

Aportes desde la pedagogía a los estudios del trabajo: las propuestas de formación de los trabajadores ferroviarios de “La Fraternidad” entre 1887 y 1927

María Luz Ayuso

Estudios del ISHiR, 25, 2019. ISSN 2250-4397

Investigaciones Socio Históricas Regionales, Unidad Ejecutora en Red – CONICET

<http://revista.ishir-conicet.gov.ar/ojs/index.php/revistaISHIR>

Dossier

Aportes desde la pedagogía a los estudios del trabajo: las propuestas de formación de los trabajadores ferroviarios de “La Fraternidad” entre 1887 y 1927

María Luz Ayuso¹

Resumen

Este trabajo tiene como propósito presentar la investigación realizada en el Sindicato “La Fraternidad” sobre los vínculos entre educación y trabajo en perspectiva histórica. El período analizado fue entre 1887, año de creación de la Sociedad de foguistas y maquinistas de locomotoras, y 1927 cuando lograron incorporar a trabajadores de “La Fraternidad” en la mesa única de exámenes para la certificación de maquinistas. A lo largo de ese período, las luchas por mejoras del trabajo se articularon a las luchas por la transmisión, producción y certificación de los saberes. Esta investigación reconoce el hallazgo de un subsistema de educación y trabajo complejo, institucionalizado y federal organizado y financiado en una red de escuelas técnicas de autogestión obrera.

Palabras clave: trabajadores; La Fraternidad; escuelas técnicas; ferrocarril; autogestión obrera.

Contributions from pedagogy to the field of labor studies: education proposals produced by railroad workers from “La Fraternidad” between 1887 and 1927

Abstract

This presentation will focus on the research project conducted on the railroad worker union “La Fraternidad” and the ties between education and labor through a historical perspective. The period analyzed begins in 1887, the year that the Society of Feeders and Operators of Locomotives was founded, and 1927, when they manage to incorporate workers from “La Fraternidad” to the examination to certify operators. Through this period, workers’ struggles for better working conditions were articulated with struggles for the transmission production and certification of knowledge. This research project highlights the existence of a complex subsystem of education and labor, institutionalized and federal, organized and funded, comprised of a network of worker-managed technical schools.

Keywords: workers; La Fraternidad; technical schools; railway; worker self-management.

¹Instituto de Investigaciones en Ciencias de la Educación, Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires. Correo electrónico: luzbelitoayuso@gmail.com

Introducción. Una mirada pedagógica sobre el ferrocarril

Durante la segunda mitad del siglo XIX y junto a la instalación del ferrocarril en la Argentina se incorporaron un conjunto de saberes del trabajo necesarios para el ordenamiento, distribución, reproducción y crecimiento de esa industria. Sin embargo, la ausencia de mano de obra local para la instalación y construcción de la infraestructura generó varios problemas, principalmente con el mantenimiento de los equipos y las operación de las máquinas (Schvarzer y Gómez, 2006). La primera forma de resolución de este problema fue a través de la importación de técnicos especializados y obreros extranjeros. Claro está que esos saberes no se escindieron de un conjunto de saberes más amplios, asociados a la organización de los trabajadores para reclamar mejores condiciones del trabajo. Estas fueron las condiciones que constituyeron las bases para la asociación de los trabajadores a través de una Sociedad que defendiera sus intereses.

Para Godio (2000, 79-80) el proceso de conformación de la clase obrera argentina comenzó entre finales de la década de los 70 y principios de los 80 del siglo XIX como resultado de la demanda masiva de mano de obra asociada al incremento de las exportaciones agrícolas de la nueva estructura productiva y consecuentemente con el impulso de la inmigración. La ruptura de las expectativas de progreso económico en la masa migratoria fue condición de posibilidad para la emergencia de la organización obrera.

Ese proceso se acompañó de distintas regulaciones estatales que fijaron, al menos en su intención, algunas reglamentaciones sobre el trabajo ferroviario. En el caso particular de los trabajadores de locomotoras, se especificó la necesidad de generar mecanismos para la habilitación para la conducción de los trenes. En efecto, la ley General de Ferrocarriles N° 2.873 de 1891 estableció regulaciones al respecto. En primer lugar, propuso como “deber de las empresas velar porque todos sus empelados sean dirigentes e idóneos”². En segundo lugar, reglamentó que el destino del importe de las multas que se aplicaran a las empresas financiaría la formación a través de un fondo especial para la fundación y sostenimiento de una escuela de maquinistas y foguistas³.

Esa misma ley propuso que la Dirección General de Ferrocarriles dependiente del ministerio de Obras Públicas quedaría a cargo de un ingeniero⁴ y fijó para esa Dirección distintas funciones, entre las cuales subrayamos, proponer al Ministerio de Transporte la reglamentación de las leyes del trabajo y habilitar al personal de la conducción para el desempeño de sus tareas⁵. Sin embargo esta ley dejó una serie de vacancias en relación a la formación de los maquinistas.

² Artículo 65°, Capítulo IV, Título III, “Disposiciones comunes a todos los ferrocarriles”. Ley General de Ferrocarriles N° 2873/ 1891.

³ Artículo 95°, Título VI: “Disposiciones diversas”, Disposiciones comunes a todos los ferrocarriles”. Ley General de Ferrocarriles N° 2873/ 1891.

⁴ Artículo 69°, Disposiciones comunes a todos los ferrocarriles”. Ley General de Ferrocarriles Nacionales N° 2873/ 1891.

⁵ Puntos 26 y 29, Artículo 71°, Título IV, “De la inspección gubernativa de los ferrocarriles en explotación”.

Aportes desde la pedagogía a los estudios del trabajo: las propuestas de formación de los trabajadores ferroviarios de “La Fraternidad” entre 1887 y 1927

Por un lado, respecto a la responsabilidad del Estado en la fundación y sostenimiento de escuelas, por el otro, en el deber de las empresas en la formación de los maquinistas.

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 ley⁶

Juan Biale Massé presentó un apartado sobre los ferroviarios en su informe⁷ sobre el estado de la clase obrera y señaló cuatro problemas en relación a la ausencia de regulaciones del trabajo para los trabajadores ferroviarios. Uno de los problemas fue la incorporación de trabajadores nativos vs la importación de extranjeros; en este punto el conocimiento del idioma español era un elemento central, también el abaratamiento de costos y aumento de ganancias con la incorporación de mano de obra local. Del primer punto se desprende el siguiente, sobre cómo educar a los trabajadores y con qué saberes. Al respecto se planteaba la necesidad de educación en cuestiones relativas al trabajo como a su alfabetización proponiendo escuelas nocturnas para obreros. Sobre el tercero y cuarto problema, planteaba la necesidad de una regulación del trabajo y argumentaba el papel del Estado al respecto.

Unos años previos a la Ley General de Ferrocarriles, un grupo de maquinistas y foguistas de locomotoras constituidos en asamblea⁸ crearon en 1887 la “Sociedad de Maquinistas y Foguistas de Locomotoras “La Fraternidad”⁹. El origen de la organización fue conformar una sociedad desde la cual hacer los reclamos frente a los accidentes, abusos y arbitrariedades que las empresas imponían a los trabajadores. Al poco tiempo, comenzaron las primeras acciones de formación para organizar instancias de preparación para los exámenes (1890) y las primeras luchas en torno a los saberes del trabajo para dar nueva letra al Reglamento y Programa de exámenes que había definido el Estado en 1896.

LF no sólo reconoció la necesidad de formación de sus asociados para rendir los exámenes de idoneidad necesarios para obtener la certificación de maquinista, sino también un conjunto de saberes que constituían la cotidianeidad del trabajo, como la alfabetización. La ley de Educación Común N° 1.420 de 1884 contempló en el artículo 11 el establecimiento de Escuelas para Adultos en “establecimientos donde pueda encontrarse ordinariamente reunido un número

⁶ Biale Massé (1904[1985]: 403).

⁷ Informe comisionado por el Ministro de Interior de Julio A. Roca, Joaquín V. González, al médico catalán Juan Biale Masse para presentar una situación detallada de “las condiciones de trabajo y de la población obrera en general”. El “Informe sobre el estado de la clase obrera” fue presentado el 30 de abril de 1904, luego de tres meses de trabajo. En particular, centramos la mirada sobre el capítulo “El trabajo en la industria del transporte”.

⁸ La asamblea fue el 20 de junio y estuvo constituida por trabajadores de los depósitos de Mercedes, Pergamino, Merlo, Temperley y Tolosa.

⁹ Abreviado en adelante LF

cuando menos de cuarenta adultos ineducados”. No obstante la ley, y la cantidad de trabajadores en los galpones de los ferrocarriles, este artículo también dejó vacante la responsabilidad del Estado.

Sobre los problemas expuestos, LF implementaría distintas acciones para la formación de los aspirantes, primero a través de intercambios voluntarios entre trabajadores y luego a través de escuelas institucionalizadas y sostenidas por el gremio que transmitieron saberes vinculados al trabajo en las locomotoras y alfabetizaron en rudimentos de lectura y escritura y cálculo necesarios para la tarea diaria. También produjo manuales para la transmisión e intervino en los procesos de acreditación y certificación de esos saberes. Qué saberes se transmitieron y quiénes fueron los educadores, a través de qué métodos e instituciones se transmitieron, qué saberes se incluyeron en el programa oficial de examen, cómo y quien definió el programa de examen y el reglamento para la certificación, quiénes acreditaron y certificaron los saberes, fueron, entre otras, las preguntas que buscó responder esta investigación.

Para analizar la propuesta pedagógica de LF en su conjunto se utilizó la categoría de curriculum desarrollada por Alicia de Alba (2007[1997])¹⁰. Se entiende el curriculum como una arena en la cual se ejerce y desarrolla poder (De Alba, 2007[1997]: 65) y al “proceso de determinación curricular” como las luchas que realizan diferentes grupos y sectores, conformados como sujetos sociales, para imprimir a la educación la orientación que consideran adecuada de acuerdo a sus intereses (De Alba, 2007[1997]: 80, 89). En este caso, en las luchas entre los trabajadores de las locomotoras agremiados en LF, las empresas y el Estado se configuró una determinada propuesta pedagógica que, a lo largo del período analizado, fue apropiada, desarrollada y sostenida por el gremio¹¹.

Decisiones metodológicas para el estudio de la propuesta pedagógica de La Fraternidad

La primera aproximación a las propuestas de formación de LF fue a través de las publicaciones oficiales, dos libros producidos y editados por el sindicato para el cincuentenario¹² (1937) y el centenario¹³ (1987) de la Sociedad. A partir de la primera producción se identificaron algunas de las acciones que LF difundió como “Obra cultural y de enseñanza” (Chiti y Agnelli, 1937: 335-360) que fueron

¹⁰ En palabras de Alicia De Alba (1995: 58), el curriculum es 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”.

¹¹ Este trabajo presenta los principales hallazgos de la Tesis de Doctorado (2016): “Red de escuelas técnicas de autogestión obrera. La Fraternidad, entre la política y la pedagogía”.

¹² Chiti, Juan y Agnelli, Francisco (1937) *Fundación. Desarrollo. Obra. Cincuentenario de La Fraternidad. Sociedad de personal ferroviario de locomotoras*. 1887- 20 de junio- 1937.

¹³ Larroca, Jorge y Vidal, Armando (1987) *Rieles en lucha. Centenario de La Fraternidad. 1887- 20 de junio- 1987. Aporte para la historia del sindicalismo argentino*.

Aportes desde la pedagogía a los estudios del trabajo: las propuestas de formación de los trabajadores ferroviarios de “La Fraternidad” entre 1887 y 1927

luego analizadas en profundidad a través de las fuentes directas, que se trabajaron en el archivo histórico del Sindicato¹⁴.

En el archivo de LF se analizaron las revistas oficiales, libros y manuales elaborados especialmente para la preparación de aspirantes, Estatutos y Reglamentos de seccionales sociales, escuelas y bibliotecas, notas y circulares. También se trabajó con el archivo histórico y la biblioteca de la Escuela Técnica “Carlos Gallini” de la ciudad de Rosario. Acercarse a una escuela seccional en particular permitió relevar las prácticas desarrolladas para su creación, organización y desarrollo. En particular, las fotografías junto a los manuales de enseñanza y análisis de la información brindada por cada una de las escuelas en la Revista La Fraternidad permitieron representar las formas que adquirió la transmisión. Los libros de actas de Asambleas, de reuniones de la Comisión Administrativa de la Escuela Gallini, los reglamentos y estatutos de las escuelas mostraron sus formas de financiamiento y funcionamiento. A partir del trabajo con estas fuentes emergieron dos categorías de análisis “modelo escolar” y “modelo gremial asociativo” que, híbridos, constituyeron la forma educativa presente en las escuelas seccionales de LF.

Respecto a las revistas oficiales se identificaron dos revistas coordinadas desde la Comisión Directiva central, *El Conductor de máquinas*¹⁵ y la *Revista La Fraternidad*¹⁶. La primera, fue una publicación mensual centrada en la difusión de saberes técnicos “necesarios para facilitar el buen desempeño del trabajo”¹⁷. Esa revista fue interrumpida en 1907, año que comienza a publicarse la *Revista La Fraternidad* ampliando el contenido y sus propósitos no sólo al conocimiento técnico, sino principalmente al político gremial. Como prensa obrera fue el instrumento principal de transmisión del discurso oficial de la Comisión Directiva de la seccional central frente a cada lucha, un elemento fundamental para consolidar un discurso fraterno homogéneo y unificado a lo largo de toda la red. Ambas publicaciones, analizadas a lo largo del período de esta investigación, aportaron un conjunto de información muy valiosa sobre la organización gremial y las propuestas educativas. En particular, a través del recorrido de la *Revista La Fraternidad* entre 1887 y 1927 se identificaron las escuelas y bibliotecas creadas en distintas seccionales sociales, los cursos que dictaron, los horarios e instructores a cargo. También los intercambios que se establecieron entre escuelas, sus semejanzas y diferencias, el material de enseñanza, los libros y manuales que utilizaron y produjeron. La sistematización de esta información

¹⁴ El archivo histórico del Sindicato se encuentra en la sede central, en el barrio de Congreso de Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Se trata de un archivo en muy buen estado de conservación, expuesto en estanterías de vidrio alrededor de la sala de reuniones donde sesiona la Comisión Directiva actual del sindicato.

¹⁵ *El Conductor de máquinas. Revista Mensual Ilustrada, Instructiva y Noticiosa para Maquinistas y Foguistas*. De: Septiembre de 1902, a septiembre de 1907 (serie completa).

¹⁶ *Revista La Fraternidad. Órgano Oficial de La Fraternidad. Sociedad de Maquinistas y Foguistas de Locomotoras*. Buenos Aires. Del: Año 1, Núm. 1, 1° de octubre de 1907, hasta, Año XXIX, Núm. 630, 5 de septiembre de 1937 (serie completa)..

¹⁷ *El Conductor de máquinas*, Año 1, Núm. 1, 1° de septiembre de 1902, págs. 1-2.

permitió la identificación de casi cien escuelas creadas, sostenidas y gestionadas, a lo largo de la red ferroviaria argentina, por los trabajadores ferroviarios de cada sección (Imagen 1).

Junto a los manuales y libros elaborados por los maquinistas idóneos para la preparación de aspirantes a la conducción de trenes¹⁸, se analizaron propuestas alternativas que no prosperaron con el tiempo, como las “Escuelas por correspondencia”¹⁹. Estas escuelas constituyeron una experiencia que se difundió a través de la *Revista La Fraternidad* desde 1923 y que se desarrolló en algunas seccionales en los años siguientes. Aunque no lograron instalarse como la forma de transmisión principal, la crítica a las escuelas seccionales sobre las cuales se difundieron estas otras escuelas permitió conocer los principales problemas didácticos que enfrentaban las seccionales en la formación de los aspirantes a maquinistas.

El tema de la acreditación es uno de los problemas centrales de la pedagogía cuando está en juego la certificación de un conjunto de saberes para el trabajo que tiene responsabilidad civil, como es el caso de la conducción de locomotoras. Quién certificaba y cómo se producía la acreditación fue una discusión central en las disputas de poder entre el Estado, las empresas y los trabajadores. Las luchas por su definición fue un “analizador privilegiado” en el periodo “entre huelgas” (1912-1917) para la legitimación de LF y el fortalecimiento de su poder en la negociación entre capital y trabajo.

Finalmente, para la construcción de la tesis que sostuvo esta investigación se construyó una periodización que diera cuenta de las luchas en el “proceso de definición curricular” (De Alba, 1995/ 2007) entre el Estado, las empresas y los trabajadores organizados a través de La Fraternidad.

Se diferenciaron cuatro momentos:

- 1° momento, entre 1887 a 1896, denominado “Indiferenciación de los saberes e incorporación del trabajador extranjero. La alianza con los ingenieros”.

Durante este período se creó LF, se delimitaron los Estatutos (1888), se logró la personería jurídica (1889), y se organizó la “Academia” (1890) con ingenieros que acompañaron a los maquinistas y foguistas en los primeros intentos para la formación. Se aprobó la Ley General de Ferrocarriles (1891) y el primer reglamento y programa de examen para los maquinistas (1896).

- 2° momento, entre 1896- 1912, que llamamos “Diferenciación, recorte y construcción del dispositivo de regulación del saber. Legitimación hacia adentro”.

¹⁸ Entre las primeras producciones, más difundidas y con más número de ediciones se encontraron Arévalo, Aurelio (1910) “Catecismo o guía práctica del maquinista conductor de locomotoras...”, y Gallini, Carlos (1920) “La locomotora en movimiento. Tratado teórico práctico de las distintas partes de la locomotora...”.

¹⁹ “*International Correspondence Schools*”. Informe presentado por dos socios de la Comisión Directiva central, José Pipino y Américo Baliño el 24 de octubre de 1923. *Revista La Fraternidad*, Año XV, Núm. 298, Buenos Aires, 5 de noviembre de 1923, págs. 31-32.



Durante estos años LF dio sus primeras luchas para una nueva reglamentación de examen, logrando que en 1898 se incorporaran las demandas de LF. Ese mismo año se publicó la primera producción didáctica escrita por un maquinista y la revista el Conductor de máquinas que en 1907 fue reemplazada por Revista LF, el órgano oficial de difusión de los trabajadores de las locomotoras. En 1908, LF empezó su campaña para instalar “en cada seccional una escuela”.

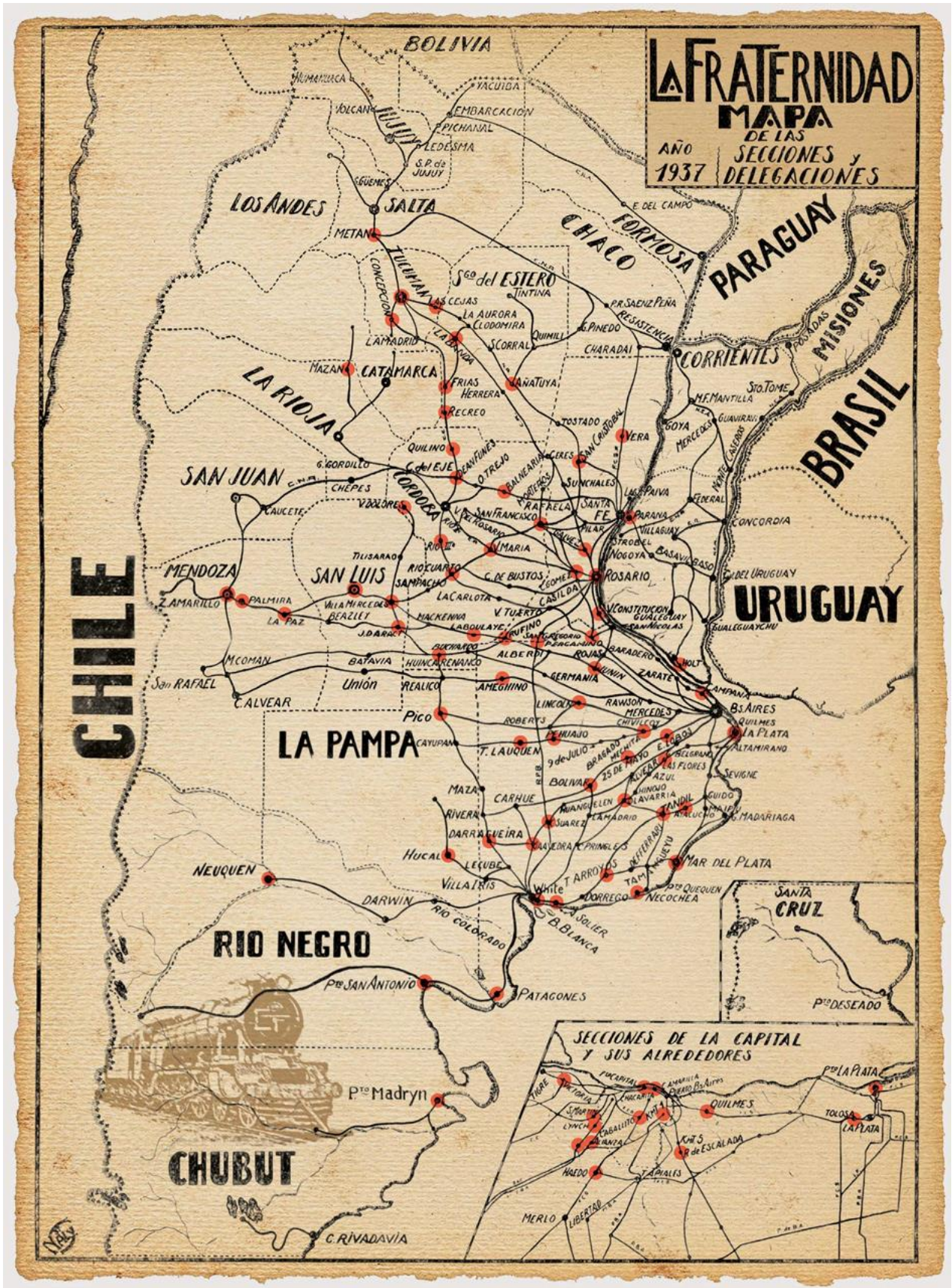
- 3° momento, entre 1912- 1917, se reconoció como “Entre huelgas: luchas por la acreditación de los saberes. Legitimación hacia afuera”. En este período, LF defendió su asociación y con ella los mecanismos que había creado para la transmisión de los saberes del trabajo.
- 4° momento, entre 1917- 1927 se delimitó en la “Apropiación del dispositivo de regulación de saberes de maquinistas y foguistas de locomotoras. Tomar el saber”.

Reafirmar el papel de LF como representante de los maquinistas y foguistas como así también reafirmar y profundizar su rol docente otorgó al gremio un poder societal articulado y sostenido por el saber del oficio. Hacia el fin del periodo, LF logró organizar una red de escuelas fraternas extendida a lo largo de la red ferroviaria y logró incorporar un representante de los trabajadores en la Mesa Única de examen.

La propuesta pedagógica de La Fraternidad: acumulación de saber- poder gremial

En este apartado se va a presentar la propuesta pedagógica de LF a través de tres acciones disputadas, organizadas y sostenidas por el gremio: transmitir saber, producir saber y certificar saber. En la creación y consolidación de la Sociedad de maquinistas y foguistas de locomotoras, LF se apropió progresivamente de estas funciones, a través de complejas operaciones de negociación, y asentó sobre ellas el poder gremial. Este saber- poder creció y permitió legitimar a la Sociedad La Fraternidad hacia el conjunto de los foguistas y maquinistas como así también ante las empresas y el Estado, como único representante de estos trabajadores.





8

Imagen 1 "Red de Escuelas Técnicas seccionales pertenecientes a "La Fraternidad". Ref.: Los puntos señalan las escuelas relevadas 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).

Transmitir saber

La primera experiencia para la formación fue la “Academia de instrucción para aspirantes a maquinistas” organizada a partir del impulso de algunos ingenieros quienes también acompañaron a los trabajadores en su organización, ayudando en la producción de sus primeros estatutos²⁰. Según Barrancos (1898), el ingeniero Carlos Echague convocó a estudiantes universitarios de Ciencias Físicas para los cursos iniciales que se dictaron en 1890 en la sede de LF y en la casa de Echague. La formación no se limitó a la enseñanza profesional sino también buscó propiciar la “ilustración general” (Barrancos, 1898: 4). También el Ing. Maschwitz, presidente de la Dirección de Ferrocarriles e integrante de la comisión honoraria de LF entre 1896 y 1897, dictó una conferencia respecto a las Academias de instrucción y prometió prestar cooperación para la organización en los locales de la Sociedad, prestando inspectores del gobierno para que dicten gratuitamente clases teóricas y prácticas.

Más allá de estos impulsos, LF comenzó a organizar sus propias experiencias a través de sus primeras producciones para la transmisión y más adelante a través de la difusión del lema “en cada seccional una escuela”²¹. A partir de este lema, la LF expandió y organizó un sistema interconectado de escuelas con prácticas semejantes en su organización institucional y curricular entre sí, configurando una red de escuelas técnicas de autogestión obrera. El modelo pedagógico resultante fue la hibridación del modelo gremial asociativo con el modelo escolar tradicional y produjo una determinada cultura escolar²² que presentaremos a continuación.

a. Modelo gremial asociativo

Las escuelas se crearon por la organización de los socios de las seccionales, se gestionaron a través de Comisiones Administrativas renovables anualmente y se financiaron con la cuota mensual de los trabajadores agremiados. Este tipo de organización para el funcionamiento de las escuelas fue denominada como “modelo gremial asociativo” y tuvo su regulación a través de los Reglamentos y

²⁰ Los ingenieros, por su parte, se ubicaron en los organismos estatales y encontraron allí la posibilidad de desarrollar carreras profesionales estables (Palermo, 2006: 12). En relación a los ferrocarriles, la naciente elite técnica adquirió un lugar destacado en la organización y administración de la red y 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). Para LF fue el impulso inicial para la organización de su gremio y con él, de sus propuestas de formación a través de libros, revista, escuelas.

²¹ “(...) 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”. *Revista La Fraternidad*, Año II, Octubre de 1908, Núm. 13, p.7).

²² 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.

Estatutos²³ de las Escuelas Técnicas. En los Estatutos se estableció el propósito de la escuela, su gobierno conformado por una Comisión Administrativa elegida por el voto de los socios y conformada por un director, secretario general, tesorero y revisor de cuentas. Cada una de sus funciones estuvieron delimitadas por Estatuto, como también la forma asamblearia y de votación para la toma de decisiones por el conjunto de socios. Además, se estableció el movimiento de los socios, sus formas de ingreso, la permanencia, asociada principalmente a la disciplina en la escuela y en las clases, los pases a otras escuelas producto del traslado de trabajadores entre secciones dispuesto por las empresas.

Los Estatutos fijaron minuciosamente su funcionamiento institucional pero no regularon de la misma manera las cuestiones referidas a la enseñanza. La organización curricular se definió a través de los Reglamentos y Programas de exámenes, las formas de transmisión que se practicaron en las escuelas seccionales, y los manuales producidos desde los propios maquinistas para la formación de los aspirantes, elementos propios de lo que denominamos el modelo escolar.



Imagen 2 Comisión Administrativa de la Escuela Técnica de Maquinistas y Foguistas de Rosario. FCCA, c.1920.



Imagen 3 Inauguración de la "casa propia" para la Escuela Técnica Maquinista "Carlos Gallini". FCCA, Rosario, 1931.

De esta manera, las escuelas adoptaron la misma forma organizacional que la llevada adelante por las seccionales del gremio, a semejanza de la sección central. Si bien cada escuela tuvo autonomía respecto a LF central, sus prácticas fueron replicándose en la medida que se creaban nuevas escuelas, generando mecanismos de traspasos entre unas y otras, intercambio de material de enseñanza, etc. Una de las acciones que se observó hacia la década del 20 fue la adquisición de locales propios, impulsado por la central con el lema de la "casa propia" por el aporte y gestiones de los socios.

²³ Se estudiaron distintos estatutos y reglamentos, estableciendo continuidad y rupturas entre lo organización que dispusieron en cada caso. No obstante, las regulaciones que establecieron son similares, exceptuando el destino de los activos al momento de disolución de la escuela que varía cuando se trata de escuelas en líneas de capital extranjero a las líneas del Estado.

b. Modelo escolar

La continuidad al modelo escolar se constató en distintos niveles de concreción curricular. En primer lugar, a través de un Programa común a todas las escuelas, establecido por la Dirección de Ferrocarriles y en negociación con los trabajadores, con manuales para la enseñanza vinculados a la transmisión de los contenidos establecidos por esos programas. En segundo lugar, las escuelas fueron distribuidas a lo largo del territorio, en locales alquilados y creadas por iniciativa de los socios, con un conjunto de elementos para la enseñanza²⁴ bancos, láminas, maquetas con cortes de máquinas, mesa de señales, planos, bibliotecas. Las escuelas también se identificaron con símbolos (escudos, nombres) y conmemoraron las fechas representativas de su historia, para La Fraternidad, la fecha social del 20 de julio y para la escuela, la fecha de su inauguración. Por otro lado, establecieron horarios de los cursos, la oferta que tendrían para los socios y para el resto de la comunidad donde se ubicó la escuela. La enseñanza fue graduada y se realizaron exámenes para la acreditación y certificación de los saberes.



Imagen 4 Salón de clases en la Escuela Técnica de Rosario. FCCA.



Imagen 5 Mesa de señales, biblioteca y elementos para la enseñanza de la Escuela Técnica de Rosario.

El conjunto de escuelas funcionó como una verdadera red constituyendo lo que denominamos un “sub sistema de educación y trabajo”, compuesto por las escuelas técnicas organizadas, gestionadas y financiadas por La Fraternidad, distribuidas en el territorio nacional y el trazado de la red ferroviaria argentina. Este subsistema garantizó la preparación de los aspirantes a maquinistas a

²⁴ Escolano Benito lo expresó como sigue: “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 ergonómico del oficio” (Escolano Benito, 2010:49).

través de la transmisión de un conjunto de saberes del trabajo listados en el Programa del Reglamento de Examen.

También se transmitieron otros conocimientos que extendieron la acción instructiva a la comunidad, las familias de los trabajadores o la población local. En ese caso, los cursos impartidos fueron variados, tales como Historia, Lectura y escritura, Geografía, Matemática, Corte, Confección, Flores artificiales, Bordado, Taquigrafía, Electricidad y Dibujo²⁵. Vinculados a los saberes necesarios para la organización de las escuelas, se ofrecieron cursos de contabilidad, máquina de escribir, manejo de libros²⁶. Para la enseñanza y confección de materiales desde las escuelas se ofrecieron cursos para el perfeccionamiento de la profesión, como también nociones de aritmética, geometría, principios de física y dibujo²⁷.

Ahora bien, la acción instructiva no se delimitó formación para la certificación en las escuelas sino también circularon otros saberes a través de las revistas y la organización de sus seccionales. Allí se publicaron artículos sobre alcoholismo, juego, vicios, crianza, moral del trabajador, etc.; también se realizaron lecturas sobre el devenir de las luchas del gremio, las formas de entender las pérdidas y ganancias en esas luchas, el papel de LF en el conjunto del movimiento obrero, en cada una de las columnas editoriales de las revistas²⁸.

Producir saber

La Fraternidad produjo saberes en sentido amplio, por un lado, a través de la primera revista técnica y las producciones didácticas que pusieron a disposición el conocimiento acumulado, a través de la antigüedad y experiencia en el oficio de los maquinistas idóneos, para los trabajadores aspirantes que se preparaban para rendir el examen de idoneidad. Por otro lado, produjo un conjunto de saberes del trabajo, políticos, gremiales y organizativos que proveyeron a los asociados conocimientos fundamentales para la negociación con las empresas y el Estado, en Pliegos de Condiciones y borradores de regulaciones del trabajo, Estatutos, reclamos, como también la organización, conducción y sostenimiento de sus seccionales y escuelas.

Poniendo el foco en los libros para la formación, estas producciones obtuvieron distintos formatos como manuales, catecismos, folletos, columnas en la revista con un mismo propósito, preparar a los aspirantes para rendir los exámenes. Si

12

²⁵ Fue el caso de la Biblioteca Florentina Ameghino y Escuela Popular Nocturna, Tolosa, F.C.S. *Revista La Fraternidad*, Año VII, Núm. 100, Buenos Aires, 1° de mayo de 1914, p. 7

²⁶ Escuela Técnica y Biblioteca, Riachuelo, F.C.C.G. *Revista La Fraternidad*, Año XV, Núm. 287, Buenos Aires, 5 de octubre de 1921.

²⁷ Escuela Técnica Francisco Alzuet, Lincoln, F.C.O. *Revista La Fraternidad*, Año XIII, Núm. 248, Buenos Aires, 5 de octubre de 1921, p. 7.

²⁸ Desde el número 1 de la revista, así se propuso: “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” (*Revista La Fraternidad*, Año 1, Octubre 1° de 1907, Núm. 1, p. 1).

bien los maquinistas contaban con algunas publicaciones de las compañías de fabricación de las máquinas, el saber técnico transmitido allí requería de una operación didáctica que asumieron los maquinistas formados desde los primeros años de la Sociedad. El primer libro para ese fin fue el catecismo de Arévalo²⁹, escrito entre 1897 y 1898, se publicó en 1898, año que LF negoció un nuevo Reglamento y Programa de examen.

El libro del primer presidente de LF pareció responder bastante a una regulación impuesta por Estado en un contexto de falta de mecanismos de preparación de los aspirantes. El catecismo se presentó en el relato fraterno como apoyo al encuentro de los trabajadores en los galpones, cuando los maquinistas formados acompañaban a los aspirantes a prepararse para el examen al terminaban su jornada de trabajo. En este libro no solo se presentaron los distintos temas vinculados a la máquina y sus mecanismos sino también cuestiones relativas al trabajo, -conducta del maquinista, enfermedad del personal, etc.-, como así también nociones de ortografía, gramática, aritmética, unidades de medida, conjugaciones verbales, y una “nomenclatura de las diferentes piezas de la locomotora en los idiomas francés, inglés, español e italiano.

La escena pedagógica en el galpón, donde los trabajadores se encuentran estudiando con ayuda del libro de Arévalo, explica el formato de la producción en forma de “catecismo”. También lo explica el sujeto destinatario, un obrero que se encontraba durante largas horas en su trabajo y cuyo conocimiento se trataba de un “saber hacer”. El catecismo de Arévalo, luego de la presentación “teórica” de las partes de la locomotora y su funcionamiento, las señales, calderas, etc., presenta un conjunto de 277 preguntas y respuestas que simulan la situación de examen real. Los catecismos para la transmisión de saberes fueron un método didáctico muy extendido en el tiempo, si bien los contenidos inicialmente estuvieron relacionados con la doctrina católica, su estructura fue utilizada también con la secularización de la enseñanza.

Luego del periodo “entre huelgas”, la Fraternidad impulsó a sus socios a “formar su biblioteca” a través de la revista, publicitando una serie de libros y folletos que vendía la secretaría central de Buenos Aires y que podían comprar por correo y recibir en sus secciones. Mientras que los libros transmitían el saber técnico, los folletos explicaban de manera sencilla las nuevas regulaciones del trabajo, como la Ley de jubilaciones y pensiones, la reglamentación del trabajo ferroviario, la ley de accidentes de trabajo, etc.

Estas publicaciones ayudaron a comprender el sujeto que interpelaba y configuraba el gremio a través de sus acciones pedagógicas. Un trabajador alfabetizado y con un acercamiento constante a la cultura escrita, a través de la lectura de material que le permitió mantenerse actualizado en los saberes técnicos de su trabajo como así también en la lectura de la Revista La

²⁹ Arévalo, Aurelio (1910). *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*. La Plata: Talleres Gráficos de Joaquín Sesé.

Fraternidad donde se informaron las luchas del gremio, y propuestas culturales y sociales más amplias. La posición del maquinista como obrero intelectual fue un elemento distintivo de estos trabajadores respecto al resto de los trabajadores ferroviarios.

Certificar saber

La habilitación de los trabajadores para la conducción de las locomotoras, la acreditación y la certificación de los saberes fue prerrogativa del Estado a través de la Dirección General de Ferrocarriles. En 1896, la dirección presentó un Proyecto de Reglamento para los exámenes de los aspirantes donde se detallaban los mecanismos para la certificación de “maquinistas conductores de locomotoras”, los requisitos a acreditar y un programa, a través de un conjunto de temas que los aspirantes debían rendir para obtener el diploma. Por añadidura, el reglamento daba las condiciones para organizar la carrera de foguistas y maquinistas a través de ascensos con base de certificación y antigüedad, lucha que levantaría la LF para terminar con ascensos por conveniencia y castigos caprichosos que denunciaban los trabajadores por parte de los superiores de las empresas³⁰.

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 palear carbón, debe rendir examen.³¹

El reglamento tuvo la conformidad del procurador general de la Nación y el Departamento de Ingenieros Civiles y fue aprobado. Sin embargo, dos años más tarde se harían algunas enmiendas al Reglamento original producto de las negociaciones hechas con LF, que reclamó extender los plazos para la presentación de los todos los maquinistas no diplomados a rendir los exámenes. Otro de los puntos en tensión fue la imposibilidad de recibir el diploma de maquinistas a quienes no supieran leer ni escribir³². En esos casos, se dispuso otorgar “diplomas auxiliares” para seguir ocupando el cargo y se estableció un plazo para que volvieran a presentarse a examen.

³⁰ Las empresas usaban los ascensos como mecanismos de coerción a los trabajadores que estaban vinculados a la organización, o como voto de confianza a sus aliados.

³¹ Sección “Apuntes de un compañero”, *Revista La Fraternidad*, Año VIII, Núm. 123, Buenos Aires, 15 de abril de 1915, p. 4.

³² Según Suriano, (1991: 95) 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.

Es importante aclarar que junto a estas exigencias que estipuló el Estado para los trabajadores no hubo ninguna acción que acompañara las condiciones para cumplirlas por parte del mismo Estado, ya sea para la alfabetización como para la preparación para los exámenes. El examen consistía en una parte teórica³³ y otra práctica arriba de la locomotora. Los exámenes se tomaban en los depósitos de locomotoras de las distintas empresas por las comisiones examinadoras conformadas por el inspector del ferrocarril, el jefe de Tracción y Talleres de la empresa, y el inspector o subinspector general, o el jefe de sección de Transporte y Material rodante quien presidía la mesa.

Luego de las modificaciones realizadas por intervención del gremio, el Reglamento tuvo algunos cambios más, principalmente vinculadas a la conformación de esa mesa. La importancia de certificar los saberes del trabajo no fue un asunto menos para LF, quien estaba muy preocupada por resguardar el ingreso a la carrera como forma de control de la corporación. La lucha por intervenir en esta dimensión curricular fue larga, sin embargo, hacia fin del período tuvo dos logros sustantivos. A partir de 1921 se incorporó la presencia de dos delegados trabajadores en el examen; y en 1927 se dispuso centralizar los exámenes en la Capital y se implementó una mesa única de exámenes.

No obstante, resulta de interés pensar el período entre 1912 y 1917, años en que se puso en jaque el poder que la Sociedad había empezado a construir sobre la base de la transmisión y producción del saber. Las luchas por la certificación de los saberes que se dieron en ese interregno fueron un analizador privilegiado en esta investigación. Las empresas ferroviarias, centradas en la rentabilidad, el ahorro de materiales y el aumento de las ganancias no prestaron mayor atención a la formación de sus empleados, sino más bien en generar vínculos de fidelidad de los trabajadores para mantener la disciplina y control de la mano de obra (Badaloni: 2006).

Estos vínculos se generaban a partir de decisiones por parte de las empresas sobre incorporación y promoción de trabajadores en el escalafón sin respetar formación y antigüedad de los trabajadores, algo que procuraba el gremio. Para ese fin se crearon “medios certificados” o “semi títulos de idoneidad” ajenos al Reglamento y programa de examen de la Dirección General de Ferrocarriles, por ejemplo en los casos en que los trabajadores habían reprobado dos o tres veces en examen. De esta manera se deslegitimaban los mecanismos formación, acreditación y certificación de saberes. Otra estrategia utilizada por las empresas fue la implementación de una “certificación accesorio” para trabajadores que ya habían rendido el examen y obtenido el certificado de idoneidad a través de reglamentos ad hoc para generar sus propios mecanismos de promoción entre categorías.

En la huelga de enero de 1912 en particular, para poder contratar peones de galpón, ajenos a la conducción, “formados y certificados” por las empresas, el

³³ Básicamente el funcionamiento de la máquina a vapor, motores, caldera, piezas de movimiento en general, aparatos de suspensión, tracción y choque, tender, lubricación, limpieza y reconocimiento de la máquina, combustibles, frenos, señales.

Estado derogó el Reglamento de examen. El conflicto duró 52 días en pleno período de cosecha, donde el tráfico de carga hacia el puerto aumentaba considerablemente³⁴. La otra medida que quiso implementar el gobierno fue retirar la personería jurídica a LF, algo que finalmente no sucedió y que constituyó la principal ganancia del gremio. No obstante la derrota, LF continuó las demandas al gobierno para que se cumpla la fórmula de arreglo y se ordene la reincorporación de los trabajadores cesanteados. También que se restablezca el reglamento de examen como mecanismo de ascenso.

Los aportes de este estudio

La historia de la educación se ha centrado principalmente en pensar la historia de la escolarización asociada a los sistemas educativos modernos. Sin embargo, como propuso Cucuzza (1996) es importante realizar una historia de la educación que incluya la historia de la escuela sin mimetizarse con ella. Asumir esta perspectiva, en particular a través del acercamiento a los estudios sobre educación y trabajo, aporta nuevas miradas que cuestionan "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). También visibiliza las formas educativas para otros sujetos sociales, excluidos de la escuela.

Este trabajo presentó otras formas educativas para alfabetizar y transmitir saberes del trabajo que no se organizaron a través del Estado. Desplazar la mirada puesta en la acción estatal a otras formas de circulación de los saberes 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, esta investigación respondió algunos interrogantes planteados al comienzo del trabajo sobre cómo se resolvió el problema de la alfabetización y la formación para el trabajo de los obreros ferroviarios de las locomotoras a finales del siglo XIX y principios del XX en la Argentina. Esta producción no solo recuperó las acciones del sindicato de maquinistas para ofrecer oportunidades de educación variadas y de calidad para los ferroviarios asociados a La Fraternidad, sino también mostró cómo el gremio se jerarquizó, y a través de él sus trabajadores, con las ganancias en las mejoras de sus condiciones de vida y de trabajo.

El principal aporte de esta investigación fue el relevamiento cuantitativo y cualitativo de las escuelas pertenecientes a la red de escuelas técnicas de La Fraternidad, de los manuales producidos para la enseñanza y la organización

³⁴ Entre 1912 y 1917 las toneladas de carga ascendieron de 27.929.011 a 34.375.005. El cese de actividades afectó a la economía basada en el modelo agrario exportador. La urgencia por llevar las cargas al puerto, la firmeza de los reclamos gremiales, y la intransigencia de las empresas involucró al gobierno para actuar con mediador del conflicto (Suriano, 1991).

Aportes desde la pedagogía a los estudios del trabajo: las propuestas de formación de los trabajadores ferroviarios de “La Fraternidad” entre 1887 y 1927

institucional que se dieron, los materiales didácticos que usaron, los métodos de enseñanza y las formas de acreditación y certificación que implementaron. Recuperar este universo de elementos articulados e indisolubles entre sí permitió sostener la hipótesis de un subsistema de educación y trabajo de LF, constituido por una red de escuelas técnicas federal. Distribuidas a lo largo de la red ferroviaria argentina, las escuelas de la red fueron organizadas y autogestionadas por los trabajadores en sus seccionales sociales, y financiadas a través de la cuota de los socios. LF articuló su poder a la producción y transmisión en los saberes, permitiendo de este modo una acumulación de poder societal que resultó fundamental en la defensa de su propia organización, cuando las empresas y el Estado buscaron deslegitimarla. Afirmamos entonces que, aún sin proponérselo -por la vacancia que dejaron las empresas y el Estado-, LF construyó su poder sobre ganancias parciales y sostenidas de saber.

Referencias bibliográficas

Ayuso, Ma. Luz (2009) “Ingenieros y maquinistas: alianza estratégica para la legitimación del dispositivo de regulación del saber del trabajo de los fraternales”. *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.

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”. *Revista Galileo*, año 1, N° 1, 2010, pp. 109- 134. ISSN 1853-2578.

Barrancos, Dora (1989) *Organización obrera y formación laboral a principios de siglo: Los maquinistas ferroviarios y los trabajadores gráficos*. Buenos Aires: Universidad Tecnológica Nacional.

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.

Escolano Benito, Agustín (2010) “La cultura material de la escuela y la educación patrimonial”, En: *Educatio Siglo XXI*, Vol. 28, n° 2-2010, pp. 43- 64.

Godio, Julio (2000) *Historia del movimiento obrero argentino*. Tomo 1: La época de las corrientes sindicales fundadoras, 1870-1943. Buenos Aires: Corregidor.

Gonçalves Vidal, Diana (2007) “Culturas escolares: entre la regulación y el cambio”. *Propuesta Educativa*, N° 28, año 16, pág. 28-37. Buenos Aires: FLACSO Argentina.

Palermo, Silvana (2006) “Elite técnica y Estado liberal: la creación de una administración moderna de los ferrocarriles del Estado (1870- 1910)”. *Revista Estudios Sociales* 30- Año XVI, 1º semestre 2006, Santa Fe. Págs. 9 a 41.

Palermo, Silvana (2004) "Ciencia, reformismo y los derechos del trabajador-ciudadano: la regulación estatal del trabajo ferroviario según Biale Massé. *Entrepasados. Revista de Historia*. Año XIII, Número 26- principios de 2004. Págs. 31-52.

Pineau, Pablo (1991) *Sindicato, Estado y educación técnica (1936- 1968)*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.

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". *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. E. Ravignani"*. Tercera Serie, número 4, 2º semestre de 1991. [Recuperado 10/07/2013: http://ravignanidigital.com.ar/bol_ravig/n04/n04a04.pdf].

Fuentes analizadas

El Conductor de máquinas. Revista Mensual Ilustrada, Instructiva y Noticiosa para Maquinistas y Foguistas. De: Septiembre de 1902, a septiembre de 1907 (serie completa).

Revista La Fraternidad. Órgano Oficial de La Fraternidad. Sociedad de Maquinistas y Foguistas de Locomotoras. Buenos Aires. Del: Año 1, Núm. 1, 1º de octubre de 1907, hasta, Año XXIX, Núm. 630, 5 de septiembre de 1937 (serie completa).

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 Biblioteca Popular Confraternidad Ferroviaria. Chepes, La Rioja. 1928. Imp. "Adelante", Rawson 573. San Juan.

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.

Biale Massé, Juan (1904) *Informe sobre el estado de la clase obrera*, Tomos 1 y 2. Buenos Aires: Editorial Hyspamérica, 1985.

Chiti, Juan y Agnelli, Francisco (1937) *Fundación. Desarrollo. Obra. Cincuentenario de "La Fraternidad". Sociedad de personal ferroviario de locomotoras. 1887- 20 de junio- 1937*.

Larroca, Jorge y Vidal, Armando (1987) *Rieles en lucha. Centenario de La Fraternidad. 1887- 20 de junio- 1987. Aporte para la historia del sindicalismo argentino*

Manuales para la enseñanza:

Aportes desde la pedagogía a los estudios del trabajo: las propuestas de formación de los trabajadores ferroviarios de “La Fraternidad” entre 1887 y 1927

Arévalo, Aurelio (1910). *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*. La Plata: Talleres Gráficos de Joaquín Sesé.

Gallini, Carlos (1922 [1920]) *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*. 3ra edición póstuma, Buenos Aires: Talleres Gráficos “América”.

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.

Recibido con pedido de publicación 10/09/2019

Aceptado para publicación 20/10/2019

Versión definitiva 27/12/2019

