sus familiares. Para tal fin creó en 1916 una Biblioteca y una Escuela Técnica para maquinistas y foguistas, en forma embrionaria; posteriormente, se trató de dar mayor amplitud a este organismo, para ellos se constituyó un Instituto Técnico (20 de noviembre de 1919) y Biblioteca que haciendo honor al primer presidente de LF se le dio el nombre de "Aurelio Arévalo", igualmente se hizo con la Biblioteca, dándole a esta el nombre del propulsor de la misma." "Nuestra sección en cuanto a acción sindical, es una de las secciones de LF que ha sabido colocarse frente a la prepotencia del eterno enemigo, con todo su bagaje sindical para salir victoriosa. Alianza fue y lo es, gestadora y propulsora de muchas iniciativas para reafirmar la fe proletaria al sindicato que ha llegado gloriosamente al 50° aniversario de su vida sindical. Nuestra sección, con respecto a la amistad con el resto del gremio, han mantenido y mantiene la más completa cordialidad; en cuanto a la solidaridad de clase con los obreros de otras industrias, Alianza estuvo presente a la medida de sus fuerzas morales y materiales."</p> <p>En lo que respecta a la disciplina sindical en nuestro sindicato, pese a serias diferencias habidas con la CD, jamás se reveló contra ella en carácter de quebrantar la moral sindical de La Fraternidad. Si hubo divergencias, estas fueron siempre manteniendo la mas sana respetuosidad los compañeros de la CD." "... para las distintas comisiones están designados unos 58 compañeros socios; la sección cuenta con el 97 por ciento del personal organizado en LF, que corresponde al servicio de locomotoras. Las asambleas seccionales se realizan normalmente, de 6 a 7 por mes; la actividad de la secretaría es por año de 500 correspondencias. Tiene organizado la sección unas mil trescientas personas entre socios y sus familias; considera nuestra sección muy fundamental el haber organizado a nuestras compañeras como también a nuestros hijos bajo el techo y vigilancia de los fraternales."</p> <p>"Se dictaron en el año 614 clases a las que asistieron 4.592 alumnos con un promedio de 7.3 por ciento." Contaba con 10 instructores. Entre el material de enseñanza se destaca una máquina Sthepenson tipo 4-4-4, obra en miniatura construida por el compañero Roque Greco. Un aparato de proyecciones luminosas interesante para ilustraciones gráficas. Dos movimientos Sthepenson y Walchaert y una mesa de señales.</p>	<p>Abril 15 de 1917, Año X, Núm. 159/160, p. 15.</p> <p>Junio 20 de 1937, Año XXVIII, Núm. 625, p. 173-176.</p>

	Biblioteca "José A. Tato"				<p>Sobre la Biblioteca "Confraternidad": "... un claro quedaba en la obra social sin estímulos para su realización: era el de vincular a los familiares y en especial a los niños de los fraternales a las instituciones y a la actividad cultural de nuestra organización." Para lograrlo fue creada por iniciativa de compañero Juan F. Tato en el año 1933 la biblioteca escolar con libros para estudios primarios y secundarios, y anexa a la biblioteca social. La biblioteca realiza además conferencias de divulgaciones varias periódicas, y permanece habilitada para la lectura y retiro de libros dos horas diarias.</p> <p>El 9 de noviembre de 1919 se organizó la Caja Mutua, aprobaron el estatuto y conformaron una comisión directiva. El 1 de enero de 1933 pasó a denominarse "Caja de Ayuda Mutua "Germinal"", para la asistencia médica, medicamentos, subsidios por fallecimiento, operaciones, partos y servicio de odontología (fueron incluidas las compañeras).</p> <p>"El Instituto Aurelio Arévalo es accionista de la Cooperativa El Hogar Obrero en la que tiene depositada parte de su capital y la sección también es accionista de la CLIFE, Cooperativa eléctrica del partido San Martín."</p> <p>Sobre la Biblioteca- Rememorando el 1º de mayo, la comisión mixta de la Biblioteca "Confraternidad" dio una velada artística... El programa se cumplió en todas sus partes, iniciándose el acto con el himno "Hijos del Pueblo", por la orquesta que dirigió nuestro camarada Celestino Girola. ... "se pasó la película "Remordimiento" y con ella se dio término a la velada dentro de la mayor camaradería".</p> <p>"Clases sobre Diesel- organización de clases exclusivas a estudiar y profundizar el funcionamiento de los motores Diesel, y en general todos los de combustión interna, para las cuales se procurará contratar un especialista en la materia y adquirir el material en piezas y gráficos necesarios."</p> <p>De la biblioteca: "...visto el número y la constante asistencia de niños hijos del personal a la biblioteca [se resolvió] la organización de excursiones de estudio y otros actos similares y estimular a la vez con premios recordatorios a los mas asiduos..."</p> <p>Referencias de libros- "Como con alguna frecuencia se reciben pedidos sobre referencias del libro de que es autor Simón Núñez, la asamblea general resolvió publicar que se abstendrá da dar tales referencias en virtud de que el autor citado ha sido expulsado de este instituto por la causas informadas oportunamente".</p> <p>Junta de instructores- dan clases diariamente. La CA pone a disposición de todos los compañeros de LF que quiera asistir y que sea socio de otras escuelas.</p>	<p>Julio 20 de 1937, Año XXIX, Núm. 627, p. 24.</p> <p>Noviembre 5 de 1937, Año XXIX, Núm. 634, p. 23.</p>
23	Escuela Técnica	1915	La Banda	FCCA	<p>"Dado el entusiasmo que anima a los compañeros de esta sección, es lógico esperar que la escuela técnica por ellos fundada, ha de llenar cumplidamente sus propósitos de educación profesional y habrán de colocarla en breve tiempo a la par de las escuelas técnicas similares, constituidas en otras secciones del ferrocarril".</p>	<p>Julio 1º de 1915, Año VIII, Núm. 128, p. 13.</p>

24	Biblioteca y sala de lectura. Biblioteca Escuela Técnica "La Pampeana", también llamada "La Confraternidad Ferroviaria"	1915 21 de julio de 1927 y reorganizada el 14 de mayo de 1929.	Gral. Pico	FCO	Los compañeros de esta sección han querido dar un significado real y práctico a la fecha del aniversario social y constituyeron en unión de los socios de la Federación Obrera Ferrocarrilera, una biblioteca y sala de lectura. Esperan poder inaugurarla a la brevedad, a este "nuevo centro de reunión y cultura". Se están activando los trámites, a objeto de poder inaugurar a la brevedad posible, un nuevo centro de reunión y cultura. "Se dictan clases tres veces por semana con un promedio de alumnos concurrentes de 20 por semana, que adquieren conocimientos de técnica, práctica y aritmética."	Julio 1º de 1915, Año VIII, Núm. 128, p. 13. Julio 20 de 1937, Año XXIX, Núm. 627, p. 29- 30.
25	Biblioteca	Domingo 8 de agosto de 1915	Haedo	FCO	Dentro de unos breves días tendrá lugar la inauguración de la biblioteca constituida en esta sección. Ya están adquiridos los libros y los muebles y solo falta ultimar algunos detalles para que la comisión especial encargada ponga en manos de la sección el nuevo elemento de educación y cultura. Columnas por la inauguración- en las palabras por la inauguración "...la lectura de un buen libro vale más que una buena comida, por que esta satisface momentáneamente las necesidades del estómago y en cambio, aquella nutre el cerebro preparándolo para mejores y más altas funciones. Se ponderaron las bibliotecas obreras, "que aportan nuevas luces a los cerebros de los trabajadores y los hace más aptos a la lucha por la vida".	Julio 1º de 1915, Año VIII, Núm. 128, p. 13. Agosto 15 de 1915, Año VIII, Núm. 129.
26	Instituto Técnico "Ignacio Lamedo"	1920	Huinca Renancó	FCP	Escuela Técnica para maquinistas y foguistas, "... se persigue el perfeccionamiento de la aptitud técnica de los asociados". Lleva el nombre de extinto compañero pues "fue un trabajador incansable por el progreso de la sociedad y por la capacitación de sus socios".	1º de Febrero de 1920, Año XII, Núm. 210, p. 5.
27	Biblioteca "Carlos Gallini"		Pehuajó	FCO	"El 24 de marzo ppdo. fundóse en esta localidad una biblioteca perteneciente a los Sindicatos de Tracción, Tráfico y Talleres de la Confraternidad ferroviaria. Llevará por nombre el del infortunado compañero Carlos Gallini como justo homenaje a su memoria"	5 de mayo de 1921, Año XIII, Núm. 238, p. 6 y 7.
28	Escuela Técnica de foguistas y	31 de marzo de 1921	Tucumán	FCCC	Se inauguró una escuela para aspirantes a foguistas y maquinistas. La C.A. quedó formada de la siguiente manera: Presidente José Pipino, secretario Serapio Molina; tesorero Mariano Avellaneda. Como alumnos fundadores figurarán todos los que contribuyeron a la creación de la escuela; y para los alumnos que ingresen en lo sucesivo se ha establecido la siguiente cuota de ingreso: maquinistas y foguistas autorizados, 5 pesos; foguistas, 3; aspirantes, 2. Los fondos sociales solo	5 de mayo de 1921, Año XIII, Núm. 238, p. 7.

	maquinistas				se podrán usar para la compra de muebles y útiles destinados a la escuela. Las cuotas mensuales son 2, 1,50 y 1 peso respectivamente. Serán considerados como fondos de la escuela las sumas provenientes del cobro de las cuotas y las donaciones que se hiciesen. Provisoriamente la escuela quedó instalada en el local de LA FRATERNIDAD donde funcionará los días lunes, jueves y viernes, de 13 a 17 hs.	
29	Escuela Técnica		Campana	FCCA	Nueva Escuela Técnica. Ha sido construida por los compañeros de esta localidad una escuela de aprendizaje y perfeccionamiento técnico. La CA fue formada así: Director Demaestri; secretario Atilio Fernández; tesorero José Buelta; e instructores: Piterson, Perci, Orbelli y Finot. La creación de esta escuela despertó el consiguiente interés entre el gremio de tracción, circunstancia que permite confiar obtendrá el mejor de sus éxitos.	5 de mayo de 1921, Año XIII, Núm. 238, p. 8.
30	Instituto teórico práctico "La Fraternidad" Biblioteca		Rawson (provincia de Buenos Aires)	FCP	Escuela Técnica de Maquinistas y Foguistas, para el personal de Tracción. Texto del Reglamento Interno. Propósitos: 1º- difundir entre sus asociados los conocimientos teóricos y prácticos inherentes a la profesión de maquinista conductor de locomotoras. 2º- Difundir los conocimientos de la ley nacional y reglamentos de ferrocarriles, como así mismo la reglamentación del trabajo ferroviario. 3º- Combatir el alcoholismo para cuyo fin podrá organizar conferencias, imprimir folletos, etc. 4º- Propagar el hábito del estudio, debiendo cuando le sea posible, fundar una biblioteca anexa a la institución. El 1º de Mayo se inaugura una biblioteca bajo los auspicios de la escuela "La Fraternidad". "Inicióse el acto con las palabras del compañero A. G. Cazaux, quien, después de referirse a la histórica fecha del día del trabajo, dijo que nada mejor era para continuar la obra emprendida por los obreros del siglo pasado, que organizar bibliotecas. Leyó algunos pasajes para demostrar la necesidad de dedicar algunas horas a la lectura. El compañero M. E. Molina (...) expresó que la biblioteca contaba ya con un total de 140 libros encuadernados, distribuidos así: 80 de literatura y ciencias; 60 de mecánica y estudios relativos a las máquinas, el precio de los cuales se eleva a más de trescientos pesos. Agregó, que con análogo esfuerzo los compañeros de la Unión Ferroviaria podrían también constituir una biblioteca, y que en el futuro se formaría quizás una sola. (...) Fue una hermosa jornada de los obreros organizados y una forma excelente de conmemorar la fiesta del trabajo, sentando una base de positivos triunfos futuros, fundamentados en la instrucción colectiva."	5 de mayo de 1921, Año XIII, Núm. 238, p. 30 a 32. 20 de mayo de 1924, Año XVI, Núm. 311, p. 30 y 31.

31	Biblioteca "La Fraternidad"	20 de junio de 1918	Villa Constitución	FCCA	Homenaje. Su fundador, el compañero A. H. Gould, dicta un curso preparatorio de foguista al que concurren un número regular de alumnos. Siete de estos, los compañeros Bernardi, Soto, Lado, Casilino, Vanni, García, y Lado rindieron examen satisfactorio; y queriendo dedicar homenaje al maestro que en forma ventajosa había sabido instruirlos, donaronle 70 pesos. Gratamente impresionado Gould adquirió un reloj "Omega" de níquel (...) pídenos además, no omitamos su profundo reconocimiento por el homenaje por el que se le hizo objeto.	20 de mayo de 1921, Año XIII, Núm. 239, p. 39.
32	Escuela técnica de maquinistas, foguistas y aspirantes de ferrocarriles	17 de abril de 1921	Añatuya (Santiago del Estero)	FCCN	1º de mayo- Inauguración de la escuela. En el acto de inauguración hace uso de la palabra el compañero José L. Rodríguez, "quien, haciendo historia del pasado, hizo resaltar la necesidad de establecer centros de enseñanza de esta naturaleza, que estén en relación directa con los progresos de la mecánica, contribuyendo con ello a elevar el nivel moral e intelectual del gremio. Cerró el acto el compañero Joaquín Pallás, el que en un brillante discurso hizo resaltar la grandiosidad del esfuerzo común de la clase trabajadora, abandonada de empresas y gobierno, al establecer un centro de enseñanza como el inaugurado, única forma de crear obreros bien equilibrados y conscientes, tanto en el orden intelectual como social, capaz de afrontar la responsabilidad que ofrece esta clase de labor, como también cualquier otra situación propia del hombre convencido y capacitado. (...) La C. A. quedó compuesta así: Director, Páris Peritore; secretario, Mauricio Desvaux; tesorero, Isauro Rearte (...)." Se transcribe el Estatuto de funcionamiento de la Escuela.	20 de junio de 1921, Año XIII, Núm. 241, p. 9 a 11.
33	Escuela "Gallini" de maquinistas, foguistas y limpiadores		Trenque Lauquen	FCO	Se constituye "una escuela técnica para el aprendizaje y perfeccionamiento de la profesión de maquinista, foguista y limpiador, como instrucciones prácticas y teóricas sobre el manejo de las locomotoras, conducción de trenes y reglamento de trabajo general, como así mismo de los aparatos de las máquinas del Ferrocarril Oeste, a fin de que los alumnos se hallen preparados para rendir el examen de idoneidad correspondiente. La escuela lleva el glorioso apellido del malogrado maestro y compañero Carlos Gallini. (...) Establécese, además, en los estatutos que en caso de disolución de la escuela, los fondos y útiles que posea serán entregados a LA FRATERNIDAD, sociedad de personal ferroviario de locomotoras. La fundación de esta escuela produjo la mejor impresión, esperándose que los ferroviarios han de darle la importancia que realmente tiene para sus intereses."	5 de septiembre de 1921, Año XIII, Núm. 246, p. 8.
34	Escuela Técnica de	Febrero	Hucal	FCS	"Desde febrero del año en curso, existe en la localidad una Escuela Técnica de empleados ferroviarios, cuyos propósitos son: a) Difundir entre sus asociados los conocimientos técnico-prácticos inherentes a la profesión que cada uno desempeña dentro de la industria ferroviaria. b)	5 de octubre de 1921, Año XIII, Núm. 248, p. 5.

	empleados ferroviarios				<p>Difundir los conocimientos de la ley nacional de ferrocarriles, como asimismo la reglamentación del trabajo ferroviario. c) Propagar el hábito del estudio, debiendo fundar, tan pronto como la caja lo permita, una biblioteca, y ambas estarán bajo la dirección de una comisión administrativa, la que será nombrada en asamblea general por mayoría de votos.</p> <p>Dentro de su modesta esfera de acción, dicha escuela viene llenado eficientemente los propósitos enunciados.”</p> <p>Presentan la CA fundadora, y el material de enseñanza con el que cuentan: “no descuidaron, estos compañeros, de dotar con los pequeños recursos que se contaban, de material técnico para poder impartir la enseñanza a los futuros maquinistas y hoy cuenta nuestra institución con el siguiente material: ...” (Se especifica)... “y todo el material necesario para construir la mesa de señales, material este adquirido a costa de enormes sacrificios, pues cuenta esta institución con solo 26 socios cotizando a un peso trimestral.”</p> <p>Cursos culturales- se dicta en el local de la escuela el curso de aritmética a cargo del compañero Isidro Delfín Rodríguez.</p>	<p>Julio 20 de 1937, Año XXIX, Núm. 627, p. 38.</p>
35	“Escuela Técnica “Francisco Alzuet”	10 de septiembre	Lincoln	FCO	<p>Se inauguró en esta sección “una escuela Técnica práctica para el aprendizaje y perfeccionamiento de la profesión de limpiador, foguista y maquinista, teniendo como base de instrucción la enseñanza del manejo de locomotoras, conducción de trenes, reglamento general de trabajo, etc., como asimismo instruir a los compañeros en nociones de aritmética, geometría, principios de física y dibujo.</p> <p>La escuela lleva el nombre de un antiguo maquinista del Oeste, que en vida fue Francisco Alzuet, excelente compañero, activo militante de LA FRATERNIDAD (...).</p> <p>La comisión directiva de la escuela quedó constituida en la siguiente forma: Secretario general, Domingo Peralta; tesorero, Pedro Gomila; vocales: Máximo R. Barba, César Rigatti, Zoilo Bustamante y José Víctor.”</p>	<p>5 de octubre de 1921, Año XIII, Núm. 248, p. 7.</p>
36	Escuela Técnica “Carlos Gallini”		Victoria	FCCA	<p>Inauguración de una escuela técnica. “El entusiasmo despertado por la fundación de esta escuela asegura a la misma una vida progresista.”</p> <p>En homenaje al imperecedero compañero. La C.A. quedó formada: director, tesorero, revisor de cuentas y los instructores Luis Pincirolli, M. Lema, B. Bavio; instructor en aritmética Juan Colombo.</p>	<p>20 de octubre de 1921, Año XIII, Núm. 249, p. 11.</p>
	Escuela		Rufino	FCP	<p>“Para hacer la reseña del pasado nos entrevistamos con un viejo compañero que aún sigue en servicio activo y que nos dice: que allá por el año 1905 conoció a la que hoy es su sección, que en ese tiempo era delegación y que la componía un grupo de compañeros que a pesar de las</p>	<p>Julio 5 de 1937, Año XXIX, Núm. 626, 68- 70.</p>

					Gallini” como homenaje al inolvidable compañero caído en cumplimiento de su deber.	
38	Biblioteca y Escuela Técnica “La Fraternidad” Escuela Técnica “La Fraternidad” Biblioteca Popular “Domingo Faustino Sarmiento”	1919	Justo Daract (San Luis)	FCP	Creación de Biblioteca y escuela, “formada exclusivamente por personal asociado a nuestra institución. Según rezan sus estatutos, los propósitos que persiguen son estos: a) Difundir entre los asociados los conocimientos teóricos y prácticas inherentes a la profesión de maquinista-conductor de locomotoras. b) Difundir los conocimientos de la ley nacional y reglamento de ferrocarriles. c) Combatir el alcoholismo, para cuyo fin podrá organizar conferencias, imprimir folletos, etc. Su comisión administradora está formada así: Tránsito Paredes, director; Luis Fabre, secretario; Raúl H. Marangello, tesorero; Vicente Lamico, Alberto Pérez y Fortunato González, vocales; Alejandro Vicente, Alberto Robles, Fortunato González, Vicente Lamonica, Ernesto Real, Alberto Pérez y Domingo Cardozo, instructores.” Biblioteca- “Aparte de su enorme caudal de libros, posee un hermoso, cómodo y valioso edificio propio, en el que funciona un taller de costura y trabajos manuales.” La escuela fue fundada y administrada casi exclusivamente por miembros de LF y UF, estando inscripta en la Asociación Nacional Protectora de Bibliotecas y recibe subvención nacional. Escuela Técnica- Posee en la actualidad un surtido stock de libros y material de enseñanza, y un capital depositado en Caja Ahorro Postal de \$ 1578,67. Posee también: Una cooperativa de carne, una Sociedad de Ayuda Mutua “La Internacional” y un Centro Recreativo independiente (lejos de los clubs patronales). Foto: “un grupo de camaradas de la escuela Justo Daract” y “elementos de estudio de la escuela”.	5 de noviembre de 1921, Año XIII, Núm. 250, p. 5. Julio 5 de 1937, Año XXIX, Núm. 626, p. 67-68.
39	Escuela Técnica		Ameghino	FCO	Fue designada en la última asamblea seccional, la Comisión Administrativa de la Escuela Técnica. Composición: Presidente, C. L. García; Fopiano, tesorero; instructores de maquinistas y foguistas: Walcanyk y Colangels; id de limpiadores: Jesús García y César Poggio.	5 de noviembre de 1921, Año XIII, Núm. 250, p. 7.
40	Escuela Técnica		Añatuya	FCCA	“En la escuela técnica - Cosas del director. Un tal París es el que dirige la escuela técnica de esta localidad. Su dirección, por lo que vamos a relatar, no es la más conveniente para los intereses de la escuela. Resulta que después de haber dicho que el tesorero de la misma escuela invertía el dinero en préstamos a los amigos, como hubiese que pagar unos muebles adquiridos recientemente y la institución careciese de fondos, París vióse humillado ante la necesidad de que el propio tesorero por él difamado prestara de su peculio particular la suma necesaria a tal efecto. Así desengañóse París que se había metido en camisa de once varas. Empero, hay algo más grave. Durante la asamblea celebrada el 8 de octubre pasado presentárose dos solicitudes de ingreso pertenecientes a otros tantos maquinistas de intachable conducta.	5 de diciembre de 1921, Año XIII, Núm. 252, p. 4.

					<p>Resolvióse que esas solicitudes quedaran a estudio del directorio; entonces éste, un día después, comunicó a los solicitantes que “había resuelto no hacer lugar a su pedido.” Sorprendidos de semejante resolución, algunos compañeros indagaron sus posibles causas y llegaron a comprobar que el terrible director rechazó el ingreso de esos maquinistas porque son fraternales; además supieron que París afirmó que no permitiría el ingreso de ningún fraternal, y que los que hay ahora de éstos en la escuela los iría echando.</p> <p>Contra LA FRATERNIDAD, no obstante considerarse un terrible “sindicalista”, brama en todos los momentos. Es así como el 12 de octubre, en la playa de este depósito, blandiendo un puñal en una mano, dijo que aquélla no es mala, pero sí, lo son sus autoridades; y que sólo personas como él podían llevar a buen destino a LA FRATERNIDAD. Desde luego – la cosa no era para menos -, nuestros compañeros allí presentes rieron a carcajadas, pensando filosóficamente: “¡Qué “bocao” necesita este matungo!”</p>	
41	<p>Escuela Práctica y Teórica de maquinistas, foguistas y aspirantes “Paso de los Andes”</p> <p>Escuela Teórica 1° de Mayo</p>	<p>20 de septiembre</p> <p>21 de mayo de 1925</p>	Mendoza	FCP	<p>El objeto de esta escuela es proporcionar y ampliar los conocimientos generales respecto del manejo de locomotoras, conducción de trenes, reglamentos, etc.</p> <p>Solo son admitidos en su seno los que son socios de LA FRATERNIDAD, debiendo hallarse al corriente en el pago de sus cotizaciones. Los maquinistas y foguistas abonan 2 pesos como derecho de ingreso y los aspirantes uno.</p> <p>Cuanto a la cuota mensual, es de 1 peso para los primeros y 0.50 para los últimos. El número de alumnos alcanza a 80, cifra que habla favorablemente sobre el éxito de la escuela.</p> <p>Se consignan 12 instructores entre su cuerpo administrativo (5 de enero de 1922, Año XIV, Núm. 254, p. 9)</p> <p>“Clases: para dar clases a sus asociados cuenta con 10 compañeros instructores, poseyendo e cuestión de señalización, todas las que actualmente están en uso, las que están en una amplia mesa para ser practicadas.”Existencia de que consta la biblioteca: Enciclopédico Hispano Americano (30 tomos), Enciclopédico Electricidad (2 tomos), Enciclopédico Mecánica (3), Geografía Universal (10), de la obra completa de Carlos Marx (8), Código de comercio, La ciencia de la palabra, Ley práctica de las asambleas, Jueces de paz y autoridades, Código de urbanidad, La justicia penal, Libro de los oradores, Estudios sociales, Código civil de la R. Argentina, Código Penal de la R. Argentina; (...) como también el Diario de Sesiones de ambas cámaras legislativas de la Nación y Revista Socialista.”</p> <p>Aparatos pertenecientes a las locomotoras en uso: Inyector a escape completo (\$ 200), moto compresor (\$ 209), Freno Gressan (\$ 574), caja colectora (\$ 50.50) y los movimientos en aluminio, miniatura, Walschaerts y Stephenson (\$ 147). Además la válvula triple acción rápida y completa el material 60 aparatos más para el perfeccionamiento de los compañeros. Posee también un</p>	<p>20 de diciembre de 1921, Año XIII, Núm. 253, p. 7.</p> <p>Julio 5 de 1937, Año XXIX, Núm. 626, p. 84- 87.</p> <p>Mayo 5 de 1938, Año XXX, Núm. 646, p. 38.</p>

					<p>sinnúmero de planos demostrativos del funcionamiento de diversos aparatos. En la actualidad cuenta con 124 socios. Posee Biblioteca social y popular. Fotos: vista de la biblioteca y escuela; elementos de la escuela. Balance de la CA y nuevo domicilio. Exhortación- la nueva comisión insiste ante los compañeros para que concurran a proseguir la obra iniciada por los fundadores, en beneficio propio y de los compañeros que aún no han rendido as pruebas de competencia.</p>	
42	<p>Escuela práctica-técnica “La Confraternidad”</p> <p>Escuela Teórico práctica “Ingeniero Allan” (5 de agosto de 1921)</p>	Principio del año 1921	San Francisco (Córdoba)	FCC	<p>Inauguración de la escuela, “contando con un bien número de socios-alumnos y habiendo creado cuatro grupos a cargo de instructores que se prestan con la mejor voluntad. (...) La C. A. quedó formada en esta forma: Presidente-director, Felipe C. Vidotti; secretario-auxiliar, Domingo Aquilas (h.); tesorero, Severiano Vaca; vocal, Juan M: Gandullo. (...) Toda aquella escuela que desee el canje de correspondencia para el mejor entendimiento de los compañeros ferroviarios en general, deberá hacerlo para estrecharnos más y fomentar la instrucción técnica.”</p> <p>“(...) En homenaje a la verdad debemos consignar que el principio de su funcionamiento se desarrolló en forma un tanto precaria por la carencia de material de enseñanza, pero muy pronto se fue afianzando y al promediar el año 1921 se consolidó en forma definitiva. El 5 de agosto quedó establecida y con denominación, “dotándola de su correspondiente estatuto, donde en uno de sus primeros artículos dice lo siguiente: “propender a la difusión de la enseñanza de libros técnicos sobre locomotoras, en los ferrocarriles, y todo aquello que se relacione prácticamente con las mismas”. Se nombra la primera comisión de socios fundadores constituida por director, secretario, tesorero, 2 vocales y 4 instructores.</p> <p>“(...) podemos decir sin jactancia que reúne las condiciones necesarias para que todos los compañeros alumnos puedan egresar de ella en perfectas condiciones, para someterse a la prueba de competencia. Cuenta en la actualidad con una buena variedad de material de enseñanza, como puede apreciarse por el grabado que ilustra esta crónica, libros, biblioteca, etc., y sobre todo de muy buenos compañeros instructores que siempre con la mejor voluntad están dispuestos a cooperar con ellos. Podemos decir que casi la totalidad de los compañeros que forman esta sección son socios de la escuela, cuyas cuotas quedaron fijadas, para los maquinistas y foguistas, en \$ 0.50; y para los aspirantes y otras especialidades, en \$ 0.30, de cuyos fondos quedó establecido, por el Art. 7 de los estatutos, que debe abonarse en importe correspondiente de cada socio para el mantenimiento de la C. P. de Reclamos y sufragar los gastos del delegado que concurra al Congreso Regional anualmente; el resto se destina a la adquisición de materiales y libros para la enseñanza.” “... Por las gestiones directas y por intermedio de la C.P. de Reclamos, se ha obtenido del señor ingeniero jefe mecánico de este Ferrocarril, James Mailer, una buena parte del material</p>	<p>20 de diciembre de 1921, Año XIII, Núm. 253, p. 8.</p> <p>Junio 20 de 1937, Año XXVIII, Núm. 625, p. 167-168.</p>

					<p>que dispone hoy la escuela.”</p> <p>Se nombra la conformación de la comisión de la escuela, entre los integrantes habituales se nombran 8 instructores. Presenta dos fotos: “Comisión Administrativa de la Escuela Técnica de San Francisco” y foto de las instalaciones y materiales de la escuela, con el epígrafe “Escuela Teórico- práctica “Ingeniero Allan”, de San Francisco.</p> <p>También detallan las acciones llevadas adelante por la “Caja de Ayuda Mutua Confraternidad Ferroviaria de San Francisco” cuyos socios pertenecen a LF y la UF (fundada el 1° de febrero de 1925). Distribuyó cartas médicas y pagó recetas de farmacia.</p>	
43	<p>Escuela Técnica de foguistas y maquinistas</p> <p>Escuela técnica F.M. Riart y</p> <p>Biblioteca Juan José de Urquiza “Unión ferroviaria”.</p>	<p>1922</p> <p>1919</p>	Río Tercero	FCCA	<p>“Fundación de una escuela técnica.</p> <p>La C.A. está compuesta así: Presidente honorario, Domingo Simonetti; íd. activo, Dermidio Miranda; secretario, Francisco Fogliarino; tesorero, Miguel García; vocales, Nazareno Messi y Hugo Boiocchi; instructores: José Basquiera, Pedro J. Melchiori y Juan Riscosa.”</p> <p>“No son muchos los hechos de valor para el pueblo de Río Tercero en que los ferroviarios no hayan intervenido con su iniciativa y colaboración eficaz e inteligente.”</p> <p>La biblioteca cuenta en la actualidad con 2500 volúmenes, pasando por su local a retirar una cantidad de socios que oscila entre 15 a 20 diariamente.</p> <p>Escuela Técnica- ... la que funcionó activamente durante varios años. En estos momentos, los compañeros de esta sección piensan ponerla a pie nuevamente, para lo cual se dispondrá del fondo en manos de los compañeros nombrados, para comprar los materiales prácticos más necesarios.</p> <p>Sociedad de pieza del personal de trenes, fundada en octubre de 1934.</p>	<p>5 de mayo de 1922, Año XIV, Núm. 262, p. 25.</p> <p>Julio 20 de 1937, Año XXIX, Núm. 627, p. 33-34.</p>
44	<p>Escuela Técnica “Jorge Stephenson”</p> <p>Biblioteca y Escuela Kilometro 1 “Jorge Stephenson”</p>	<p>20 de agosto de 1920</p>	Kilómetro 1 Plaza Constitución	FCS	<p>Habiéndose constituido en la localidad de Kilómetro 1 (Plaza Constitución), Buenos Aires, una biblioteca y escuela técnica entre el personal ferroviario asociado a LA FRATERNIDAD, la CA solicita a los sindicatos, federaciones, e instituciones culturales obreras que publiquen periódicos y editen folletos quieran mandar un ejemplar de los mismos a su secretaría, Paracas 369, para tener al corriente a sus afiliados del movimiento gremial y cultural del país y del extranjero.</p> <p>Resolución para donar al pueblo español la suma de \$ 100 de los fondos que cuenta esta escuela y a partir del mes de agosto, el valor de un carnet mensual de los remitidos por la CGT para esos fines. “Es satisfactorio comprobar que las instituciones de enseñanza y cultura de LF se preocupan no solamente de sus problemas internos sino que palpitan con entusiasmo por otras preocupaciones espirituales como es la lucha contra el fascismo, solidarizándose con el heroico y abnegado pueblo español que al regar los campos con su sangre, lo hace convencido de que con ello salvará a todo el proletariado mundial de la barbarie fascista.</p>	<p>5 de octubre de 1922, Año XIV, Núm. 272, p. 9.</p> <p>Septiembre 5 de 1937, Año XXIX, Núm. 630, p. 23.</p>

					<p>Biblioteca y Escuela Técnica- las gestiones se iniciaron en los primeros días del año 1920, logrando constituir legalmente la escuela y biblioteca, después que la asamblea del 20 de agosto aprobara el trabajo realizado por la comisión provisoria.”...con el nombre de Jorge Stephenson, en homenaje a este obrero que a fuerza de estudio y de sacrificio llegó a ser una eminencia en la máquina a vapor.”</p> <p>“Esta institución está equipada con todos los elementos necesarios para enseñar a los alumnos y un cuerpo permanente de instructores que dan clases diarias de 16 a 18 hs. (se distribuyen los instructores de manera tal que de lunes a sábados haya siempre alguno de ellos, se nombran). La escuela cuenta con un total de 80 socios.</p> <p>Sobre la biblioteca- “... en ella está el secreto de todos los compañeros estudiosos que buscan en la lectura de los volúmenes la luz necesaria para alumbrar el cerebro y de esta forma ir formando la conciencia proletaria”. Cuenta con 1000 volúmenes.</p> <p>Fotos: mesa de señales con primer presidente y actual de la escuela; instructor general dando una de sus clases; cuerpo de instructores y algunos de los socios de la escuela; miembros de la CA de la escuela; 4 de los socios fundadores y miembros de la primera comisión de la escuela.</p>	<p>Noviembre 5 de 1937, Año XXIX, Núm. 634, p. 23-25.</p>
45	<p>Escuela Técnica</p> <p>Escuela Técnica “Domingo F. Sarmiento”</p>	<p>22 de octubre de 1922</p>	<p>Córdoba</p>	<p>FCCA</p>	<p>Inauguración de una escuela Técnica para el personal de tracción. Se nombró la comisión directiva y a 11 instructores (incluyendo suplentes). El director F. Aló además “dará lecciones de aritmética y geografía. Las clases si dictan todos los días hábiles de 17 y 30 horas a 19 y 30.</p> <p>No dudamos de que todos los socios de la sección participarán de los trabajos de la escuela; todos deberán asistir a las clases, ya que ellas elevan la mentalidad, haciéndole obtener conocimientos indispensables.”</p> <p>Se fundó en 1922 “... llevando varios años una vida precaria”. En 1931 “se le dio un verdadero impulso, adquiriéndose numerosas piezas para la enseñanza, confeccionándose los estatutos y tratándose por todos los medios de dotarla de todo lo necesario para llenar en forma eficiente su cometido. Cabe destacar a valiosa colaboración de los socios –que en la actualidad llegan a 85- con sus cotizaciones mensuales y donaciones, que se destinan a los fines de la institución.”</p> <p>Nombran la CA de 1931 compuesta entre otros por 6 instructores, y a la actual, sumándose a los instructores un bibliotecario.</p> <p>Se presentan dos fotos: “Integrantes de la CA y algunos socios”, y “Vista parcial de los elementos de enseñanza con que cuenta la escuela Técnica “Domingo F. Sarmiento”.</p>	<p>3 de noviembre de 1922, Año XIV, Núm. 274, p. 3.</p> <p>Junio 20 de 1937, Año XXVIII, Núm. 625, p. 169-170.</p>
	<p>Instituto técnico</p>		<p>La Paz</p>	<p>FCP</p>	<p>“Bajo los mejores auspicios se fundó en esta sección, una escuela técnica, que al igual de sus similares ha de reportar grandes beneficios a sus educandos.</p> <p>(...) Se nombró al mismo tiempo la siguiente C. A.: presidente, Ismael Horton; secretario tesorero,</p>	<p>5 de diciembre de 1923, Año XV, Núm. 300, p. 14.</p>

46	“José Molinari”				José Navarini; instructores, Amado Suárez, José Naves y Mauricio Flores. <i>Donación.</i> Los adherentes a esta escuela hacen llegar al compañero Grancisco Giraldes, de San Luis, el más sincero agradecimiento por haber donado este compañero un juego completo de señales en miniatura.”	
47	Escuela Técnica “La Fraternidad”	20 de junio de 1924	Frías	FCC	Se constituye la C. D. de la siguiente manera: “Presidente, Jacinto R. Barrera; vicepresidente y tesorero, A. Martín Clavijo; secretario, A. Sorias; revisores de cuentas: A. Saavedra y D. Tejada. Entre los artículos de sus estatutos se encuentran el número 34, que consideramos de interés. Dice así: “Esta escuela podrá mantener relaciones con otras del mismo ferrocarril, para su mejor desenvolvimiento, y al socio que viniera de otra escuela no se cobrará ingreso, como así tampoco al socio que tuviera que ir a otra sección, donde haya escuela, no pagará ingreso, pero sí abonará sus cuotas mensuales.”	20 de noviembre de 1923, Año XV, Núm. 299, p. 17.
48	Escuela Técnica Escuela Técnica y Biblioteca La Fraternidad	24 de octubre de 1923	Empalme Lobos	FCS	“Con los mejores auspicios se ha fundado en esta sección una escuela técnica, que, como sus similares, ha de reportar grandes beneficios a sus alumnos.” Se designa a los miembros de la C. A., entre ellos: “presidente, S. Aulicino; secretario, R. Martino; tesorero, A. Maluendes (...).” Sociedad de SS MM Confraternidad Ferroviaria. Biblioteca La Fraternidad- cantidad de libros 500, socios 80, lectores 506. Reproduce el acta de su fundación y de la primera comisión fundadora. Entre las discusiones de la fundación está “que diga en los estatutos que todos los socios de LF tendrán la obligación moral de pertenecer a la escuela” y es aprobada. Fotos: accesorios de enseñanza de la escuela y parte de los elementos con los que cuentan.	5 de noviembre de 1923, Año XV, Núm. 298, p. 18. Julio 5 de 1937, Año XXIX, Núm. 626, p. 78- 79.
49	Escuela Teórico Práctica de maquinistas, foguistas y aspirantes		Concepción	FCC	Se constituye la C. A. del siguiente modo: “F. Gorzo, director; J. González, secretario e instructor; E. Trocoli, tesorero e instructor; R. Muñoz, revisor de cuentas; D. Alaniz, F. Poggi, N. de Bortoli, D. Righi, instructor.” “La C. A. de esta escuela técnica ha quedado constituida en la siguiente forma: director, F. Carzo; secretario e instructor, Isidro González; tesorero e instructor, E. Trocoli; revisor de cuentas, R. Núñez; instructores: W. De Bartoli, D. Alanis, F. Pussi, L. S. Rigge y D. Bossi (sic). <i>Donación:</i> El compañero V. De Bartoli (sic) ha donado a la escuela un buen tablero de señales, por cuyo motivo se le ha hecho llegar de la misma, las más efusivas gracias. - I. González, secretario.”	20 de agosto de 1923, Año XV, Núm. 293, p. 10. 20 de septiembre de 1923, Año XV, Núm. 295, p. 11.

50	Escuela Técnica		Mar del Plata		<p>“En la revista número 291, el compañero P. Comelli llama la atención a los compañeros de la escuela técnica de esta sección, sobre dos preguntas hechas en la revista 278, que no fueron contestadas. Note dicho compañero que la demora fue causada por no disponer del tiempo necesario para buscar datos históricos; y ahora me apresuro a hacerlo en la mejor manera de mi alcance, contestando solamente a la 2°, pues la 1° no tiene importancia.”</p>	20 de septiembre de 1923, Año XV, Núm. 295, p. 31.
51	Escuela Técnica		Balnearia	FCCA	<p>“Necesidad de fomentar la instrucción técnica. Entre los compañeros existe poco entusiasmo referente a la fundación de la escuela técnica de Balnearia (C.N.A.), y lo mismo acontecerá en otras secciones. Muchos ferroviarios creen erróneamente que no hay necesidad del estudio para ser un buen maquinista, y que basta para ello la práctica. Pues en consideración a esta falsa creencia escribimos estas líneas, con el propósito de invitar a los compañeros capaces, a hacer propaganda hasta conseguir una mayor dedicación al estudio teórico, fundando escuelas técnicas y prestándole sus mejores energías. No quiero llegar al extremo de pretender que todas las horas de descanso se dediquen al estudio, pero sí, se puede fácilmente dedicarle un par de horas diarias, con gran provecho. No sucede así, sin embargo, pues muchos dicen que no hay tiempo para emplearlo en tan noble tarea, y desgraciadamente lo tienen para ocuparlo en menesteres que rebajan la personalidad humana, en lugar de elevarla, como sucede con la contracción al estudio. Grande será la felicidad de la familia ferroviaria cuando ninguno de sus miembros se dirija por malos caminos, y francamente, todos deben comprender que no hay mejor camino que el que señala la organización y las escuelas técnicas. No voy a detenerme en refutar a los que creen que la práctica es suficiente para ser buen maquinista, porque la negativa se impone sin necesidad de ir a buscar argumentos. Nadie puede negar con fundamento la eficacia del conocimiento técnico en un maquinista, pues la teoría y la práctica se complementan una a otra, ayudándose mutuamente, de modo que no se puede prescindir de ninguna de ellas, para poder trabajar con conciencia y rectitud. Cualquiera de los dos conocimientos solos son incompletos; es necesario, pues, ambos elementos: la práctica y la teoría. Si, por ejemplo, mañana fuera el examen y sí por necesidad de la empresa adquiero el certificado de idoneidad, nada más que poseyendo práctica, ¿podría llamarme maquinista? No; sería solamente un “peón práctico”. Sé manejar una locomotora, pero ignoro el funcionamiento de sus órganos, ni conozco nada respecto de su poder. Espero, por lo tanto, que se intensifique esta rama importante de nuestras actividades, que redundará en beneficio individual y colectivo de nuestra organización y de la sociedad en general. Francisco Gentina.”</p>	20 de julio de 1923, Año XV, Núm. 291, p. 9.

52	Escuela Técnica	6 de abril	Darragueira	FCP	Nueva escuela técnica. La C. A. la forman los siguientes compañeros: director, Julián Chamorros; secretario, Matías González; tesorero, Oreste P. Marenzi; vocales: Antonio D. Ardissonne, Roberto M. Tessio.”	5 de julio de 1923, Año XV, Núm. 290, p. 9.
53	Escuela Técnica “J. Langlebert”		Coronel Maldonado	FCP	<p>“Su reorganización. (...) La escuela no funcionaba desde mayo del año pasado, y comprendiendo los saludables fines que reporta una institución de esta naturaleza, un grupo entusiasta de compañeros resolvió reorganizar dicha escuela y entregándose a la plausible tarea, ha conseguido su propósito.</p> <p>La C.A. de la escuela la forman los compañeros Horacio Loguzzo, como director; Pablo González, secretario; Ramón Nieto, tesorero, y Juan Campagnucci, vocal.</p> <p>En los estatutos se establece que “la misión de esta escuela es difundir entre sus asociados el conocimiento teórico y práctico inherente a la profesión de maquinista conductor de locomotoras, y difundir la enseñanza de los reglamentos generales, como también la reglamentación del trabajo ferroviario”. Se agrega que “solo los socios de LA FRATERNIDAD que sean adherentes a la profesión conductor de locomotoras serán admitidos como socios. (...)” Se transcribe parte del estatuto.</p>	5 de mayo de 1923, Año XV, Núm. 286, p. 9.
54	Escuela Técnica y Biblioteca	22 de enero	Riachuelo	FCCG	<p>“Nueva Escuela Técnica y Biblioteca. Continuando con el progresivo impulso de las nobles actividades que desarrolla el personal asociado, se fundó (...) una nueva escuela técnica y biblioteca, adherida al sindicato de tracción de la Confraternidad Ferroviaria, como lo establece el artículo 1 de sus estatutos.</p> <p>Ante la meritoria iniciativa es de desearle el mayor progreso para bien de la emancipación obrera, como así lo hace entrever el entusiasmo de los compañeros.</p> <p>Han quedado abiertas las clases los días lunes, de contabilidad, por el camarada J. Sacos; martes, instrucción de locomotoras, por el compañero B. Da Cruz; miércoles, por R. Sánchez; jueves, por J. Pérez; viernes, contabilidad, por el compañero E. Durdo; fijándose el horario de las clases de 18 a 20 horas.</p> <p>La escuela cuenta con un costado de una maquina donada por el ingeniero de material y tracción, señor Delesgue; un juego de señales donado por el compañero A. Di Franco, y libros de instrucción, donados por varios compañeros de la sección.</p> <p>La C. A. ha quedado constituida por los siguientes compañeros: Director, G. Menghi; secretario, D. P. Massa; tesorero, A. Campaña; vocales, J. Sarradell, E. Simón, V. Rodríguez; bibliotecarios, A. M. Fernández, M. F. Rodríguez, M. J. Rodríguez; instructores de contabilidad, E. Durdo y J. Sacos.”</p>	20 de febrero de 1923, Año XV, Núm. 287, p. 9.

55	Escuela Técnica		Recreo	FCCC	“La escuela Técnica. Oportunamente fueron designados instructor de la Escuela Técnica de la sección Recreo y tesorero, los compañeros M. Avellaneda y N. Barrionuevo respectivamente.”	5 de febrero de 1923, Año XV, Núm. 280, p. 9.
56	Escuela Técnica “Ramón Bagallo”		Ayacucho	FCS	“En la sección Ayacucho se ha fundado, bajo los mejores auspicios, una escuela técnica que llevará el nombre del que fue compañero activo y consciente, Ramón Bugallo. Las clases se iniciaron en los primeros días del mes en curso, y son dictadas por varios compañeros, los martes, miércoles, viernes y sábados, en el local social, de las 17 y 30 a 19 horas. Es verdaderamente plausible la obra de los esforzados compañeros, que con gran entusiasmo se aprestan a difundir los conocimientos técnicos al personal. Ello evidencia que ya gran número de compañeros van dando la importancia que merece a la técnica, que es uno de los factores que emancipan al proletariado. Es de desear que todos los camaradas presten decidido apoyo a obra tan noble y útil.”	20 de enero de 1923, Año XV, Núm. 279, p. 9 y 10.
57	Escuela Técnica “Dante Galletti”		La Plata	FPBA	“Fundación de una Escuela Técnica. Con gran entusiasmo se ha fundado en esta sección una escuela técnica, cuya necesidad se hacía sentir desde hacía mucho tiempo. La escuela viene, pues, a satisfacer las esperanzas de muchos compañeros, que podrán perfeccionar sus conocimientos en el complejo organismo de la locomotora, y ello hace pensar que todos prestarán su decidido apoyo y energías, a fin de que pueda cumplir los fines para los cuales ha sido creada. (...) llevará el nombre de Dante Galletti, en memoria de nuestro malogrado compañero desaparecido trágicamente. Se aprobaron los estatutos, y se ha fijado la cuota de ingreso en 50 centavos y 20 centavos por mes. La C. A. ha quedado constituida en la siguiente forma: director, Antonio Restelli; subdirector, Juan Ajida; instructor general, Salvador Allevatto; secretario, Aurelio Vidal; tesorero, Juan Magnano; vocales instructores: Antonio Ripamonti, Juan Restelli, Florencio Posurama, (...). Las clases se dictan los lunes, jueves y sábados a las 20 horas.”	5 de enero de 1925, Año XVII, Núm. 326, p. 9.
58	Escuela Técnica	1° de diciembre de 1924	25 de Mayo	FCS	“Fundación de una escuela Técnica. Siguiendo el buen ejemplo de otras asociaciones, los compañeros de 25 de Mayo han trocado en realidad una vieja aspiración: la de fundar una escuela técnica.” Se constituye la comisión. “Las clases funcionaran los lunes, miércoles y sábados de 17 a 19 horas, correspondiendo ahora a los socios una puntual asistencia, encarando su preparación técnica con todo el entusiasmo, para que la naciente escuela se vigore y dé todos los frutos que pueden esperar de una intensa y constante labor. Los compañeros de otras secciones que quieran aportar su concurso con alguna donación útil a sus	5 de febrero de 1925, Año XVII, Núm. 323, p. 11.

					fines, deben dirigirse al secretario, calle 5 entre 35 y 36, 25 de Mayo.”	
59	Escuela Técnica “Antonio Estévez”	21 de diciembre de 1924	Vera	FC Sta. Fe	<p>“Fundación de una escuela Técnica. Trabajos realizados. De acuerdo con el deseo general de todos los compañeros de esta sección, quedó constituida en ésta una escuela práctica-técnica, en la asamblea del 21 de diciembre de 1924. (...) acordóse denominar a la nueva escuela “Antonio Estévez”, nombre que corresponde a un excelente compañero, como lo reconocen todos los fraternales del F. C. S. F. Se trata de un camarada luchador e infatigable que cuenta con hondas simpatías por sus buenas cualidades. En la misma asamblea se resolvió dirigirle una carta, que fué contestada por Estévez desde Santa Fe, aceptando el honor que se le discernía y “agradeciendo a todos los camaradas porque a pesar del tiempo que lleva fuera de servicio, se acordaron del viejo compañero, dándole su nombre a la escuela.” Dicha carta termina con “un saludo a todos los compañeros conscientes”.</p> <p>La escuela cuenta con los útiles necesarios para la realización de sus fines. Con anterioridad, la sección solicitó a la empresa piezas de máquinas, habiendo ésta accedido al pedido, donando siete láminas con diferentes dibujos, dos inyectores, una válvula plana y otros útiles, habiéndose agradecido tan buena cooperación.</p> <p>El compañero M. de la Fuente donó tres láminas de dibujos diferentes; A. Carrignan donó las varillas para proveer a las láminas; J. Geno se hizo cargo de pagar el valor de la mano de obra, y R. Sutet donó una varilla indicadora.</p> <p>La sección agradece a todos los compañeros su buena voluntad para la escuela.”</p> <p>Se nombró también a la comisión instructora y se establecieron los días de clase los miércoles, viernes y domingos de 8 a 11 horas.</p> <p>“(…) el presidente M. Piasentini exhortó a los camaradas a trabajar y a interesarse por la escuela, haciendo notar los beneficios que reportará a la sección. Al terminar su exposición, manifestó que según los deseos de muchos compañeros, debía nombrarse una comisión para entrevistarse con el jefe del depósito Vivas para recabar su cooperación como instructor.</p> <p>Resultaron electos M. de la Fuente y J. Geno para dicha comisión, los cuales cumpliendo el mandato, informaron a la sección que el señor Vivas estaba a disposición de la escuela en todo lo que pudiera ser útil durante las horas que está libre de sus tareas, propósitos que fueron muy agradecidos.</p> <p>Quedó así fundada la escuela técnica Antonio Estévez, en medio de gran entusiasmo y del convencimiento de haber realizado una buena obra.”</p>	5 de febrero de 1925, Año XVII, Núm. 323, p. 11.
60	Escuela Teórica y Práctica del personal		Quilino	FCCC	<p>“Escuela Teórica y Práctica del personal ferroviario de locomotoras</p> <p>La C. A. de la escuela técnica de esta sección, ha designado a los miembros que deberán actuar en la comisión administrativa de la misma quedando constituida así: presidente, I. González; tesorero,</p>	5 de abril de 1925, Año XVII, Núm. 332, p. 10.

	ferroviario de locomotoras				P. Pérez; revisor de cuentas, V. de Bórtoli; depositarios, D. R: Burela y J. E. Muñoz.”	
61	Escuela Técnica teórica-práctica		Rosario	FC Sta. Fe	<p>“Escuela Técnica teórica- práctica. A los compañeros y secciones: en nombre de esta escuela, veríamos con agrado que los compañeros foguistas, tanto de este ferrocarril como de los demás, que hoy más que nunca soliciten de la comisión de definiciones que trate de conseguir el triunfo en el asunto que tiene que discutir, esto es, el derecho a la mesa examinadora, porque desde hace tiempo desearíamos someternos a ella por cuanto somos hombre jóvenes y aptos.</p> <p>El no triunfar sobre el asunto, ocasionaría un gran perjuicio, porque la mayoría de los foguistas afectados son buenos y jóvenes luchadores. Esperemos que los compañeros fraternales que componen esa comisión, pondrán todas sus energías hasta obtener un resultado favorable.</p> <p>Saludan cordialmente, - A. Bosanigo, Juan Petrini, director; B. A. Otero, secretario.”</p>	20 de mayo de 1925, Año XVII, Núm. 335, p. 9.
62	Escuela Técnica “Paso de los Andes”	1° fundación 1920 2° fundación 7 de junio de 1925	Paso de los Andes	FCT	<p>“Escuela Técnica. (...) En el año 1920 se fundó una escuela en el Ferrocarril Trasandino, denominada escuela técnica “Paso de los Andes”, para maquinistas, foguistas y aspirantes. En esa época los compañeros del F.C. Pacífico, sección Mendoza, viendo que era una necesidad sentida entre ellos la falta de una escuela similar, (...) resolvieron adherirse a esta institución, y hacerla extensiva para los dos ferrocarriles. Siguió en esta forma, la institución referida, su marcha progresiva, llenando en todas sus partes el cometido para que había sido creada y dando óptimos frutos, como lo demuestra el haber rendido examen de idoneidad satisfactoriamente un gran número de compañeros, lo que equivale a decir que la semilla que esos compañeros fundadores, llenos de cariño y entusiasmo, habían echado, había caído en terreno fértil y propicio (...).</p> <p>Pero héte aquí que, cuando la escuela se encontraba en todo su apogeo, los compañeros del Ferrocarril Pacífico (socios de la escuela), en asamblea realizada por esa institución, en fecha 7 de junio último, presentan a la mesa directiva una nota firmada por gran mayoría de los compañeros del Ferrocarril Pacífico, sección Mendoza, y socios de la escuela, pidiendo la separación de la escuela, por razón de resolver ellos la creación de una escuela independiente de los compañeros del Transandino.</p> <p>Pero, si ellos que han hecho de su autonomía su único ideal y creen que así autónomos ya tienen todo conseguido, viven en error! Aducen como causa primordial de esa resolución que la escuela está demasiado retirada del domicilio de los compañeros del Ferrocarril Pacífico. Otros dicen también que los compañeros instructores del Ferrocarril Trasandino ya no demuestran tanta puntualidad como antes, y yo desafío a cualquiera a que me pruebe lo contrario.</p> <p>¡Cuándo los compañeros del Ferrocarril Pacífico han demostrado más voluntad y más entusiasmo en las clases, que los compañeros del Trasandino! Y siendo que debían de haber hecho más, sí se tiene en cuenta el número de los que han rendido examen de ambos ferrocarriles. Como suman más, mayor debía haber sido el número de instructores del Ferrocarril Pacífico, que debían de</p>	5 de agosto de 1925, Año XVII, Núm. 340, p. 9.

					haber venido a la escuela a devolver parte de los que a ella le deben. Pero, desgraciadamente, no ha ocurrido así, y creo, compañeros, que para subsanar esas asperezas, que son las causas de la separación, podría haber llegado a un acuerdo inteligente, sin necesidad de tomar resoluciones como la que han tomado. Y antes de terminar, quiero hacer una salvedad: que al dirigirme a los compañeros del Pacífico, socios de la escuela, no me refiero a todos; me dirijo a esos compañeros que han sido promotores de la separación y que se han especializado haciendo una campaña para así tener adictos, para tomar esa resolución, violando con ello abiertamente los estatutos en vigencia, y dando muestra de lo mucho que les queda por aprender en bien de la unión en general. Para terminar, augúroles mucha felicidad y que con la escuela que hoy fundaran no les ocurra lo que les ocurrió con la escuela que poseían en el año 1912. - José V. Jorea.”	
63	Escuela Técnica		Buenos Aires	FCCG	<p>“Estado eficiente de la Escuela Técnica. Como se observa en el grabado, cuenta ya la escuela con elementos de notorio valor para la enseñanza que en ella se imparte. Figuran en él: un costado de locomotora; varios planos de diferentes mecanismos de máquinas, calderos y otros accesorios pertenecientes a una locomotora; varios juegos de señales; un plano esquemático con vías y cambios, etc., etc., destinado a imponer a los alumnos, del delicado mecanismo de las señales y los cambios en las estaciones principales.</p> <p>Estas comprobaciones reconfortan y tonifican el espíritu de cuantos nos interesamos, en una u otra forma, por la elevación moral y material de los trabajadores.</p> <p>Estos ejemplos tan edificantes de método y disciplina son muy dignos de imitarse.</p> <p>(...) quisiéramos que nuestra satisfacción se comunicara a todos los compañeros de aquellas secciones que todavía no contribuyen, como es su deber, al fomento de dicha escuela, decidiéndolos a enterarse bien de lo que ella representa para el progreso y la capacidad teórico-práctica de los aspirantes a conductores de locomotoras.”</p> <p>Se presenta un fotograbado de la vista del salón de la escuela técnica.</p>	20 de agosto de 1925, Año XVII, Núm. 341, p. 16.
64	Escuela Técnica “Miguel Zorilla”	16 de agosto de 1920	Olavarría	FCS	<p>“Escuela Técnica. El estado y el funcionamiento de la institución del epígrafe no puede ser más próspero y satisfactorio; y así nos place consignarlo por cuanto ello demuestra el grado de compenetración de los compañeros de Olavarría y el interés que sienten por su Escuela técnica, cuyas clases se ven asiduamente concurridas de foguistas anhelosos de capacitarse y triunfar en los próximos exámenes.”</p> <p>Renovación de la comisión: “Presidente, Juan Nardini; secretario, Roberto Guzmán; tesorero, Domingo Amicone, (...); director, Antonio Rosital.</p> <p>El funcionamiento de los grados está distribuido como sigue, tres días por semana: 1° grado, el lunes, instructor F. Fernández; 2° grado, el martes, instructor A. Spinella; 3° grado, el sábado, instructor, A. Rosital.</p>	5 de septiembre de 1925, Año XVII, Núm. 342, p. 13.

				<p>La escuela desea expresar su agradecimiento a los compañeros instructores por su tan gentil como eficiente labor y al camarada Victorio Stagnaro por su destacada cooperación.”</p> <p>La cuota es de 30 centavos por mes, tal como quedó establecida por la CA fundadora. En 1923 se establecen los cargos y se decide cambiar la cuota de ingreso a \$ 1 a todos los maquinistas y foguistas exceptuando a los limpiadores y peones de galpón. Para 1924 en reunión de la CA se resuelve “clasificar por grados para facilidad del estudio de los alumnos”.</p> <p>“para ejemplo de todos los ferroviarios de la república, que visitan la escuela técnica, sin distinción de clase, edad, ni categoría, siendo por lo tanto lo más simpático y que con espíritu noble ofrecen los compañeros de la escuela técnica de Olavarría. Su material de estudio es interesante: posee en la biblioteca 20 libros, entre ellos todos los tomos de “El maquinista ferroviario”, del compañero José Pipino; “La locomotora” de Cerro y Acuña y muchos otros que no se enumeran por su extensión.” Detalla también el stock de piezas de máquinas, aparatos, cuadros, mapas, diagrama y estampas de locomotora y el retrato del compañero Miguel Zorilla, que por su gran espíritu societario, batallador e incólume supo colocar bien alto el nombre de LF y en honor a él, lleva su nombre la escuela.</p> <p>Capital social de la escuela- en material de estudio y útiles de la escuela, alcanza aproximadamente \$ 4500. Tiene además 5 acciones de Cooperativa Luz y Fuerza de Olavarría, de \$ 50 pesos cada una. Cinco acciones de la Mutualidad, de \$ 10 cada una. Cuentan también con un depósito en el Banco Provincia.</p> <p>“Premeditadamente se ha dejado para último término la mesa de señales que es el fiel reflejo de la mesa que se encuentra en la Dirección General de Ferrocarriles, que de acuerdo al croquis mandado por la C. Directiva, fue construida prolija y acabadamente por los compañeros que integraron la comisión pro arreglo y embellecimiento de la escuela.”</p> <p>Cuenta también con una Sociedad Fondo de Subsidio, una cooperativa de consumo, sociedad de socorros mutuos y Biblioteca Popular Ferroviaria (anexada a LF y UF).</p> <p>Fotos: instructores y CA; accesorios de la escuela; accesorios y costado de máquinas.</p>	<p>Julio 5 de 1937, Año XXIX, Núm. 626, p. 92- 96.</p>
65	Escuela Técnica “Vicente Paroli”		Bolívar	<p>FCS</p> <p>“Balance trimestral y Nueva CA. El día 2 de septiembre último ha realizado una asamblea general la institución (...), aprobándose el balance trimestral, abril, mayo y junio de 1925, y eligiéndose nueva C.A. e instructores para el nuevo período. He aquí el balance: Entradas: en abril, \$25; en mayo, \$13; en junio, \$12; suma, \$50. Salidas: en abril, \$20; en mayo, \$6,50; en junio, \$ 1,50; suma, \$28 Resumen: Entradas, \$50; Salidas, \$28; saldo en caja, \$22. Verificada la elección, la C. A. quedó formada como sigue: Presidente, Nicanos P. Martínez;</p>	<p>20 de octubre de 1925, Año XVII, Núm. 345, p. 16.</p>

					secretario, Arsenio Cavilla; tesorero, Domingo Dabove, (...). Designáronse los siguientes instructores: Domingo Dabove, Emilio Beltraroni, Mariano Cassio, Mario Rodríguez, Justicioso Pascual y Nicanor P. Martínez.”	
66	Escuela Técnica “Saavedra” Escuela Técnica “Saavedra” Biblioteca Confraternidad Ferroviaria	Diciembre de 1925 15 de septiembre de 1925 (creada en asamblea mixta de 1927)	Saavedra	FCS	<p>“Fundación de la Escuela Técnica “Saavedra”. Una vez más nos place constatar que la semilla que cotidianamente venimos sembrando, tarde o temprano fructifica, para satisfacción nuestra y beneficio del numeroso gremio del que somos portavoces sinceros y entusiastas. Es el mejor premio a que puede aspirar quien contempla en la instrucción y en la capacitación técnica y social la base esencial de la humana emancipación. (...) honda satisfacción al consignar noticias como la que vamos a dar, sobre la constitución de una nueva institución de enseñanza técnica, destinada a fomentar y perfeccionar los conocimientos del personal ferroviario perteneciente a la sección Saavedra. (...) quedó designada la siguiente C. D.: Director, Santiago Roca; Secretario, Joaquín García; tesorero, Ernesto Marinone; Instructor general, Pascual Torresi; Vocales instructores, Nicolás Di Somma, Real Antonio Rubio, Vicente Anguis y Juan Corraza.”</p> <p>Hablando de la comisión fundadora de LF de 1887, “cabe destacar en aquellos principios las enseñanzas que impartieron algunos compañeros ingleses y norteamericanos quienes conocedores de sistemas gremialistas de sus países de origen, siguieron fieles a sus ideas, con gran beneficio para el obrero argentino. De su paso en ese sentido dejaron sus huellas en la Sección Saavedra, los gremialistas compañeros Taylor, Coop y Tappen...” De la escuela: “Se empezó a estudiar por libros y luego lo que se aprendía se iba al galpón de locomotoras a constatarlo. Muchas clases se dictaban en el mismo galpón, dándose cita los alumnos y el instructor. Hoy eso no sucede, las escuelas técnicas tienen todo lo que necesita el candidato. Cuenta con 40 asociados que abonan \$ 1 trimestral, posee gran cantidad de piezas y libros de estudio y su aula diariamente se encuentra concurrida de compañeros locales o de secciones limítrofes. Posee La Confraternidad Mutua y La Mutualidad de Kilómetro 1. “Sociedad de Piezas del Personal de Locomotoras “La comuna”, de 1927.</p>	20 de diciembre de 1925, Año XVII, Núm. 349, p. 10. Julio 20 de 1937, Año XXIX, Núm. 627, p. 39- 40.
67	Biblioteca “Mariano Moreno”	13 de septiembre de 1922	Mazán	FCCA	<p>“Fundación de una biblioteca. Con gran entusiasmo se ha fundado en esta sección una biblioteca pública, por empleados y obreros ferroviarios, que lleva el nombre de “Mariano Moreno”. Los propósitos de esta asociación están sintéticamente expresados en el artículo 1° de los estatutos de la misma, que establece: (...) y tiene ella por objeto fomentar la mayor difusión de la lectura e instrucción de los obreros, el mantenimiento y progreso de la biblioteca. Tan loable aspiración ha encontrado francas simpatías, no sólo en el gremio ferroviario, sino</p>	5 de enero de 1924, Año XVI, Núm. 302, p. 20.

					también en la población en general, porque ella será un centro de cultura y de instrucción, que estará al alcance de todos los que quieran aprender y profundizar los conocimientos ya adquiridos. La C. D. de la biblioteca espera el apoyo de otros organismos similares, de los compañeros y de otras secciones, de quienes aceptará toda donación de libros, cooperando así prácticamente a los fines de tan notables institución.”	
68	Escuela Técnica y Biblioteca “La Fraternidad”	15 de enero de 1922	Laboulaye	FCP	<p>“Nueva CA. Donación. Un expulsado. Renovación de la C.A. Director, Luis Fortunato; secretario, Francisco L. Rossi; tesorero, Juan B. Minini; vocales, Leopoldo Garro y Pedro Prieto; instructores: Luis Fortunato, Modesto González, Efrín Barbugli, Cesáreo Gómez y José Sandanciero. El compañero B. López ha donado a la escuela la suma de diez pesos, donación que la C. A. agradece. También ha sido expulsado de la misma escuela el ciudadano Eduardo Gil, hecho que se hace público para que las demás secciones del ferrocarril lo tengan en cuenta.”</p> <p>Funcionó hasta 1927 en el local de La Fraternidad. Año tras año, dada la constancia de los compañeros y las exigencias de los exámenes se fue adquiriendo los elementos de estudio más imprescindibles y costosos, contando en la actualidad con un conjunto de elementos de estudio, que se puede apreciar en la fotografía con que ilustramos estas notas. 1933- 34, Biblioteca anexa a la misma escuela. Foto: miembros de la CA, instructores y socios; elementos con que cuenta la escuela.</p>	<p>5 de febrero de 1924, Año XVI, Núm. 304, p. 19.</p> <p>Julio 20 de 1937, Año XXIX, Núm. 627, p. 31- 33.</p>
69	Escuela Técnica para maquinistas, foguistas y aspirantes	9 de diciembre de 1924	Villa María	FCCA	<p>Fundación de una Escuela Técnica. C. D.: Director, Diego E. Guevara; secretario, José L. Reynoso, tesorero, Manuel Alonso (...). “Fueron nombrados instructores a los compañeros: Luis F. Taverna, Juan Arrigotti y Pedro Arza. Instructores de aritmética: Manuel Alonso y Osvaldo Amelotti. Además, en asamblea de fecha 17 de febrero se resolvió hacer esta publicación en la revista social para indicar a cualquier sección que tenga escuela técnica, y quiera tener correspondencia con la escuela, que podrá hacerlo, porque será atendida con el mayor interés y beneplácito. (...)”</p>	5 de marzo de 1924, Año XVI, Núm. 306, p. 18 y 19.
70	Escuela Técnica “Juan Rosa”		Palmira (Mendoza)	FCP	<p>Reorganización de una escuela técnica. Nombramiento de la nueva C. A. formada por: Enrique Jones, presidente; Rodolgo Thierry, secretario; Juan Gutiérrez, tesorero; y Benjamín Valentinelli, revisor de cuentas. “Esta comisión viene desarrollando una proficua labor, con el aplauso y la adhesión de los compañeros que esperan dar nueva vida a esta institución que tantos beneficios reportará a los que quieran elevar su cultura técnica.”</p>	5 de marzo de 1924, Año XVI, Núm. 306, p. 19.

	Escuela Técnica y Teórica “Juan Rosas”	20 de noviembre de 1919			<p>Presentan a la nueva CA y el balance. “La nueva CA está dispuesta a no escatimar esfuerzos para levantar el espíritu de los alumnos e instructores, organizando las cosas de manera que vuelva a reinar el entusiasmo que siempre caracterizó a la escuela de la sección Palmira. Para ello solicitan a los compañeros de la sección presten a la CA su apoyo moral y material para que pueda desenvolverse con acierto y llevar adelante la labor que le fue encomendada, respondiendo a la confianza de los socios. Foto: ex director, actual, miembros de la comisión y socios en la escuela. Se celebró el 18º aniversario el 20 de noviembre de 1937.</p> <p>“todo su material de enseñanza ha sido ha sido adquirido a costa de sacrificios y con el aporte de los compañeros, pues si la empresa donó algunos ejemplares de enseñanza, han sido del tipo más anticuado, y sin valor... La sección no ha escatimado esfuerzos, para llegar a un gran estado de adelanto en lo que significa aparatos de enseñanza, como los más elementales libros... también cuenta con una gran cantidad de croquis de señales, lo cual contribuye a facilitar a los alumnos el aprendizaje y ponerlos en condiciones de salir airosos en el examen de idoneidad. La comisión exhorta a todos los camaradas a concurrir con puntualidad a esta escuela; los alumnos a estudiar; los instructores a enseñar; todo esto en procura de un mayor adelanto de esta escuela y que con la pujante acción, hemos de ir introduciendo mejoras, para el beneficio de los asociados. Fotos: conjunto de aparatos, planos, etc.; parte de los concurrentes por el acto del 18º aniversario.</p>	<p>Julio 20 de 1937, Año XXIX, Núm. 627, p. 30.</p> <p>Enero 20 de 1938, Año XXX, Núm. 639, p. 20- 21.</p>
71	Escuela Técnica “La Fraternidad”		Boulogne	FCCC	Renovación de la C. A. Director, Juan Cichino; secretario, José A. Faviás; tesorero, Francisco Caselli; instructores: M. Galante, M. Maestro, T. Aguirre, Juan Cichino y J. A. Farías.	20 de mayo de 1924, Año XVI, Núm. 311, p. 30.
72	Escuela Técnica	Febrero de 1923	Las Cejas	FCCA	<p>“Inasistencia a las clases de la Escuela Técnica. En vista de la reitera inasistencia a las clases de la escuela técnica de esta sección, me permito hacer constar en las páginas de la revista, que si bien ella fue fundada en febrero de 1923, no actúa sino de nombre. Estas escuelas, como es notorio, realizan una función de fecundos resultados cuando pueden, mediante la actividad de sus componentes, llenar los propósitos para los cuales fue creada. De lo contrario, su acción es inocua y simplemente decorativa. La mayor parte de los días de clases, sólo han concurrido a sus aulas el director de la escuela y los dos maestros, no asistiendo los alumnos. Es importante, pues, que todos los alumnos concurran a las clases si se quiere llevar a cabo la obra que nos hemos propuesto. Sólo de esta manera se podrá decir que existe una verdadera escuela técnica en la sección. En consecuencia, es de esperar que se escuche este llamado que será en bien de todos. - José F. García.”</p>	5 de julio de 1924, Año XV, Núm. 314, p. 11.

73	Escuela Técnica "Ingeniero Lovandina"	14 de noviembre de 1926	Neuquén	FCS	<p>“Desde sus comienzos contó con el apoyo de los socios de La Fraternidad, ingresando a la misma una gran cantidad de compañeros foguistas y aspirantes, quienes comprendiendo que el éxito de sus estudios radicaba especialmente en la enseñanza que de esta escuela técnica recibían, fueron sus entusiastas admiradores y propagandistas. Bien pronto la escuela contó con un numerosa y seleccionado material de enseñanza, y sus comisiones administradoras no escatimaron esfuerzos para que la obra iniciada con tanto auspicio no decayera.” Se nombra la primera comisión y la actual.</p> <p>“Se dispone de un apreciable cantidad de útiles para la enseñanza, funcionando las clases de 17 a 19 hs todos los días.”</p> <p>“Cooperadora escolar C. Villegas, cuya finalidad es proporcionar a los niños la copa de leche y el funcionamiento de un comedor para los niños necesitados. A los socios se les cobra un peso cada cuatro meses, estando suscripto la seccional con diez pesos mensuales. (...) esta institución funciona bajo la dirección del médico de la localidad, Dr. Castro Rendón, y tiene proyectada la construcción de un local para el funcionamiento de la cooperadora.</p> <p>“Casa propia seccional- También la sección Neuquén se propuso, (...) construir su local social, y para ello en la asamblea realizada el 5 de mayo de 1929, en la Confraternidad Ferroviaria, se designa la primera comisión mixta de LF y UF para materializar el proyecto presentado en la asamblea anterior.” (...) “De inmediato esta Comisión se avocó al estudio de proyectos y bases económicas de la obra, emitiéndose por tal motivo 700 bonos de \$ 10, que dio una entrada de \$ 6.134 y, por varias rifas, se recaudó \$ 3.183. El terreno en que se levantó el edificio costó \$ 2.000 y sus dimensiones son 20 metros de frente por 40 de fondo. El edificio consta de dos piezas y un salón con amplias comodidades, cuyo costo es de \$ 9.446, 60, faltando desenvolverse \$3.320 para cubrir el total de los bonos emitidos.”</p> <p>“Cooperativa de alojamiento, para el personal de conducción socios de LF, conformada la comisión el 7 de julio de 1934, se conformaron casas en Zapala e Ingeniero Huergo dotadas de todas la comodidades posibles en beneficio de sus asociados. ...esta cooperativa trata de mantener</p>	Junio 20 de 1937, Año XXVIII, Núm. 625, p. 171-172. ²³⁸
----	---------------------------------------	-------------------------	---------	-----	--	--

²³⁸ En la Revista LA FRATERNIDAD, se publica un Número extraordinario por el 50° Aniversario social, bajo el título de “La Acción Social En Las Seccionales de La Fraternidad”. En recuadro se expresa: “A continuación damos una reseña bibliográfica de las múltiples actividades que los compañeros realizan en las secciones de nuestra organización. En ella se ve que la actividad gremial no se ha circunscripto a límites estrechos, sino que abarca todos los aspectos de cultura y previsión. Hemos respetado al pie de la letra los informes recibidos de las respectivas seccionales y delegaciones siendo así fieles a la exposición de hechos reflejados en los mismos. Ello será una documentación interesante para el porvenir y para que las mismas entidades creadas en el interior enlacen y coordinen su acción fortificando las ya existentes relaciones. Y al mismo tiempo servirá como un estímulo para que contemplando lo mucho realizado se intensifiquen tan fecundas actividades. Si alguna colaboración no aparece en este número es debido a la falta de espacio o porque ha llegado con tardanza, pero la reproduciremos en el próximo, que será ampliado en sus páginas y por lo tanto, será una publicación especial.” (En: RLF, Junio 20 de 1937, Año XXVIII, Núm. 625, p. 164). A partir de allí, y en los números subsiguientes se transcriben los informes que se envían desde las seccionales a la Redacción Central). En este Anexo, corresponde a las escuelas del registro 73 a 94 y como segunda información/publicación del desarrollo del resto de las escuelas.

					reciprocidad con similares de otras secciones, en lo que refiere al libre intercambio de socios...” Se presentan una foto: “Material de enseñanza de la Escuela Técnica de Neuquén, S.”	
74	Escuela Técnica “La Fraternidad”	10 de marzo de 1918	Remedios de Escalada	FCS	(...) Iniciada la anhelada escuela, durante un periodo primitivo estos compañeros tropezaron con un sin números de dificultades, pues se carecía en primer lugar de elementos de enseñanza y en segundo lugar de la base financiera para recurrir y solventar las primeras necesidades. (...) continuó su marcha tropezando con mayores dificultades, derivadas a la falta de orientación y del conocimiento técnico de los mecanismos, suscitándose divergencias en la opiniones y conceptos distintos debiendo llegar al terreno de práctica para el exacto convencimiento de los hechos”. Cuenta con un salón para clases, una sala de lectura. Las clases de electricidad y motores Diesel, en previsión al sistema a implantarse son clases dictadas por aventajados estudiantes de ingeniería de la escuela industrial. Se dictan clases cuyos promedios ascienden de 20 a 30 alumnos con el siguiente horario de 9 a 12 y de 14 a 19 hs. martes y jueves de 19 a 21 hs para aspirantes, motores y electricidad. La escuela cuenta con un cuerpo de instructores sujetos a un reglamento de enseñanza para no entorpecer el desenvolvimiento de las clases. En el salón de enseñanza “se halla totalmente ocupado por las piezas, colocadas sobre pies portátiles y giratorios, como sus piezas seccionadas en forma tal que puedan ser observadas interiormente facilitando con ello el estudio... Cuenta con una mesa de señales y 30 sillones giratorios que permiten al alumno observar en todas direcciones la posición de las piezas. La escuela en la actualidad tiene 320 socios activos, los que abonan trimestralmente la cuota de \$ 1 m/n contando con 200 socios honorarios. Se nombran 22 instructores y 2 instructores de aspirantes. Fotos: “Material de enseñanza de la escuela técnica de Remedios de Escalada”, “vista parcial de la escuela...”, “Biblioteca y sala de reuniones de la escuela...”, “otra vista parcial...”.	Junio 20 de 1937, Año XXVIII, Núm. 625, p. 176-179.
75	Escuela Técnica de Almirante Solier.	1928	Almirante Solier	FC RPB	“(...) concurren numerosos compañeros que reciben instrucciones de animosos instructores, quienes aprovechan sus horas de descanso para ampliar los conocimientos de sus compañeros de tareas. Sus comienzos fue como el de todas las escuelas humildes, que van enriqueciendo sus elementos de enseñanza a fuerza de sacrificios de los socios, y así, con elementos donados por la empresa, con otros construidos por algunos compañeros y más tarde con los pocos fondos sociales (...)”.	Junio 20 de 1937, Año XXVIII, Núm. 625, p. 179.
76		1923	Patricios (la seccional fue fundada)	FC GBA	“La Escuela Técnica fue creada para la capacitación del gremio y para honrar la memoria de un excelente compañero y aguerrido luchador de nuestras filas, que por defender la causa proletaria en todos los terrenos cayó un día para siempre en la ciudad de Rosario: Isidro Llorente”. Luego nombra a su primera CD y al cuerpo de instructores que fueron cuatro, aclarando a cargo de	Junio 20 de 1937, Año XXVIII, Núm. 625, p. 184-186.

			en 1911)		<p>quien queda la clase de aritmética y gramática. “En la escuela se dan lecciones a todos los compañeros que concurren, de acuerdo con el grado de preparación de cada uno. Posee en la actualidad gran cantidad de elementos de enseñanza técnica y práctica, estando avocados a la adquisición de otros elementos...” Cuanta con 45 socios, y nombra a la CD actual, contando a la fecha con 3 instructores. “El capital de la misma es oscilante porque a medida que este aumenta se destina inmediatamente a la compra de útiles.”</p> <p>En la mutualidad- para los agrupados en LF y UF, socorriendo por enfermedad o accidentes e indemnizaciones por fallecimiento. Cuenta con personería jurídica, CD y 168 socios.</p> <p>En la cooperativa- con 130 accionistas, siendo \$ 100 el valor de las acciones. Registrada en Registro de Cooperativas de Consumo y con Personería Jurídica. También algunos socios de LF participan en la Cooperativa popular de carnes y en la Sociedad de Fomento El Progreso de Patricios. Otra institución que contribuyen los ferroviarios es la Sociedad de Fomento Escolar.</p> <p>Fotos: Escuela técnica y miembros de la comisión.</p>	
77	Escuela Técnica “José Vernucci”	20 de junio de 1935	Necochea	FCS	<p>Nombre en homenaje al primer compañero jubilado desaparecido de la sección. “Posee actualmente una buena cantidad de socios y regular número de piezas de enseñanza donde concurren los alumnos con bastante puntualidad.” Se mencionan 4 instructores en esa fecha. Agradecen a compañeros del FC de Quequén y de Tandil por la donación de piezas y croquis de estudio y a las secciones de Tandil y Ayacucho por la misma causa.</p> <p>Sociedad la Mutua- integrada por compañeros de LF y UF. La sección cuenta con una Biblioteca denominada “Confraternidad Ferroviaria”, conjuntamente con los compañeros de la UF, en el local social de ambas entidades.</p> <p>Foto: elementos de enseñanza con que cuenta la escuela.</p>	Junio 20 de 1937, Año XXVIII, Núm. 625, p. 192.
78	Escuela Técnica y Biblioteca “Eduardo Casassa”	1922	Sección Tres Arroyos	FCS	<p>“Hoy la escuela tiene más de \$2000 invertidos en instrumentos de enseñanza, contando con 62 asociados dotados de la mayor voluntad para acrecentar y defender los intereses de la institución. (...) La escuela técnica de Tres Arroyos ha seguido el mismo proceso de todas las escuelas seccionales, pobres en sus comienzos pero fuertes poco después con el esfuerzo moral y material de sus asociados”. Foto: vista general de la escuela conjunto los materiales de enseñanza y compañeros integrantes de la CD.</p> <p>Sociedad Ayuda Mutua de Tres Arroyos. Con 95 socios, fue fundada el 1° de enero de 1920.</p>	Julio 5 de 1937, Año XXIX, Núm. 626, p. 58-59.
79	Escuela Técnica “Ismael	30 de diciembre de 1934 por	Patagones	FCS	<p>En homenaje al que en vida fuera activo socio de la sección. En la misma asamblea se ocuparon los cargos administrativos, quedando fundada y constituida la CA.</p> <p>Recibieron donaciones de I. White, y de la Escuela Técnica de Saavedra. Fotos: vista parcial de la</p>	Julio 5 de 1937, Año XXIX, Núm. 626, p. 59-60.

	Balvino”	Asamblea seccional			escuela y miembros de la CA y socios.	
80	Instituto Técnico de Maquinistas y Foguistas “Jorge Stephenson”	21 de agosto de 1908	Junín	FCP	<p>En 1908 se reúnen en la casa de un compañero para conformar una comisión para estudiar y establecer una academia o instituto en la cual se dictaran clases o cursos de enseñanza profesional por los compañeros más capacitados de la sección, para el mejor desempeño de nuestras tareas por los conocimientos teóricos y prácticos que se adquirirían y al mismo tiempo estar en condiciones de perspectiva de éxito cuando llegado el momento de presentarse ante la mesa examinadora a recabar el examen de idoneidad que los habilitara como maquinistas conductores de locomotoras.</p> <p>1. Se nombró una comisión provisoria para los trabajos preliminares; 2, se nombró a los dos instructores; 3, se decidió seguir ocupando el domicilio del compañero. El 27 de agosto de 1908 se nombran las autoridades provisionales, se fija también allí la cuota de 50 centavos m/n para todos los adherentes. Se adquirieron muebles y libros de enseñanza.</p> <p>“Se constató de inmediato que ninguno de los que lo frecuentaban sufrió aplazo o tropiezo para obtener su certificado de idoneidad, aparte que fue un nuevo vehículo de solidaridad moral y profesional entre los compañeros de la sección.”</p> <p>“Siguió su curso ascendente, llegando los años de convulsiones gremiales como fue el año 1912 permaneciendo estacionada hasta el año 1916 donde vuelve a tomar impulso y retoma su camino ascendente. Y así el año 1927 llega con el nuevo decreto de la mesa única de exámenes que nos sorprende con una infinidad de piezas desconocidas, en su mayor parte.” (...) “El Instituto, que a partir de 1932 ya cuenta con algunos instructores recibidos en la mesa única de exámenes. (...) Así nos sorprende el cincuenta aniversario de LF: con un equipo de piezas de enseñanza que está a la par de la mesa de exámenes; con una biblioteca de 600 volúmenes de enseñanza; dictando clases todos los días hábiles de la semana; con un promedio de 24 alumnos en dos clases diarias; habiendo pasado examen de idoneidad desde el año 1928 al presente 80 compañeros...</p> <p>“Cuenta en la actualidad con 180 socios, siendo su cuota anual de \$ 4-; y socios honorarios los compañeros que se jubilan de acuerdo a los estatutos.” Los fondos de reserva se encuentran depositados en el Banco Nación.</p> <p>Mutualismo en Junín, p. 72 y 73 (20 de mayo de 1920).</p> <p>Fotos: La CA y vista del Instituto Técnico.</p>	Julio 5 de 1937, Año XXIX, Núm. 626, p. 71- 73.
81		1 de agosto de 1928	Coronel Suarez	FC RPB	<p>“...ha sido también fruto de los entusiasmos de los camaradas frente a las exigencias del desarrollo técnico de nuestra profesión.”</p> <p>Se presentan CA y Balances.</p> <p>“Por la fotografía puede apreciarse los valiosos elementos de la escuela, que han sido adquiridos en la misma forma que se ha hecho en otras escuelas, mediante gestiones ante la empresa, suscripciones voluntarias, beneficios, etc. Los socios abonan un peso mensual (Foto de la escuela técnica y su comisión).</p>	Julio 5 de 1937, Año XXIX, Núm. 626, p. 74.

82	Escuela Técnica Mateo Lovadina	10 de octubre de 1933	Rivera	FCS	Sociedad Ferroviaria de Socorros Mutuos, y Escuela Técnica con dos instructores a la fecha.	Julio 5 de 1937, Año XXIX, Núm. 626, p. 77.
83	Escuela “Jaime Watt”	10 de enero de 1927	Villa Dolores	FCP	Siempre se ha buscado mantener el respeto, el orden y la disciplina societaria que nos caracteriza. Se ha buscado la forma de mejorar la situación económica, cultural y filantrópica por medio de instituciones anexas a nuestra sociedad y a la sociedad hermana, la Unión Ferroviaria. Escuela y biblioteca. “Los compañeros que han tenido la oportunidad de estudiar en principio con los elementos con que cuenta la escuela técnica, han rendido satisfactoriamente, en su totalidad, el examen de idoneidad.” Cuenta también con Sociedad de socorros mutuos, y sociedades filantrópicas. Se especifican los compañeros que forman parte de las Sociedades Populares de Educación, de las cooperadoras escolares y corresponsal de la Vanguardia. Foto: elementos de la escuela y parte de sus integrantes.	Julio 5 de 1937, Año XXIX, Núm. 626, p. 88-89.
84	Escuela Técnica “Carlos Gallini”, luego denominada “Emilio Tenca” (15 de marzo de 1938)	“Pioneers” de 1913. 30 de marzo de 1921 (constitución definitiva)	Linch	FC CBA Central Gran Bs. As.	1913, se dieron los primeros pasos previa suscripción voluntaria entre los asociados de LF y de la sección, y adquieren libros de enseñanza profesional. 1921, se eligen autoridades provisorias y se discute y dictan los primeros estatutos y se pone el nombre de Gallini. Se consiguieron elementos de la locomotora a vapor ante la más alta superioridad del ferrocarril Central de Buenos Aires. Cuenta con 75 socios (maquinistas, foguistas, foguistas autorizados, y aspirantes que corresponden a esta sección. Las clases se dictan en dos turnos, uno de mañana de 9 a 11.30 hs y otro de 17 a 19 hs, habiéndose dictado 2.830 clases, con gran asistencia de camaradas. Se presenta CA y movimiento económico. Fotos: integrantes de la sección, escuela técnica (se aprecia ubicada debajo de un alero). En la misma sección hay dos escuelas técnicas, una para tracción vapor y luego para tracción eléctrica. Instructor, Maestro Emilio Tenta, compañero de sección, se lo reconoce en vida por su incansable tarea en la escuela como instructor de muchos compañeros.	Julio 20 de 1937, Año XXIX, Núm. 627, p. 25- 26. Junio 20 de 1938, Año XXX, Núm. 649, p. 11.
85	Escuela Técnica José Molinari	1930	Metan (Salta)	FCCN	Homenaje al pioner de la organización del mismo nombre. (...) esta obra que ya ha dado sus frutos, que muchos compañeros que practicaba sus conocimientos con los aparatos existentes en la escuela y recibieron sus enseñanzas con interés, hoy son conductores de locomotoras, aprobados por la DD. GG. De Ferrocarriles. Cuenta con 40 socios. Cuanta además con una sociedad mutualista, cooperativa de Luz y Fuerza (obra de los asociados de LF). Biblioteca popular Juan B. Justo- 60 socios y 800 volúmenes, organizada por estatutos y con comisión a cargo. Días de clase e Instructores- Lunes: Juan Basan de 11.30 a 1.30; Pedro Coliti, de 18 a 20. Martes:	Julio 20 de 1937, Año XXIX, Núm. 627, p. 27- 28. Mayo 5 de 1938,

					Felipe Concha de 9.30 a 11.30 y 18 a 20. Miércoles: Manuel Ya, de 9.30 a 11.30; Antonio Escobar, de 18 a 20. Viernes: José Gallo de 9.30 a 11.30; Domingo Barrionuevo, de 18 a 20. Sábado, Carlos Padilla, de 9.30 a 11.30; Manuel Yala de 18 a 20. Los compañeros que enseñarán por no encontrarse los instructores titulares son los siguientes: ... [Se nombran 9 incluyendo al director, Pedro Coleti]. Estos enseñaran los días que sean de su voluntad, por tener servicio rotativo, en el mismo horario que figura arriba.	Año XXX, Núm. 646, p. 37.
86	Escuela Técnica Mateo Lovadina		Villa Diego	FCRPB	FCRPB, Rosario Puerto Belgrano. Esta escuela que, como todas las nuestras, representa el índice de la cultura alcanzada por la organización de las seccionales, ha venido desarrollando inteligentemente su acción transmitiendo a todos la enseñanza teórica y práctica. Presentan a la CA.	Julio 20 de 1937, Año XXIX, Núm. 627, p. 34- 35.
87	Escuela Técnica José Pipino. Biblioteca popular José Ingenieros.		Dean Funes	FCCC y FCCN A del Estado	La biblioteca cuenta con 800 volúmenes. La escuela corresponde a dos ferrocarriles, CC y CNA. “Por el momento la actividad de esta escuela no es muy grande, pero se espera darle mayor desarrollo con las probabilidades de que sean ascendidos los aspirantes autorizados”. En esta seccional también existe la Cooperativa del Personal de Ffcc del Estado Lda. Corresponde al Ferrocarril que luego será Belgrano.	Julio 20 de 1937, Año XXIX, Núm. 627, p. 36- 37.
88	Biblioteca Florentino Ameghino.		Villa Luro (Luego suplantada por Castelar)	FCS	“Enseñanza técnica- si bien esta sección no cuenta con una escuela técnica, los estudios se practican en una propiedad de la empresa porque los materiales necesarios son muy costosos y difíciles de obtener.”	Julio 20 de 1937, Año XXIX, Núm. 627, p. 43- 44.
89	Escuela Técnica del Puerto de la Capital “José Lagomarcino”	1926	Puerto de la Capital	FC Puerto Ex AGP	11 aniversario de su fundación, fueron especialmente invitados los miembros de la CA de la Escuela Kilómetro 1 “Jorge Stephenson”. Foto de los festejos.	Agosto 5 de 1937, Año XXIX, Núm. 628, p. 42.
90	Escuela Técnica 1º de Mayo		Holt (Entre Ríos)	FC NEA	Renovación de la CD, agradecimientos a la comisión saliente por su valiosa colaboración y muy buena voluntad... haciendo esto extensivo al encargado del galpón de máquinas de Holt, por sus buenos servicios prestados en pro del engrandecimiento de la escuela.” “Tarea de los instructores- La CD resolvió no fijar horarios a los camaradas instructores, teniendo en cuenta su gran asiduidad y entusiasmo, que en bien de la escuela y de los compañeros entregan todas sus horas de descanso a la instrucción.”	Septiembre 5 de 1937, Año XXIX, Núm. 630, p. 22- 23.

91	Escuela teórico-práctica Emilio Powell		San Gregorio	RPB	Se nombra a la nueva CA. “Es interesante hacer notar como un estímulo a los que trabajan por el engrandecimiento de la escuela que esta, en su permanente progreso, cuenta con un extenso material de enseñanza, que los coloca a la altura de muchas instituciones similares.”	Noviembre 5 de 1937, Año XXIX, Núm. 634, p. 26 y 27.
92	Biblioteca Confraternidad Ferroviaria		San Antonio Oeste (Río Negro)	FCS	Biblioteca Confraternidad Ferroviaria “... que tantos beneficios espirituales presta a todos los que quieren mejorar sus condiciones intelectuales, poniendo en cada mano un libro, arma de verdadera liberación y superación”. Nueva CA integrada por socios de la UF y LF.	Noviembre 5 de 1937, Año XXIX, Núm. 634, p. 26.
93	Escuela “José Gattefoni”	4 de octubre	Darwin	FCS	Nota sobre la celebración de un nuevo aniversario de la escuela, (no especifica año de la fundación).	Diciembre 20 de 1937, Año XXIX, Núm. 637, p. 30.
94	Escuela Técnica y Práctica “Damián Z. Duarte”	29 de septiembre de 1929	Resistencia		En honor al ex compañero Damián Z. Duarte, para Maquinistas y Foguistas aspirantes y personal de locomotoras. Funciona en el local social.	Estatutos de la Escuela Teórica y Práctica. 1931. Editorial “Fénix”. Resistencia.
95	Escuela Técnica		Cruz Alta	FCCA	En la Asamblea de junio de 1937 los socios de la escuela aprobaron el Balance desde la reapertura hasta el 2º trimestre del año 1937 (8-12-1934 al 2º trimestre de 1937). Presentan también la CA. “... destaca la acción del compañero Rodolfo Sanabria, quien fue uno de los que se preocuparon por volver a reabrir la escuela. (...) El compañero L. Oliro donó un movimiento Walchaert, construido por el mismo, facilitando así el aprendizaje de los futuros maquinistas.	Septiembre 5 de 1937, Año XXIX, Núm. 630, p. 22.
96	Biblioteca Popular “Confraternidad Ferroviaria”	30 de septiembre de 1928	Chepes (La Rioja)		Del Estatuto: Art. 1.- Bajo el patrocinio de la “CONFRATERNIDAD” y “LA UNIÓN FERROVIARIA” ambas sociedades con personería jurídica: créase en Chepes con la administración exclusiva de la “COMISIÓN MIXTA” de las dos citadas entidades la BIBLIOTECA POPULAR CONFRATERNIDAD FERROVIARIA. Fue aprobado en Asamblea Comisión Mixta a 30 días del mes de septiembre del año 1928.	Estatutos de la Biblioteca Popular “Confraternidad Ferroviaria”.

ANEXO 4: El relato fraterno.
Índices de las publicaciones para el cincuentenario (1937)
y el centenario (1887) de la “La Fraternidad”

Chiti, Juan y Agnelli, Francisco (1937). “Fundación. Desarrollo. Obra. 1887- 20 de junio- 1937. Cincuentenario de “La Fraternidad”. Sociedad de personal ferroviario de locomotoras. Buenos Aires.

Cap. I: Conceptos sobre el gremialismo

El movimiento obrero en América
Las “Brotherhood” norteamericanas
Fundación de “La Fraternidad”

Cap. II: Estatutos sociales

Primeros estatutos de la Sociedad
Reformas posteriores

Cap. III: Sistema de organización

El centralismo de “La Fraternidad”
Tesis de la organización para fortalecer su propio sistema
Detractores que tuvo la Sociedad
Reconocimiento legal de “La Fraternidad”
La disciplina societaria
Prescindencia política y religiosa

Cap. IV: Sistemas de lucha de “La Fraternidad”

El arbitraje
La huelga
Obstruccionismo o trabajo a reglamento

Cap. V: Reivindicaciones

Escalafón y Reglamento de trabajo- Salario
Servicio eléctrico, coches motores, etc. Escalafonamiento
Exámenes de idoneidad- Reglamentos- Mesa única oficial
Previsión social- Jubilaciones y pensiones- Hogar ferroviario- Defectos físicos-
visualidad- Uso de antiparras
Comisiones Permanentes de Reclamos- Comisiones de Definición, Asesora, etc.

Cap. VI: Huelgas y conflictos

El paro de 1888
La huelga de 1890

Tercer conflicto (1897)
La huelga de 1907 en el Gran Oeste Argentino
Conato de conflicto serio en el Santa Fe
El gran paro de 1912
El tercer gran paro de 1917

Cap. VII: Obra cultural y de enseñanza

Enseñanza profesional- Escuelas técnicas- Libros
Revista social y secciones de la misma
Bibliotecas, mutualismo, cooperativismo, etc.
Propaganda por cine, teatro y radiotelefonía

Cap. VIII: Solidaridad, unidad gremial, etc.

Solidaridad y ayuda a gremios diversos
Relaciones sindicales en nuestro país
Relaciones internacionales
Unidad ferroviaria- Personal de galpones
Solidaridad interna- Contribución y fondo común- Art. 26 de Convenio- Trasandino
Empréstito patriótico

Cap. IX: Desarrollo y potencialidad económica de “La Fraternidad”

La reorganización de 1895
Afianzamiento de la Sociedad- Desarrollo actual de sus oficinas
La casa propia central
Casas propias seccionales

Cap. X: El movimiento ferroviario en la República Argentina

El primer ferrocarril
Implantación de los ferrocarriles en América
Los primeros en la Argentina
Antecedentes sobre ferrocarriles argentinos
Servicios eléctricos- coches motores, etc.
Datos estadísticos sobre ferrocarriles
Los servicios tranviarios

Cap. XI: Desarrollo interno de la Sociedad

Las comisiones honorarias de “La Fraternidad”
Personas amigas de la Sociedad- Socios que se destacaron por su acción y entusiasmo
Cargos sociales de importancia
Cargos secundarios y comisiones diversas

Cap. XII: Conclusiones

Actuales beneficios de los socios

Problemas de orden general abordados por la Sociedad

Coordinación de los transportes

Fascismo- Legiones armadas

Signo monetario del país

Otros problemas

Obra que aún falta desarrollar

Epílogo

Índice

Larroca, Jorge y Vidal, Armando (1987) Centenario de “La Fraternidad”, 1887-20 de junio- 1987. Rieles en lucha. Aportes para la historia del sindicalismo argentino.

Dos palabras

Introducción

[Referencias acerca del momento histórico en que nace “La Fraternidad”. Juárez Celman, la oligarquía liberal, la europeización de Buenos Aires y las condiciones de vida de los trabajadores.]

Cap. I: De la fundación a los estatutos

Prolegómenos y precisiones

Hacia la legalización estatutaria

Carlos Echagüe: un gran argentino

[Posible influencia de las Brotherhoods norteamericanas en el grupo precursor. Preciso lugar de Buenos Aires en que se realizó la asamblea fundadora del gremio de maquinistas y foguistas. El documento, hasta hoy inédito, que certifica la fecha de la fundación, conocida solo por la tradición. Providencial presencia del ingeniero Echagüe, autor del primer estatuto de la Fraternidad, que resultó la primera carta orgánica sindical argentina, reconocida por los poderes públicos en 11 de marzo de 1889.]

Cap. II: 1912: Huelga y capitulación

La huelga de 1907

1912: La prueba de fuego

Las razones del gremio

“La lucha se aproxima”
“Si no por generosidad, por interés”
Un ministro asociado a las empresas
El peso de los compromisos
Interviene el presidente Sáenz Peña
Tres noticias para un epílogo

[Los primeros conflictos: 1888, 1890, 1905, 1907. La obtención del reglamento único de trabajo, fundamento en 1912 de la primera huelga de alcance nacional del personal de máquinas: 52 días de lucha con las empresas extranjeras y sus agentes en el gobierno nacional. Aunque derrotado, el movimiento significó una gran enseñanza para la organización.]

Cap. III: 1917: Rendición incondicional de las empresas

Rumores desmentidos
La casa propia
Pacto de solidaridad
Nuevas perspectivas
Asamblea de 1917
Nuevo reclamo del gobierno
Sucesión de huelgas parciales
Un mensaje sugestivo
Insinuaciones empresarias
Agitación obrera
Ofensiva de “La Fraternidad”
El anuncio tan temido
Contraataque empresario
Frustrado intento ministerial
Mártires obreras
Condiciones para volver al trabajo
Huelga general, sabotajes... y algo más
Propuesta oficial rechazada
La reforma amenaza
Yrigoyen decide
Ofrecimiento empresario
Don Hipólito resuelve
“Un tipógrafo anarquista”
La FOF introduce un nuevo reclamo
Torello allana el camino
Dimensión del triunfo obrero
“El movimiento continuo”

[El cambio político operado en el país por la presencia de Hipólito Yrigoyen en la presidencia de la Nación modificó la relación de fuerzas entre las empresas ferroviarias y sus trabajadores. El reglamento de trabajo volvió a ser pivote del gran conflicto de 1917 que involucró por primera vez a todos los trabajadores del riel: tracción, tráfico, talleres y telegrafistas. La huelga paralizó los servicios ferroviarios

del país durante 24 días y solo finalizó con la obtención de importantes conquistas incluida la antigua aspiración del reglamento de trabajo. Esa vez las empresas debieron aceptar todos.]

Cap. IV: Alternativas de un largo interregno

1921: Coronel Aguirre

1927: Alpatagal

1934: Se inaugura la nueva sede

Brillante festejo

Reglamentos, salarios, laudo: 1917-1944

La revolución del 30

Otra vuelta de tuerca

[Desde 1917 y durante varias décadas LF no protagonizó ninguna otra huelga de carácter nacional. Este capítulo recoge sucesos de otro carácter: la inmolación del maquinista Carlos Gallini en 1921; la tragedia de Alpatagal en 1927; la sucesión de las distintas sedes centrales del gremio desde su fundación hasta la casa propia actual inaugurada en 1934 y los avatares vividos por la Sociedad en su relación con las compañías desde el golpe de estado de 1930, pasando por las presidencias de Agustín P. Justo y Roberto M. Ortíz- Ramón Castillo, hasta que el gobierno surgido del movimiento cívico militar de 1943 puso fin a las retenciones de salarios padecidas por el gremio en el transcurso de muy largos años.]

Cap. V: 1943-1946: Cambio y encrucijada

Elogios a Fernández

Legados y desafíos

Allí están, ellos son

Maniobras de las empresas

La asamblea, el país

La gran discusión

Los planteos, las explicaciones

Tema absorbente

Única coincidencia

Frente al 17 de octubre

De cara a la verdad

Últimos cruces

Finalmente, la votación

Contactos con Perón

[Disyuntiva del plenario de delegados en 1946 frente a los cambios políticos-institucionales del país. La gran discusión. Análisis de la actitud de la comisión directiva ante el 17 de octubre de 1945. Repercusión en el gremio. La posición de Jesús Fernández. La Revolución del 4 de junio de 1943. El coronel Domingo A. Mercante y la intervención a La Fraternidad. Los elogios de Juan D. Perón.]

Cap. VI: 1951- 1955: Los años del desencuentro

Bombas, paros y rechazos

[“La Fraternidad”, reclamos y huelgas. Reacción del gobierno peronista. Sabotajes y desmentidas. Atentados terroristas. Los hechos del 9 de mayo de 1951 y del 29 de septiembre de 1955. La división de los fraternales. La llegada de la Diesel. El largo adiós a la locomotora a vapor. La nacionalización de los ferrocarriles.]

Cap. VII: 1961: La gran huelga

Defensa de los Ferrocarriles

El ataque, paso a paso

Solidaridad de la CGT

Congelamiento de vacantes

Los rasgos de la irreflexión

Frondizi no sabe

Acevedo ataca a fondo

La derrota de Acevedo

Reconocimiento de Alonso

[El gobierno de Arturo Frondizi y los ferrocarriles. Plan Larkin. Arturo Acevedo, ministro con facultades extraordinarias. Clausura de ramales, levantamiento de vías, resistencia ferroviaria. La huelga. La represión. Militarización de maquinistas. Persecuciones y cárceles. Interpelación en el Senado, Reclamos de Alfredo Palacios. Mediación de monseñor Antonio Caggiano. Propuesta aceptada por los gremios. La renuncia de Acevedo. La caída de Frondizi.]

Cap. VIII: 1963: Illia y los cambios

Reunión con Illia

De Gaulle, Perón y Vandor

La frontera de Onganía

Acción, reacción y sentencia

[La gestión de José María Guido. Azules y colorados. El triunfo de Arturo Illia. El CONADE y el Plan de Mediano Plazo. Reclamos de LF. Conquistas salariales. La inauguración de la Colonia de Miramar. Política ferroviaria y viraje del gobierno. La visita de de Gaulle. El retorno frustrado de Perón. Las elecciones parlamentarias de marzo de 1965. Vandor y el desafío de Perón. La compulsión decisiva de Mendoza en abril de 1966. Rechazo gremial al intento de modificar la ley de Asociaciones Profesionales. Las 62 Organizaciones. El golpe del 28 de junio de 1966.]

Cap. IX: 1966- 1972: Cuarteles, gremios y urnas

El nuevo Acevedo

Un verano caliente

División en el movimiento obrero

Un amor permanente

Antesala de la caída

Un cambio para que todo siga igual

La unidad, un compromiso

Frente a la “década sangrienta”

Fracaso en el fracaso

[Onganía y la dirigencia sindical. El plan del ministro Adalbert Krieger Vasena. División en el movimiento obrero. La CGT de los Argentinos. Política ferroviaria: nuevo levantamiento de vías. Oposición del gremio. El “cordobazo”. Esfuerzos de La Fraternidad por la unidad del movimiento obrero. Relevamiento de Onganía. El principio del fin del proyecto de los militares azules.]

Cap. X: 1973: El peronismo y La Fraternidad

Denuncia y enfrentamiento

Melgarejo, presidente de Ferrocarriles

[El gobierno peronista y la política ferroviaria. Críticas de La Fraternidad debido a los antecedentes de los funcionarios nombrados en ferrocarriles. Apelaciones a Perón. La denuncia de Cesareo Melgarejo, presidente del gremio de maquinistas. El enfrentamiento con el ministerio de Trabajo Ricardo Otero. Intentos de intervención a La Fraternidad por las acusaciones de Melgarejo formuladas en un programa radial contra funcionarios deshonestos del área de ferrocarriles. La posición de la Presidente. Ratificación de Melgarejo ante la Justicia. Ofrecimiento de la jefa de Estado: Melgarejo presidente de Ferrocarriles Argentinos, un caso sin precedentes.]

Cap. XI: 1976: Una noche de siete años

Medidas del atropello

El plan en marcha

Contra la agresión

El paro de octubre

[La caída del gobierno constitucional. José A. Martínez de Hoz y el plan económico del 2 de abril. Intervenciones a los sindicatos. La actitud de “La Fraternidad”. Desapariciones y muertes. Luis Etchezar, presidente de la Sociedad y derechos humanos. La huelga ferroviaria de 1977. La primera huelga general al régimen en abril de 1979. Las detenciones. Los sucesores de Jorge Rafael Videla: paso fugaz de Roberto Viola, la guerra de Malvinas de Leopoldo Fortunato Galtieri y la salida electoral.]

Cap. XII: 1987: Los festejos y el futuro

Homenajes en el Congreso

La máquina está marcha

[Balance de un largo viaje. La fiesta del Centenario. Homenaje en el Congreso de la Nación. Discursos en Parque Norte del titular de La Fraternidad, Enrique Rabanetti y del presidente de la Nación, Raúl Alfonsín. Los actos. La máquina está en marcha.]

Anexo I: Proyecto de ley presentado en 1984 por los cuatro gremios ferroviarios para la reestructuración de los ferrocarriles

Anexo II: Presidentes de “La Fraternidad” desde 1887 a 1987

Anexo III: “Escuela técnica Central”

“Comisión Directiva 1986-1987”

“Comisión del Centenario”

“Empresas que colaboraron con la edición de este libro”

