

X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional del Rosario. Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Nacional del Litoral, Rosario, 2005.

El saber como forma de resistencia y conformación de una identidad. La fundación de la "Escuela de foguistas, maquinistas y personal de locomotoras de la sección Rosario del FCCA.

Badaloni, Laura.

Cita:

Badaloni, Laura (2005). *El saber como forma de resistencia y conformación de una identidad. La fundación de la "Escuela de foguistas, maquinistas y personal de locomotoras de la sección Rosario del FCCA. X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional del Rosario. Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Nacional del Litoral, Rosario.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-006/471>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

Xº JORNADAS INTERESCUELAS / DEPARTAMENTOS DE HISTORIA

Rosario, 20 al 23 de septiembre de 2005

Título: *El saber como forma de resistencia y conformación de una identidad. La fundación de la “Escuela de foguistas, maquinistas y personal de locomotoras de la sección Rosario del Ferrocarril Central Argentino*

Mesa Temática: Nº 51: *“Poder, cultura e identidades en el lugar de trabajo. 1943-2005”* Coordinadores: Daniel Dicósimo (UNCPBA) - Silvia Simonassi (UNR-CESOR)

Pertenencia institucional: Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional de Rosario.

Autora: Laura Irene Badaloni, Profesora de Enseñanza Media y Superior en Historia

Dirección: San Nicolás 2380

Teléfono: 0341- 4330712

Dirección de correo electrónico: laurabadaloni@fullzero.com.ar

Introducción

Las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del siglo XX, fueron de mucha conflictividad entre las empresas ferroviarias y sus trabajadores¹. Los maquinistas y fogoneros, organizados en “La Fraternidad”, emprendieron , desde 1888, una serie de huelgas reivindicativas. Nuestro objetivo es mostrar como estos episodios de resistencia activa se combinaron con un marcado interés por el estudio del funcionamiento y manejo de las locomotoras. Estas prácticas se relacionaban con un cierto placer y orgullo por la propia profesión, que daba a los maquinistas una

¹ Sobre conflictos ferroviarios del período ver entre otros : Mónica Gordillo: El movimiento obrero ferroviario desde el interior del país (1916-1922), Ceal, Bs. As., 1988; Sebastián Marotta: El movimiento sindical argentino, tomos 1 y 2, ediciones Libera, bs. As., 1975; Spalding Hobart: La clase trabajadora argentina, editorial Galerna, Bs. As., 1970; Chitti J. y Agnelli F.: Cincuentenario de “La Fraternidad” sociedad de Personal Ferroviario de locomotoras. Fundación, Desarrollo, Obra. 1887-20 de junio 1937, Bs. As., 1937; Goodwin, Paul: Los ferrocarriles británicos y la UCR; Wright, Winthrop: Los ferrocarriles ingleses en la Argentina; Godio, Julio: El movimiento obrero argentino, Legasa, Bs. As., 1988,

impronta identitaria particular, y con la aspiración de dominar el trabajo diario y controlar en cierta medida los ascensos al interior de las empresas.

El presente trabajo refleja sólo un momento inicial de una investigación que tiene por objeto a los maquinistas y fogoneros de Rosario, nucleados en La Fraternidad y sus estrategias de calificación profesional. Nuestra intención es centrarnos en la “Escuela de foguistas, maquinistas y personal de locomotoras de la sección Rosario del F.C.C.A.” que fue fundada en 1913 por un grupo de trabajadores liderados por el maquinista Carlos Gallini quien fue su director hasta su muerte en un accidente comandando una locomotora, en marzo de 1921.

Las fuentes utilizadas para realizar este trabajo son variadas. Hemos recurrido a diarios de época, revistas de La Fraternidad y algunos documentos aportados gentilmente por la familia Gallini². Respecto a la reconstrucción de la vida y discusiones cotidianas de la Escuela de maquinistas y foguistas del FCCA tuvimos acceso a las Actas de Asambleas ordinarias y extraordinarias del período 1921- 1931 y a sus estatutos. Además contamos con la posibilidad de acceder a la Biblioteca actual de la Escuela citada y al inventario originario de libros existentes desde la fundación hasta 1926.³

El maquinista Carlos Gallini

Cuenta el foguista, compañero Moles, que cuando Gallini notó el descarrilamiento, le dijo enseguida: “Agarrate, estamos perdidos” El foguista sólo atinó entonces a tomarse del espumador; sacudido violentamente por los golpes de la máquina, apenas si logró darse cuenta que Gallini maniobraba con una celeridad y presteza admirable para detener el tren; y antes de producirse la volcada dice que entrevió a Gallini en su puesto ... Gallini supo honrar la profesión muriendo por ella. ...Los que revisaron la locomotora después de que volcara dicen que maravilla ver como Gallini, hizo todo lo que profesionalmente

² Agradezco a la señora Adelaida, nuera de Carlos Gallini y viuda de Hugo Gallini su amabilidad y ayuda.

³ La Escuela Carlos Gallini funciona en la actualidad y es una de las pocas que sobrevivieron a la crisis abierta luego del proceso de privatización. Continúa capacitando aspirantes a maquinistas que intentan ingresar a las empresas ferroviarias privatizadas. Agradezco a su Comisión Directiva su amabilidad, por las charlas mantenidas y por permitirme el acceso a su biblioteca y actas de asambleas.

se podía y debía hacer y todo lo debe haber hecho con una celeridad pasmosa – producto de la sangre fría y el conocimiento profundo de la profesión pues la locomotora quedó con los grifos y la llave del petróleo 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 todo eso lo hizo Gallini en el espacio de unos segundos y bajo la impresión de una muerte segura.

El relato que transcribimos más arriba, fue publicado por la Revista de La Fraternidad el día 20 de marzo de 1921. En ella se hacía la crónica de un accidente que costara la vida a un maquinista . ¿qué guardaba de peculiar este descarrilamiento del Rápido a Rosario del Ferrocarril Central Argentino? La respuesta a este interrogante debe buscarse en la identidad del maquinista muerto. ¿Quién había sido Carlos Gallini? Carlos Gallini era uruguayo sólo de forma accidental. Sus padres habían inmigrado desde Italia y la llegada a la Argentina obligaba a un paso previo por Uruguay. Su nacimiento fue en la ciudad de Salto alrededor del año 1883. Siendo muy joven, en 1897, entró a trabajar en el Ferrocarril Central Argentino como ajustador de bombas en Vías y Obras de la seccional San Martín. Su traslado a Rosario se produjo alrededor del año 1901 y en 1902 ingresó como ajustador. En 1903 ya ocupaba el cargo de foguista nombrado y en 1906 el de maquinista de 5º clase. Se casó con Aurelia Benzi con quien tuvo tres hijos. En agosto de 1912 alcanzó la categoría máxima para un conductor de locomotoras, maquinista de 1º clase⁴. La descripción de esta parte de la vida de Gallini es el relato de los posibles ascensos que podía lograr un trabajador ferroviario del Departamento de Tracción empezando desde el peldaño más bajo y escalando progresivamente. No conocemos más detalle de su trayectoria en esos años , podemos intuir que por la época en que trabajó en el F.C.C.A presenció y tal vez protagonizó algunas de las huelgas importantes que afectaron a los ferrocarriles rosarinos: la de 1905 y fundamentalmente la derrotada gran huelga de 1912 . Sabemos sí que en 1902 se había asociado a La Fraternidad y tenemos información que durante las huelgas de 1917 y 1918 fue

presidente de la sección Rosario del Ferrocarril Central Argentino y formó parte de varias comisiones de huelga y de la primera Comisión de Reclamos⁵ del F.C.C.A. en 1919. La descripción precedente coincide con la de un conductor de locomotoras que ha logrado una carrera exitosa. También con la de un trabajador con un perfil definido de luchador sindical. Sin embargo, la faceta más interesante de la vida de Gallini tiene que ver con algo diferente. Nos referimos a su preocupación por el estudio teórico y práctico del funcionamiento y manejo de las locomotoras y la capacitación técnica. Tal vez estas tres dimensiones de Gallini: maquinista experto, luchador gremial y hombre con inquietudes intelectuales se combinaron para su activa participación junto a otros ferroviarios, de la fundación, en 1913, de la Escuela Técnica de maquinistas y foguistas de la Sección Rosario Central Argentino.

El examen de idoneidad

Las escuelas seccionales fueron sólo un aspecto de una estrategia implementada por parte de La Fraternidad con el objetivo de controlar la capacitación de los conductores y de, alguna medida, el ascenso dentro de las empresas ferroviarias⁶. Hacia 1890 junto con la creación de la primera Academia de instrucción, se hicieron gestiones a fin que fuera la Dirección General de Ferrocarriles quien procediera a examinar a los candidatos con el objetivo de evitar favoritismos por parte de las empresas. Un logro importante lo constituyó el establecimiento del llamado "*examen de idoneidad*" en el año 1896. En diciembre de 1898 se acuerda entre el presidente de la Dirección General de Ferrocarriles y representantes de La Fraternidad un programa de examen que sería la base de las pruebas y toda una serie de reglamentaciones. La resistencia por parte de las empresas a cumplir con aquellas, motivaron posteriores modificaciones a los

⁴ La minuciosidad de la cronología responde a las prolifas anotaciones que el propio Gallini realizó en un cuaderno de anotaciones personales y técnicas. Archivo familia Gallini

⁵ "Uno de los primeros ferrocarriles que organizó su Comisión de Reclamos, en Rosario, fu el F.C. Central Argentino, que para noviembre de 1919 tenía constituida su comisión de la siguiente manera: Juan Canalis, Fernando Giacaglia, J. Bassi y Carlos Gallini" en Mónica Gordillo: El movimiento obrero... cit., p. 60.

⁶ Para ver la cronología de reglamentaciones sobre capacitación y exámenes de idoneidad ver Chitti J. y Agnelli F.: Cincuentenario, cit., pp. 177 y ss.

acuerdos, por ejemplo en lo atinente a la inclusión de inspectores nacionales que controlaran los actos de la mesa examinadora, integradas exclusivamente por personal jerárquico de las empresas. Asimismo se dispusieron algunas cláusulas destinadas a proteger al personal de injustas destituciones . Un aspirante a maquinista, luego de ser aprobado en la revisión médica, al presentarse a rendir, debía primero demostrar que podía leer y escribir en idioma castellano⁷, resolver ejercicios de aritmética, manejar el Reglamento de Ferrocarriles, saber subsanar desperfectos de la locomotora y poder describirla; acreditar nociones técnicas y, por supuesto, estar en condiciones de conducir locomotoras.

Si bien las reglamentaciones existían, las empresas tenían margen para lograr esquivar su cumplimiento. Sólo después que La Fraternidad firmó su primer convenio, en 1920 y fue reconocida como interlocutora representativa le fue posible lograr cierto control de los exámenes. En junio de 1921, se autorizó su fiscalización por parte de las Comisiones Permanentes de Reclamos. En 1927 se dispuso la implantación de la Mesa Unica de exámenes bajo el control de la Dirección General de Ferrocarriles y controlados por delegados a elección del sindicato.

Saber para y desde trabajadores

Paralelamente a las gestiones ante las Empresas y el Estado por conseguir reglas claras para el ingreso y ascenso del personal de máquinas, algunos asociados de La Fraternidad emprendieron, desde época temprana la tarea de escribir obras técnicas⁸. Así mismo, desde fines de siglo XIX y durante las primeras décadas del s. XX es posible constatar la circulación en la Argentina de libros editados en Europa escritos por ingenieros ligados a empresas ferroviarias y maquinistas,

⁷ Según Juan Suriano "...la obligatoriedad de leer y escribir perfectamente el idioma castellano bloqueó de forma definitiva la contratación de maquinistas en el exterior, obligando a las empresas a recurrir al personal formado en el país." en Suriano, Juan: "Estado y conflicto..." cit. p. 97. Igualmente esta afirmación puede matizarse al menos para la primera década de 1910 pues en 1905 fueron traídos de Inglaterra 300 maquinistas a raíz de un conflicto en la provincia de Santa Fé . Ver La Capital, 10/1/12.

⁸ Luis Baccigaluppe: El mentor del conductor maquinista de locomotoras y del fogonero; Luis Lori: Freno al vacío automático; Felix Marcó (h). Libro de señales; Alfredo Terragno: Freno de vacío automático; José Pipino: Los frenos en las locomotoras y trenes; José Pipino: El maquinista ferroviario; etc.

fundamentalmente españoles⁹. Muchos de estos libros formaban parte de la Biblioteca de la Escuela Gallini junto con otros que delineaban un universo de inquietudes muy semejantes a las estudiadas en grupos obreros de principios de siglo, con inquietudes científicas e influidos por el socialismo.¹⁰ El público lector al que iban dirigidos aquellos escritos eran maquinistas, foguistas y personal de locomotoras en general. En 1898 el socio fundador y primer presidente de La Fraternidad, Aurelio Arévalo, escribía en el prólogo de su libro, *“Catecismo o guía práctica para el maquinista conductor”*.

“Instruir suficientemente a quien en su mayor parte carecemos de los más elementales rudimentos de la ciencia, no es cosa fácil. No puedo ni pretendo atribuirme el mérito de haber llenado en un todo, esta dificultad; al contrario, estoy convencido de que el texto que presento adolece de defectos y errores.”

“El librito que doy a publicidad, es el producto de algunos estudios adquiridos en 20 años que llevo de práctica como maquinista de ferrocarriles, habiendo consultado también varias obras que tengo a mi alcance, extrayendo datos que pueden ser útiles para quienes escribo. Y si consigo ser de alguna utilidad a mis compañeros de tarea y todo aquel que se digne a leerlo se habrán llenado mis humildes aspiraciones.”

Al mismo tiempo otras publicaciones fueron ideadas para ser leídas por personal de locomotoras. En 1902 surgió *“El Conductor de Máquinas”* con una sección técnica que estaba al mando de un ingeniero, Mateo Lovandina. En 1907, nació la revista de La Fraternidad, dentro de la cual se creó una sección técnica que

⁹ La Biblioteca de la Escuela Gallini contiene o contenía algunos de estos libros: Don Manuel Malo de Molina (ingeniero del cuerpo de Minas), Manual del maquinista, M. Ventura, Cartagena, 1886; Ingeniero Edouard Sauvage: La máquina locomotora. Manual Práctico, descriptivo de los órganos y funcionamientos de la locomotora para el uso de los maquinistas y fogoneros, Librería Panella y Bosh, Barcelona, 1905; D. M. Wehrle y Vedad (ingeniero de tracción de los FFCC MZR) y Bartolomé Cerro y Acuña (mecánico): Locomotoras Compound y de vapor recalentado, P. Orried Editor, Madrid, 1920; Ricardo Yesares Blanco: Manual del Fogonero de vapor y gas, 3ª tirada, P. Orrier, editor, Plaza de la lealtad, 1908

¹⁰ Ejemplares de autores como A. Bunge, C. Darwin, E. Dickman, E. Del Valle Ibarlucea, A. Torcelli, etc. Sobre este tema ver Dora Barrancos: La escena iluminada. Ciencias para trabajadores 1890-1930, Editorial Plus Ultra Bs.As., 1996. As., 1996.

constituía un espacio donde los asociados podían hacer consultas sobre funcionamiento o problemas relacionados con la locomotora.¹¹

El control de la calificación profesional

El manejo de ciertos saberes permitía a los aspirantes, luego de implantado el examen de idoneidad, tener más posibilidades de pasarlo con éxito. Lo mismo sucedía con los maquinistas que podían vislumbrar la posibilidad de ascensos progresivos en el interior de la empresa a base de demostrar pericia en su labor. El pasaje de ajustador o limpiamáquinas al espacio de los fogoneros era un trayecto donde capataces, jefes y el propio trabajador de forma individual, cumplían roles importantes. Luis Bassigaluppe, quien se desempeñó como foguista, maquinista, jefe de depósito e inspector de locomotoras en el Ferrocarril del Sud, aconsejaba en 1918 en su libro, *“El mentor del conductor maquinista de locomotoras y del fogonero*

Es por lo regular, y más conveniente empezar de joven ser limpiador de máquina, pues si aparenta tener inteligencia, ser aplicado, no tardará en lograr ascender en la Empresa. ..Luego que, por su buen comportamiento haya ya llegado a merecer que le sean confiado el puesto de limpiador de tubos, en ese trabajo debe observar la conducta de atención usada durante el tiempo que haya sido limpiador, porque así hay mucho que lo puede acreditar. Un hombre que de esta forma hace el trabajo y observa con atención los desperfectos que en un curso de sus tareas cree puede acarrear perjuicios a la empresa o demoras a los pasajeros, no puede por menos, ser recompensado por medio del ascenso...

Juan Sheridam Russell, comenzaba los dos tomos de su “Cartilla para foguistas y maquinistas” de 1919 con las siguientes sugerencias a quienes pretendieran iniciar su carrera de maquinistas:

En algunos casos, cuando el aspirante empieza como limpiador, su primera tarea será la rueda de bogui. Después de tres meses de práctica pasará a la

¹¹ Chitti J. y Agnelli F. Cincuentenario... cit. p. 338.

limpieza del tender y bastidor de la máquina, hasta adquirir por sus conocimientos la limpieza total de la locomotora. Es durante este período de limpiador que se forma el porvenir del futuro maquinista. El ser vivo, cortés, condescendiente, mantener su máquina irreprochablemente limpia, son las mejores recomendaciones. ... Para irse preparando el limpiador, cuando se le presente la opción, que no le faltará, debe fijarse como los foguistas arreglan el fuego antes de salir del galpón...

Las citas que acabamos de reproducir son interesantes en la medida que dejan al descubierto como el ascenso de los trabajadores a la categoría de foguistas estaba en muchos aspectos supeditada a su acción individual de observación del trabajo de sus compañeros y también a su relación con jefes y capataces. La estructura del sistema de ascensos al interior de la empresa era un campo propicio para disputas por los puestos de trabajo. Se basaba fundamentalmente en la antigüedad y en la idoneidad en la labor. El escalafón del personal de máquinas establecía distintas categorías para foguistas y maquinistas. Hasta el convenio de 1920 no hubo homogeneidad en las escalas en todos los ferrocarriles pero, a partir de ese año, existió un convenio único común. En cualquiera de los casos, el pasaje de una a otra dependía, al menos en teoría, de los años (previamente estipulados) que cada trabajador hubiera permanecido en su puesto y de su capacidad. En el caso del pasaje de foguista a maquinista suponía sortear previamente el examen de idoneidad. La naturaleza de un escalafón donde había ocupaciones diferenciadas permitía que los puestos fueran cubiertos, en mayor medida, por trabajadores de la propia empresa¹². En un oficio tan especializado y restringido como el de los maquinistas, resultaba casi natural la lucha individual por los puestos y la necesidad de resguardar ciertos saberes para cuidar los puestos de posibles competidores. La estrategia de las escuelas seccionales rompió, en alguna medida, con la apropiación individual de saberes al sociabilizarlos y puso límites a la competencia entre miembros del gremio.

¹² Hubo situaciones excepcionales como las huelgas de 1898 y 1905 donde las empresas recurrieron a mano de obra externa, inclusive extranjera, para reemplazar a los huelguistas. Algo parecido intentaron en 1912 respecto a traer maquinistas extranjeros, pero sin éxito.

La Escuela Técnica de Rosario y la coyuntura de su nacimiento

Las Escuelas seccionales tuvieron como causa inmediata de su creación la necesidad de preparar a los candidatos a maquinistas para rendir el examen de idoneidad que mencionamos más arriba. En 1908 se fundó la primer escuela seccional del país en la seccional “Las Flores” (s).¹³ El 1º de febrero de 1913 surge una escuela similar en la sección Rosario, sin duda una de las más importantes del país como foco de desarrollo ferroviario y por la cantidad de afiliados a La Fraternidad. Su fundación coincide con un momento difícil para maquinistas y foguistas. Un año antes, 1912, se había desarrollado una huelga donde se había exigido una reglamentación del trabajo y que había culminado en una derrota. Durante este conflicto había estado en discusión la relevancia del saber profesional del gremio. Las empresas habían logrado doblegar a los maquinistas recurriendo a la utilización de “reemplazantes”, mediante la obtención de un decreto por parte del gobierno que anulaba las disposiciones que exigían la aprobación del examen de idoneidad. De esta manera, tuvieron la oportunidad de contratar libremente al personal. Los maquinistas se aferraron a su prestigio profesional y denunciaron a las empresas que ponían en peligro la vida de los pasajeros. Los propios diarios de la ciudad de Rosario y del resto del país informaban sobre repetidos accidentes producto de la impericia del personal eventual contratado para quebrar la huelga de maquinistas¹⁴. En esta discusión coyuntural, estuvo en juego la valoración social de los saberes profesionales de los maquinistas y su propia autopercepción. En ocasión del mismo conflicto y ante un exabrupto del Ministro de Obras Públicas, Ramos Mejía, La Fraternidad salió públicamente en los diarios a plantear:

“Entre los muchos errores cometidos por le ministro de obras públicas durante la huelga se cuenta la de haber calificado de piratas, en público, a los ferroviarios. El ministro confundió lamentablemente este paro tranquilo y sereno de un personal instruido y técnico con cualquier huelga vulgar de carreros o barrenderos. No se dio cuenta que de que un maquinista no es un obreros, sino

¹³ Chitti J. y Agnelli F.: Cincuentenario, cit. p. 341.

¹⁴ La Capital, 12/1/12

un empleado con conocimientos especiales y que equivale en tierra a un piloto en el mar.”¹⁵

Esta afirmación de los representantes de los maquinistas se derivaba de un evidente sentimiento de superioridad frente a al resto de los trabajadores basado en una calificación especial que los diferenciaba y los asimilaba a una aristocracia obrera¹⁶. Se sumaba a esto la seguridad de saber que ocupaban un lugar clave en la economía agroexportadora del país y que de sus acciones dependía la paralización o no de la vida nacional. La fundación de la escuela se anclaba en estas seguridades y en la necesidad de consolidar saberes profesionales que los fortalecían como grupo especializado.

El nombre original de la institución fue Escuela Técnica de maquinistas, foguistas y personal de locomotoras de la sección Rosario - F.C.C.A. Luego de la muerte de Carlos Gallini se le agregó el nombre del director fallecido. Según su estatuto su objetivo era “... *instruir en teoría y práctica en general a los maquinistas y foguistas y personal de locomotoras, sobre el manejo de locomotoras y conducción de trenes y hallarse debidamente preparado al ser llamado para rendir examen de idoneidad de maquinistas...*”¹⁷. Carlos Gallini desempeñó el cargo de director hasta su muerte. La última acta de asamblea donde aún Gallini estaba vivo, coincidió con la elección de la nueva Comisión Administrativa. En ella se percibe el grado de prestigio que había alcanzado su persona pues figura como “director permanente”, cargo que no existía en el estatuto y no volverá a aparecer en las actas revisadas. Este prestigio parece sustentarse firmemente en un reconocimiento tanto intelectual¹⁸ como de sus aptitudes docentes. El rol del director, dentro de los estatutos, era muy importante pues se le otorgaba poder de control sobre el resto de la Comisión administrativa y podía, inclusive suspender a cualquiera de sus miembros que no cumpliera con su deber. Además era quien

¹⁵ Chitti, pp. 264 y 265.

¹⁶ Juan Suriano: “Estado y conflicto social: el caso de la huelga de los maquinistas ferroviarios de 1912” en Eduardo Lucita (compilador) la patria en el riel, ediciones del pensamiento nacional, 1999, p. 99.

¹⁷ Reglamentos y Estatutos de la Escuela Técnica “Carlos Gallini”.

¹⁸ Carlos Gallini escribió, al menos dos libros “El movimiento Walchaert” y “La locomotora en movimiento”.

decidía en caso de empate en las asambleas. Tenía la atribución de nombrar a los instructores por lo que se infiere que el director debía tener conocimientos técnicos lo mismo que el secretario general que era quien lo reemplazaba en caso de ausencia. En una discusión alrededor de la elección del secretario general se argumentó

S. dice que el electo para este cargo sea capacitado para dar instrucción y hacer las veces de Director estando este ausente. El compañero L. L. no se encuentra capacitado para dar instrucción y hacer las veces de director estando este ausente por lo tanto, el compañero L. no se encuentra capacitado para este cargo.¹⁹

Además del director y el secretario general , la Comisión Administrativa se componía de un tesorero, un secretario de actas, cuatro vocales que hacían las veces de instructores, un instructor de máquina de escribir y dos revisadores de cuentas.

Según el estatuto, todo miembro nuevo de la Escuela abonaba una cuota de ingreso y una contribución mensual. Estos debían ser presentados por un socio a la asamblea que resolvía si se los aceptaba o no. Un elemento que podía propiciar su rechazo era la pertenencia a algunas categorías subalternas de personal. En las actas revisadas no detectamos ningún ingreso referente a socios que no fueran foguistas o maquinistas, ni siquiera cuando la institución flexibilizó las condiciones en función de recaudar más fondos. Como mínimo hemos encontrado dos casos registrados en actas donde son rechazados ajustadores para socios plenos aunque se permitía su permanencia en la escuela.

Se dio lectura a una carta del ajustador A . Hendin pidiendo poder ingresar como socio lo que no se dio lugar.²⁰

El compañero V. B. propone para socio al compañero ajustador ... No dándose lugar pero si se le concede concurrir a la escuela por dictarlo así los estatutos sociales.²¹

¹⁹ Actas de Asambleas, 12/1/24,

²⁰ Actas de Asambleas, 9/10/26

²¹ Actas de Asambleas, 10/1/28

Otro elemento que condicionaba la aceptación de los nuevos socios era su pertenencia o no a La Fraternidad y si estaba al día con sus cuotas. Para poder controlar esa pertenencia se pedían periódicamente listados de socios al sindicato. La ligazón estrecha con el sindicato quedaba demostrada en que en su estatuto se establecía que en caso de disolución todos los muebles y útiles pasarían a La Fraternidad²². No obstante, este vínculo no marcaba una dependencia absoluta entre ambas instituciones. La Escuela contaba con finanzas independientes del sindicato y tenía una organización interna y dirección propias. Esta situación de autonomía tendría su punto culminante cuando en 1920 consiguieron la personería jurídica de la institución otorgada por el gobierno provincial. Algunas situaciones de conflictos entre miembros de la Comisión Administrativa de la Escuela y la sección local de La Fraternidad muestran como muchos de ellos se resolvieron privilegiando los intereses de la Escuela. El 18 de mayo de 1926 su secretario general informaba a la asamblea la presentación de renuncia debido a su expulsión de La Fraternidad, la asamblea tomó la resolución de no aceptarla, presentando quejas al sindicato. Otra situación de conflicto se suscitó cuando algunos socios pretendieron que la Escuela funcionara en el local de La Fraternidad. La mayoría de la asamblea se negó argumentando que había muchos socios del sindicato que no eran socios de la Escuela y causarían molestias durante el dictado de clases y que además *“en otras oportunidades se ha podido comprobar que muchos socios de la Fraternidad se olvidaron de las obras del colegio”*²³

Otra cuestión interesante es la constatación respecto a que la Escuela de Rosario mantenía una relación cotidiana y estrecha con el resto de las escuelas del país. Evidentemente, la institución rosarina constituía un punto de referencia para otras del interior que le escribían solicitándole materiales, libros o la hacían participar de novedades ocurridas en las mismas.

Relación entre Empresa y Escuela

²² Art. 30 Reglamentos y Estatutos de la Escuela Técnica “Carlos Gallini”

Si bien la Escuela ligada al Ferrocarril Central Argentino, podía recibir aspirantes a maquinistas pertenecientes a otros ferrocarriles convergentes a Rosario. La actas registran asociados provenientes del Ferrocarril Central Córdoba, Ferrocarril Santa Fe, Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano. A pesar de esta captación múltiple de aspirantes, la Escuela mantenía como lugar de pertenencia laboral la empresa Central Argentino que figuraba en su denominación. La relación de aquella y la empresa en sus orígenes, no podemos precisarla con exactitud por no tener acceso a las actas de ese período. Podemos, sin embargo, deducir que, debido a la coincidencia de sus primeros pasos con años de mucha conflictividad, aquella pudo tornarse difícil. Durante la huelga de 1912, el Ferrocarril Central Argentino se enfrentó duramente con sus maquinistas y foguistas. Fueron conductores de ese ferrocarril, los huelguistas que terminaron presos en Rosario a raíz de una denuncia de la empresa que se amparó en la Ley Nacional de Ferrocarriles.²⁴ Además del escozor que habían provocado estas detenciones se sumaba la decisión de la empresa, de desalojar a los adherentes a la huelga, de las casas concedidas por la empresa a parte de su personal²⁵. La huelga de 1917 fue también una confrontación muy dura y fue justamente en el Ferrocarril Central Argentino donde comenzó el conflicto y donde se desarrollaron hechos de violencia. Si bien La Fraternidad guardó siempre un tono más sereno que la frontal Federación Ferrocarrilera²⁶, hasta la disolución del pacto que las unía, encararon de forma conjunta las luchas reivindicativas. Para La Fraternidad la huelga fue exitosa en lo relativo a sus peticiones ya que obtuvieron una reglamentación del trabajo que incluía, entre otras cosas, la jornada de ocho horas. Sin embargo, la resistencia de las empresas a acatar estas disposiciones en la práctica suscitó toda una suerte de conflictos que recién comenzaron a solucionarse alrededor del año 1920 cuando La Fraternidad consiguió la firma del primer Convenio Colectivo de trabajo, que significó también el reconocimiento de La Fraternidad como la organización representativa. Otro paso importante en este sentido, fue la

²³ Acta de Asambleas, 24/12/24

²⁴ La Capital, 8/1//12.

²⁵ La Capital, 9/1/12

²⁶ Mónica Gordillo: El movimiento obrero... cit, p. 71 y ss.

aceptación de las Comisiones de Reclamos Permanentes en los distintos Ferrocarriles²⁷.

Contrariamente a nuestras dudas en esta etapa inicial, sí nos es posible precisar que en la década del 20 las relaciones entre Empresa y escuela no demostraban roces importantes. Si tomamos como un hecho importante el momento situado en marzo de 1921, cuando muere Carlos Gallini, podemos observar que la Empresa Central Argentino se cuidó mucho de demostrar hondo pesar y respeto por el director de la institución. Las sospechas por parte del sindicato que el accidente tuvo entre sus causas la falta de mantenimiento por parte del FCCA fueron reflejadas en su publicación sindical, donde se denunció que probablemente las vías podrían haber estado flojas y fueran las causantes del descarrilamiento²⁸. Tal vez estas afirmaciones, ligadas a la trascendencia social y sindical del maquinista muerto, hicieron que la Empresa se esmerara en su proceder. La revista de La Fraternidad fue contundente a la hora de hacer un balance sobre la actuación de la empresa

No ha habido una sola opinión distinta con respecto al homenaje rendido por la Empresa: todos por igual reconocen la espontaneidad del homenaje. Aparte de que la Empresa ha querido hacerse cargo de todos los gastos del sepelio, facilitó en todas las formas posibles la concurrencia de los compañeros al velorio y al sepelio. Hizo posible y fácil la bajada a Rosario de todas las delegaciones seccionales y accedió a cuánto se le pidió. La tarde del sepelio el movimiento ferroviario de Rosario fue interrumpido casi totalmente. No corrieron más que los trenes estrictamente indispensables. Y en esa forma fue numerosa la cantidad de compañeros que pudieron acompañar los restos de Gallini a la última morada. La expresión de sentimiento hechas por los superiores ha sido también elocuentísima... Desde el administrador general hasta el jefe más chico todos se apresuraron a manifestar sus sentimientos de dolor.²⁹

²⁷ *Ibíd.*, p. 91 y ss.

²⁸ Revista de La Fraternidad, 20/3/21

²⁹ Revista de la Fraternidad 5/3/21

El cortejo que acompañó el féretro de Gallini fue calculado por el sindicato y por diarios de Rosario³⁰, en 5000 personas. Su ataúd, cuenta la crónica sindical, fue llevado a pulso durante 11 cuadras hasta el cementerio La Piedad. El depósito del mismo estuvo a cargo del personal jerárquico del Central Argentino

Al llegar al cementerio, esperaba allí toda la alta superioridad de la Empresa y numeroso público. Al bajar el ataúd, fue tomado por los superiores y conducido hasta su nicho...³¹

Fueron muchos los gestos de respeto por parte del Central Argentino para con Gallini y su familia

El señor Case, jefe de tracción, despidiéndose de los hijitos de Gallini, les ofreció ampliamente su ayuda personal para todo lo que hoy o mañana pudieran necesitar. Fue una escena realmente conmovedora, por la evidente sinceridad que hablaba el señor Case cuya voz empañaba las lágrimas.³²

El administrador general del FCCA, Howard Williams no concurrió al entierro pero envió un representante y telegrama de condolencias a la viuda. El Jefe Mecánico, J. N. Muir también estuvo presente y posteriormente envió otro telegrama a la viuda de Gallini. Esta imagen armónica entre Empresa y Escuela tenía su correlato al interior de la Escuela donde se apreciaba un trato cordial con algunos de los representantes del personal jerárquico. Si bien la empresa no contribuía, en absoluto, económicamente para solventar los gastos de capacitación de sus futuros empleados, sí accedía en algunas ocasiones a la donación de diversos elementos que contribuían a la educación profesional. Son numerosos los pedidos de materiales, muchos de ellos satisfechos

³⁰ Aparte del diario La Capital de Rosario, el accidente de Carlos Gallini fue cubierto por La Prensa, El Imparcial, La Razón, la Nación. Como nota de color agregamos que la revista Billiken de marzo de 1921 dedicó su sección, "La señorita Pin" al maquinista Gallini .

³¹ Revista de La Fraternidad, 5/3/21

³² Ibídem.

El Director manifiesta que conjuntamente con el socio M. C. se ha apersonado al Sr. J. N. Muir para recordarlo lo prometido a esta escuela en la anterior entrevista sobre el pizarrón y una válvula para esta escuela.³³

El compañero director pone en conocimiento a la asamblea de que se ha recibido de parte del F.C.C.A. la madera que fue solicitada por esta escuela a lo cual se resolvió enviar una nota de agradecimiento al Señor Superintendente Divisional de Tracción con asiento en Rosario F.C.C.A.³⁴

Otros datos interesantes de esta relación cordial con la Empresa lo suministra la Comisión Honoraria de la escuela. Durante mucho tiempo la presidencia de esta comisión fue ocupada por Muir, jefe mecánico y en 1924 el cargo fue concedido a Ch. Case, Jefe de Tracción. Al poco tiempo de la muerte de Gallini y cuando la Comisión Administrativa comenzó todo un operativo pro homenaje a la memoria del director, se decidió encargar al escultor Palau de la Ciudad de Rosario, un busto en mármol tamaño natural del mismo. Para hacer frente a la suma necesaria para concretarlo³⁵ se decidieron numerosas actividades para recolectar fondos: rifas, suscripciones, donaciones. Una de las propuestas que ocasionó un largo debate fue la que realizó un miembro de comisión directiva pero fue finalmente aprobada

... propone que en vista de que entre los superiores jefes y subalternos de los diferentes departamentos del F.C.C.A. existe el entusiasmo, lo cual fue demostrado en ocasión del sepelio, propone como medida previa para solventar en algo el presupuesto del trabajo a realizarse sea enviada a las reparticiones citadas una nota solicitando el óbolo voluntario para cubrir esa diferencia.³⁶

Algo parecido se intentó aunque sin resultados positivos, cuando la escuela tomó con toda energía el proyecto de lograr adquirir un local propio para funcionar. En ese momento se dispusieron variadas actividades a fin de recaudar fondos entre

³³ Actas de Asambleas , 1-12-21

³⁴ Actas de Asambleas, 20-5-25

³⁵ Unos 1000\$ según se informa en una asamblea de socios.

³⁶ Actas de Asambleas , 11-1-1921

ellas hablar con la superioridad para pedir un préstamo para poder culminar con el edificio.

El compañero F. informa que la Empresa dio la negativa sobre el préstamo de cinco mil pesos para llevar a cabo el edificio de la escuela.³⁷

Igualmente este trato cordial entre Empresa y Escuela nunca significó un apoyo claro de la primera hacia la segunda. La contribución esporádica de materiales o el trato respetuoso hacia sus dirigentes no ocultaba que jamás aportaron a su sostenimiento económico o que no tenían contemplación alguna con su comisión directiva respecto a las tareas encomendadas en los lugares de trabajo. Todos los miembros de la Comisión Administrativa tenían cargos ad honorem. No tenían privilegios en su actividad laboral pues son numerosos los casos de renuncias por traslados de sus miembros a diversas partes del país. En el caso de los directores no recibían un trato especial por parte de la Empresa en sus tareas y debían compatibilizar la labor diaria equivalente a la de cualquier maquinista con las horas que le consumía el trabajo en la Escuela.

El compañero S. propone para que la comisión Administrativa de la Escuela gestiones ante la Comisión Ejecutiva de la Sección para que se le de al compañero Director un trabajo adecuado al puesto que desempeña en la escuela. El compañero Director se opone a tal proposición el cual manifiesta no estar conforme.

...P. manifiesta que está propuesto por la Comisión de Reclamos de establecer en todas las secciones trabajos livianos a los directores de las escuelas.³⁸

Esta actitud de la empresa que combinaba la omisión frente a la calificación de su personal con una delegación de la misma en manos de los trabajadores nos deja algunas incógnitas. Nos preguntamos hasta qué punto la tarea de la Escuela no resultaba funcional a la Empresa que obtenía servicios de capacitación de mano

³⁷ Actas de Asambleas, 14/10/30.

³⁸ Actas de Asambleas, 14/10/30

de obra de una manera gratuita, descargando sus costos sobre los propios trabajadores.

Consideraciones finales

Carlos Gallini concentró en su persona todas las representaciones con que los maquinistas de principios de siglo se autopercebían: un profesional destacado por su pericia técnica, un defensor de la organización sindical, un trabajador abnegado y dispuesto al sacrificio. Su muerte en su locomotora, salvando a todos sus pasajeros, resultó la metáfora más acabada de esta imagen.

La fundación de la Escuela Técnica de Rosario por parte de Gallini y otros maquinistas constituyó el logro más destacable en la aspiración por parte de los conductores y foguistas de la sección Rosario, de controlar su calificación profesional e incidir en el sistema de ascensos de las empresas. Su creación significó un momento importante en la tarea de conservación del “saber hacer” y en la resistencia por evitar que la empresa tuviera el control absoluto sobre la circulación y distribución de estas destrezas así como de los ascensos en el ámbito laboral. Esto constituyó, entre otras cosas, un elemento fortalecedor en los momentos de confrontación con las empresas, en cuanto cooperaba en la conformación de una mano de obra altamente calificada, difícil de ser reemplazada en momentos de conflictos³⁹. Esta búsqueda de la consolidación de los maquinistas como estrato diferenciado basado en una calificación difícil de adquirir, operaba también en relación al resto de los trabajadores del sector, a través de la imposición de medidas restrictivas para el acceso al mismo. La conservación de esa posición de fortaleza dependía de mantener un número limitado de hombres en posibilidades de sustituirlos⁴⁰. De ahí la negativa a facilitar la asociación plena de trabajadores de categorías inferiores a la Escuela Técnica. Por otro lado, respecto a los pares, maquinistas y foguistas, la creación de las escuelas seccionales bajo control sindical, impidió la lucha descarnada e individual por los puestos de trabajo gracias a la sociabilización de los

³⁹ Hobsbawm, Eric: El mundo del trabajo. Estudios históricos sobre la formación y evolución de la clase obrera, Editorial Crítica, Barcelona, 1987, p. 274 y ss.

⁴⁰ Hobsbawm, Eric: El mundo del trabajo..., cit. p. 275.

conocimientos y a su transmisión de una forma sistemática, colectiva e institucionalizada.