Entre la escuela y el taller: Una relación perdurable en la memoria de los obreros ferroviarios taficeños.

Alberto Sosa Martos

Desde 1920 hasta 1976 aproximadamente los estudiantes de la Escuela Técnica de Tafí Viejo, tenían la oportunidad de realizar sus prácticas en los importantes talleres ferroviarios pertenecientes a la Línea Belgrano. A partir de un trabajo de rescate de testimonios orales de los ex obreros ferroviarios iniciados en el año 2010, pude advertir la importancia que tuvo para estos trabajadores la experiencia de haber transitado como estudiantes de la Escuela Técnica y aprendices de los Talleres ferroviarios. Ambas instituciones estatales consolidaron tanto en el colectivo de obreros como en vastos sectores de la comunidad taficeña, un sistema de saberes específico del trabajo ferroviario que ayudo a consolidar los rasgos identitarios y de cultura ferroviaria que caracterizó a Tafí Viejo.

Palabras clave: Obreros – Ferrocarriles - Educación

El presente artículo tendrá como objetivo abordar las experiencias de un grupo de trabajadores que iniciaron su experiencia como obreros ferroviarios mediante la escuela técnica que les permitió ser en primera instancia aprendices y luego convertirse en obreros calificados. Esta forma de ingreso a los talleres ferroviarios se daba mediante un convenio que existía entre la escuela técnica de Tafí Viejo[1] y Ferrocarriles.

Para estos ingresantes esta doble pertenencia (alumnos – aprendices), consolidará una identidad determinada dentro del universo de obreros. A la vez que los diferenciaba y tensionaba con el resto de los trabajadores los incluía dentro de la cultura e identidad ferroviaria. En esta experiencia los alumnos lograron combinar de manera fructífera el saber académico y el saber práctico, el ámbito educativo y el ámbito laboral.

Poder identificar estos aspectos identitarios de los grupos obreros nos lleva a la necesidad imperiosa de buscar otros registros que aporten ciertas perspectivas del pasado, en este sentido la recolección de testimonios orales resulta un recurso básico e imprescindible para nuestro análisis.[2] La mayor parte de los testimonios se obtuvieron mediante entrevistas que se realizaron a obreros y ex obreros que transitaron su vida laboral entre las décadas de 1960 hasta 1990.[3]

LAS ESCUELAS TÉCNICAS EN LA HISTORIA FERROVIARIA DEL PAÍS.

La historia que vincula las instituciones educativas con el mundo laboral posee una larga historia en nuestro país, y en particular en el ferrocarril. Esta articulación entre el ámbito educativo y el ferroviario tiene su origen hacia finales del siglo XIX, donde fue el sindicato de maquinistas el primero en comprender tempranamente la necesidad de regular y controlar el conocimiento técnico, ya que era un símbolo de poder, como bien señala Ayuso (2015:1):

"en la lucha por la mejora laboral, los maquinistas de locomotoras -agremiados a través de la "Sociedad "La Fraternidad" de Maquinistas y Foguistas de Locomotoras"- construyeron un complejo dispositivo de regulación del saber, a partir de la apropiación, la participación y la creación de elementos del dispositivo que les permitió la regulación de su saber y en consecuencia un empoderamiento sustantivo para la negociación

1 Tafí Viejo es una ciudad ubicada a 20km al noroeste de la capital de Tucumán (Argentina). El gran desarrollo que experimentó esta ciudad en particular a partir de las primeras décadas del siglo XX, se debe a la estrecha relación que estableció con el sistema ferroviario mediante la instalación en 1902 de los talleres ferroviarios que estuvieron destinados a resolver la provisión de material rodante y la reparación de locomotoras a vapor para todas las líneas férreas que comprendían el norte del país.

2 Según Adleson, Camarera, Iparraguirre (2008) la utilización de las fuentes orales nos permite abrir un panorama para la comprensión de la subjetividad de la experiencia humana. Con otro tipo de fuente sería casi imposible de registrar.

3 Como bien afirma Gartner (2015) la entrevista no es historia oral, pero es un recurso ineludible en la construcción de las fuentes orales. En nuestro caso, la totalidad de las entrevistas fueron semiestructuradas ya que buscábamos el mayor espacio para que los entrevistados puedan recordar y explayarse en sus pensamientos.

de sus luchas frente a las empresas ferroviarias y el estado nacional."

Estas primeras escuelas pertenecientes al gremio La Fraternidad, fueron las que certificaban y otorgaban el carnet de conductor a las nuevas generaciones de maquinistas.[4] De tal forma, fue el gremio mediante la institución escolar que definía quien era el poseedor de dicho saber y los certificaba otorgando el carnet de conductor, determinando quienes formaban parte del colectivo de trabajadores. Esta regulación y apropiación del conocimiento permitió al gremio en períodos de fuerte conflicto, como en la huelga ferroviaria de 1961, cuestionar desde el conocimiento las maniobras del estado al intentar reemplazar a los maquinistas en huelgas por conductores inexpertos y no acreditados para desempeñar tal función, centrando toda la responsabilidad de posibles accidentes al estado. [5]

La importancia de los saberes propios del trabajo ferroviario ha despertado un interés en la producción de investigaciones en ciencias sociales, un gran aporte en esta línea resultan los trabajos de Puigros (2008:7) quien define al Sistema de Saberes del Trabajo Ferroviario (SSTF) "como un conjunto integrado de conocimientos técnicos y no técnicos, experiencias individuales y grupales que comunican un entramado de saberes que constituyen un patrimonio colectivo de todos los ferroviarios". De esta forma, se conjugan no solo aquellos conocimientos que podemos considerar sistematizados o institucionalizados, sino además, entran en juego dimensiones tan importantes como la experiencia y el universo cultural.

La relación que hemos descripto entre ambas instituciones (escuela – ferrocarril) fue el reflejo de un país que había formado su estructura económica y ferroviaria para: en primera instancia, abastecer a gran escala al mercado externo situación que duro desde mediados del SXIX hasta entrada las primeras décadas del S.XX. y luego a partir del primer cuarto del siglo XX con el redireccionamiento de la economía en un desarrollo industrial basado en la consolidación de un mercado interno. En ambas etapas el ferrocarril fue parte de la columna vertebral de aquellos modelos lo que implicaba una constante adquisición de mano de obra especializada, situación que corresponde con el carácter hegemónico con el cual gozó el sistema ferroviario hasta la primera mitad de siglo XX.[6]

La formalización e institucionalización del saber técnico ferroviario rápidamente formo parte de la cultura de trabajo e identidad ferroviaria, esto no solo llevó a una mayor especialización respecto a otros oficios, sino además, funcionó para determinar estatus y categorías dentro del propio mundo obrero. Este tipo de conocimiento específico de la labor dentro del ferrocarril fue como ya hemos mencionado un elemento sumamente importante en los procesos de constitución de una determinada identidad y cultura ferroviaria.[7]

TAFÍ VIEJO UN NÚCLEO FERROVIARIO EN EL NORTE DEL PAÍS

Es innegable la nueva configuración que imprimió la llegada del ferrocarril al paisaje y a la población en los lugares donde los rieles atravesaban comunicando cada localidad a un mercado único, esto explica en cierta manera el carácter hegemónico que tuvo tanto el transporte de carga como de pasajero.

4 Ayuso, opcit.

5 Para una mirada sobre el conflicto ferroviario de 1961 ver Cena (2009). Contreras (2009). y Ortega (2010).

6 Si bien ya desde los años treinta el sistema de transporte automotor comenzaba a ganar cada vez más terreno en la competencia por el mercado de transporte en el país y durante el peronismo hubo un fuerte impulsó a la ampliación de la infraestructura vial, el ferrocarril continuó siendo el sistema de transporte hegemónico por lo menos hasta comienzos de los ´60, cuando se inician los primeros planes de desguace del sistema ferroviario. Para poder ver como fue el desarrollo de la estructura de carreteras ver Piglia, (2009) y dentro de la extensa bibliografía sobre ferrocarril podemos introducirnos con los trabajos de López y Waddell, (2007) o Roccatagliatta, (2012).

7 Entendemos que dentro del proceso de subjetividad y construcción de identidad de un individuo, el ámbito del trabajo ocupa un lugar central. Según los autores Dacuña, Parietti, Rodriguez y otros, (2006:86) "el trabajo es pues fuente de sentido y experiencia, constituyente de identidad. Configura a los sujetos, posibilitando su posicionamiento e interacción en el juego colectivo de la trama social, de la que son herederos, y que a su vez es por ellos transformada en el proceso de producción de bienes económicos y simbólicos…" en este marco de vital importancia para un individuo como es su lugar en el trabajo se inscribe los sistema de saberes.

Uno de los impactos que provocó la red férrea fue la creación de nudos y centros ferroviarios que permitieron posteriormente el desarrollo de numerosos pueblos, dejando una profunda huella en nuestra identidad como país. En cierto sentido podemos decir que el ferrocarril ha contribuido a consolidar el diagrama actual del país cuyo poder político y económico se concentró en la ciudad portuaria de Buenos Aires, esto ya fue advertido por Ortiz (1958:28) cuando afirmaba que "todo lo que en el país se ha hecho y todo lo que no se ha hecho dependió de alguna forma del ferrocarril". Esta paradigmática expresión sintetiza los enormes progresos que implicó para ciertas zonas del país la llegada del tendido férreo, pero también, las enormes limitaciones que conllevaba en torno al diseño de dicha estructura.

A pesar que en la actualidad gran parte del sistema ferroviario está desmantelado e inactivo, es imposible negar las profundas transformaciones que imprimió con su llegada a las provincias del norte tanto en el cambio al paisaje como en los principales patrones culturales/económicos. Un ejemplo de este impacto puede advertirse en el caso del noroeste argentino, donde su incorporación a la red ferroviaria imprimió la trasformación de dichas economías regionales posibilitando el desarrollo industrial del complejo azucarero como fue el caso de Tucumán. Y un viraje definitivo de los circuitos comerciales del noroeste hacía la zona portuaria del río de la plata terminando por sepultar las relaciones comerciales que mantenía con la región alto peruana.[8]

La infraestructura que se montaba a medida que la extensión de la vía crecía fue generando numerosos pueblos que se instalaron alrededor de esas nuevas estructuras al costado de la vía (estaciones, depósitos, talleres). Entre estos pueblos que crecieron al fragor del riel se encuentra Tafí Viejo donde en los albores del siglo XX se instalaron unos talleres de reparación cuyo propósito fue dar alivio a los problemas de reposición y reparación del material rodante que sufría en aquellos momentos el Ferrocarril Central Norte.

Lentamente gracias al mercado de trabajo que se generó alrededor de estos talleres, esta pequeña localidad con características campestre y propia de una zona rural fue dando paso a una ciudad de características fabril y obrera. Sin embargo, el gran crecimiento de estos talleres se concretaría mediante un salto en materia productiva que se efectivizó a partir de los años ´30, cuando se dispuso una reorganización productiva y se incorporaron numerosas secciones que permitió aumentar de forma considerable tanto la producción como la mano de obra que empleaban. Llegando a ser un taller emblema tanto en reparación integral de locomotoras, coches de pasajeros, vagones de carga y fabricación de repuestos.[9]

El aumento exponencial que tuvo el taller llevó que a mediados de la década del ´40 el número de trabajadores superó los 4000 obreros convirtiendo a Tafí Viejo en un importante centro de captación de mano de obra.[10] Según datos oficiales de la Empresa Ferrocarriles Argentinos para 1959 estos talleres contaban con una dotación de 3740 operarios.[11]

La instalación de esta importante dependencia ferroviaria fue con el tiempo configurando una cultura particular en el espacio taficeño. Esta influencia puede advertirse al recorrer la ciudad donde a diferencia de la mayoría de las ciudades del país cuyo centro neurálgico gira en torno a la plaza principal, en Tafí Viejo por el contrario la centralidad de la vida urbana se posicionó en la avenida Sáenz Peña que nace frente a la estación de trenes y a escasos metros donde está la entrada al predio que alberga los talleres.

La influencia del taller también se advierte en el aspecto que casi todas las instituciones culturales o deportivas de Tafí Viejo estuvieron directa o indirectamente vinculada con el ferrocarril o con funcionarios de dicha empresa. Un ejemplo de ello, fue el caso de Aníbal Pasquini quien siendo jefe de los talleres proporcionó un importante impulso para la creación de una de las bibliotecas que hoy lleva su nombre.[12]

LA ESCUELA DE ARTE Y OFICIO DE TAFÍ VIEJO

Entre las instituciones que tuvieron un gran arraigo ferroviario en Tafí Viejo está el caso de la Escuela de Arte y Oficio, desde sus orígenes fue una institución anexa a los talleres ferroviarios. Esta escuela creada en 1923 tuvo que garantizar la trasmisión del conocimiento técnico ferroviario y de esta manera

8 Es extensa la bibliografía sobre el desarrollo regional de fines del siglo XIX, para centrarnos sobre la llegada del ferrocarril y sus consecuencias podemos tomar los trabajos de Ciccerchia,(2013). y Manzanal, (2001/2002).

9 Ver. Bessero (2010) y Roldan (1980).

10 Según datos oficiales fue durante esta época que los talleres de Tafí viejo obtuvieron "la máxima producción alcanzada fue de 30 locomotoras de vapor, 30 coches de pasajeros y 200 vagones de carga mensuales contado para ello con el concurso de una dotación de 4000 operarios. Fabricada también la cantidad de 280.000 kg mensuales de repuestos para la alimentación de las líneas de producción y depósitos de almacenamiento". Ferrocarriles Argentinos. Línea Gral. Belgrano. Departamento de Mecánica Talleres de Tafí Viejo. Guía de Visitas página:14

11 Ver Plan de Mediano Plazo, Ferrocarriles Argentinos. 1969

12 Esta referencia sobre la participación de Aníbal Pasquini en la formación de la biblioteca aparecen en la reseña histórica de la fundación de la biblioteca. La información también puede consultarse en http://v.conabip.gob.ar/archivo_historico/results/anibal%20pasquini. Consultado en agosto de 2015.

asegurar la especialización y formación de nuevas camadas de trabajadores.[13]

Como hemos mencionado en el primer apartado, los aportes realizados por Puigross nos permite avanzar en el análisis sobre una relación fundamental tanto para los aprendices que asistieron a la escuela técnica como para los obreros pertenecientes al taller. De esta manera la articulación entre ambas instituciones y el impacto que tuvo en la subjetividad cada uno de los trabajadores, logró que este sistema de saberes tan propio de los ferroviarios sea reconocido por amplios sectores de la comunidad taficeña. Un ejemplo de ello, es la existencia de cierto imaginario popular que considera a Tafí Viejo con el mote de "cuna de artesanos". Parte de este imaginario está íntimamente relacionado con la actividad que realizaban los trabajadores del taller en las horas de descanso donde producían ciertos trabajos artesanales con el sobrante del material ferroviario.

Esto también fue posible en parte porque el taller en su interior integraba una multiplicidad de saberes por la existencia de distintas secciones como ser carpintería, herrería, fundición, hojalatería, herramentaje etc. El universo de conocimiento sobre los diversos oficios que se desempeñaron en el taller era vasto, esto influyó para que Tafí Viejo y sus trabajadores sean reconocidos dentro del ámbito ferroviario por la calidad de los trabajos que realizaban.

La relación entre la escuela técnica y los talleres es lo que analizaremos en este momento dado que entre ambos establecimientos se tejieron innumerables lazos que conectaban fuertemente ambas instituciones. La más importante corresponde al estamento estudiantil donde diariamente los alumnos realizaban sus prácticas en los talleres, pero también, encontramos otras conexiones en otros estamentos, por ejemplo, muchos trabajadores de los talleres que pertenecían a las oficinas técnicas se desempeñaron a su vez como profesores o preceptores de la escuela.

Lo que implicaba que estos lazos no eran excluyentes al estamento estudiantil sino que involucraban a un amplio universo de actores. De esta forma, la experiencia entre el taller y la escuela ha dejado una huella imborrable en la memoria de los trabajadores y los miembros de la comunidad educativa.

Enfocándonos en la experiencia de los aprendices que transitaron en la escuela técnica durante los años ´50 hasta comienzo de los ´70 (fecha en que termina su vinculación con ferrocarriles Argentinos), advertimos que para muchos de estos ex trabajadores la escuela fue el puente que les permitió ingresar y convertirse en obreros de los Talleres. Además, mediante la escuela se vehiculizaron patrones y normas propia de la cultura ferroviaria que conjuntamente con los conocimientos técnicos se integrarían en la construcción y determinación de una cultura ferroviaria y por ende de una identidad.

Si bien el presente trabajo no está dirigido a un análisis de la totalidad de los aspectos que constituyen los procesos identitarios de los obreros ferroviarios, es necesario destacar que el sistema de saberes del trabajo ferroviario (SSTF) es una parte ineludible en la construcción de dicha identidad, ya que representa uno de los pilares en los cuales los trabajadores les permite identificarse como parte de un colectivo. Para tener un poco más de claridad sobre la importancia de los SSTF en el proceso de constitución identitaria los autores Ayuso, Jiménez, Sessano y Telias (2010:76), señalan que este sistema de saberes se compone de dos esferas una en torno a la organización del trabajo y segundo, la articulación con distintos elementos como ser el familiar, sindical, educativo.

EN EL CASO DE LOS FERROVIARIOS LOS AUTORES ARGUMENTAN QUE:

"estas esferas se condensan y fusionan en la construcción histórica de su identidad colectiva, es mucho más que la simple articulación operativa o funcional de saberes individuales o particulares se inscribe en la articulación tridimensional entre educación-trabajo-identidad… saberes e identidad se trasmiten entre los ferroviarios como un saber legado único…".

Estos aspectos nos llevan a inferir que en el caso de las comunidades tan arraigadas al ferrocarril como el caso de Tafí Viejo, es casi imposible hacer un análisis de forma separada el ámbito del trabajo con el privado, ya que en los relatos estos se narran como la constitución de un todo interrelacionado. Sin embargo, es necesario aclarar que estos parámetros solo son para una cultura ferroviaria que en la actualidad está desapareciendo. El caso testigo es Tafí Viejo donde la actividad ferroviaria desde hace décadas dejó de ser una actividad central en la comunidad, es decir, vestigios de una identidad residual dentro de la comunidad.

MEMORIAS, CONTRADICCIONES Y TENSIONES

Otro de los rasgos a destacar dentro de las memorias que se relacionan con la Escuela Técnica, corresponde a que en algunos casos estos recuerdos se estructuran desde una visión idílica del pasado, donde los imaginarios construidos sobre estas experiencias de aprendizaje del trabajo ferroviario poseen una connotación de felicidad y prosperidad ausentes de

13 Según lo investigado por Blanco (2009) esta Escuela de Arte y Oficio de Tafí Viejo nació como una iniciativa de los pobladores de aquella ciudad, siendo una novedad en permitir a los alumnos que realicen sus prácticas en los propios talleres.

tensiones o contradicciones. Esto puede explicarse en parte a que los recuerdos están anclados en los momentos de mayor productividad de los talleres, donde el sistema ferroviario era la principal forma de transporte en Argentina y ser empleado de dicha empresa significaba gozar de numerosos beneficios sociales.

Estos recuerdos poseen una fuerte carga positiva en los relatos de los ex aprendices/trabajadores dado que esta escuela técnica permitió a muchos de estos estudiantes el acceso al ferrocarril y a la plena inserción del mundo laboral, que para muchos fue su único trabajo a lo largo de su vida. La mayoría de los obreros entrevistados destacaron dos formas de ingresar a los talleres: la primera corresponde a una larga tradición que consiste en que los hijos de ferroviarios poseen prioridad para ingresar a la empresa al momento de producirse una vacante. Esta forma es defendida como una tradición entre los obreros que consolidan un imaginario sobre los ferroviarios como una gran familia, donde en muchos casos padre e hijo compartían el mismo espacio de trabajo, los mismos compañeros, etc. Esta experiencia contribuyo a borrar ciertos límites entre el ámbito laboral y privado dentro de la cultura ferroviaria.

Otra de las formas de ingreso que se destacan en los relatos es mediante la Escuela Técnica siendo una etapa muy importante de maduración para estos adolescentes, ejemplo de ello es que en los relatos muchas veces se señala de forma indistinta el ingreso al ferrocarril con el primer año de la escuela asociación que se consolida en los recuerdos debido a que los aprendices recibían una paga por sus horas de prácticas que realizaban en el taller, aspecto que abordaremos más adelante.

Un ejemplo sobre la connotación positiva que hacen muchos de los ex trabajadores sobre su etapa como aprendices se refleja en el relato del ex obrero Daniel Rafael Van Nieuwenhove, de origen belga que llegó al país y se asentó en Tafí Viejo huyendo de los horrores que había provocado la Segunda Guerra Mundial. Según lo relatado, llegó con su familia a Tafí Viejo en 1952, sin embargo, a pesar de lo trágico y angustiantes que puede haber sido la experiencia de emigrar a un país absolutamente desconocido y alejado de sus seres queridos, los sentimientos de desarraigo no ocupan un lugar central al recordar sus primeros momentos en Tafí Viejo. Por el contrario, recuerda con cierta alegría su juventud y en particular su ingreso a los talleres como aprendiz de la Escuela Técnica:

En esta escuela técnica, era el salto para ingresar a los talleres de Tafí Viejo. Todos entrabamos como aprendices, hubo que hacer un examen en la escuela de capacidad donde era dibujo y matemática, y no me acuerdo que otro, algo de historia y castellano… y yo salí séptimo en ese examen entonces nosotros podíamos elegir las secciones que eran los 30 primeros, o los 50 primeros, los que podíamos elegir las secciones. Pero uno no conocía nada de los talleres de Tafí viejo, uno no conocía nada de los talleres de Tafí Viejo porque era como entrar en el paraíso terrenal porque decimos bueno, entramos en los talleres y que es esto no te olvides que teníamos entre 13 y 14 años éramos changuitos…[14]

Daniel le impone a este recuerdo una poderosa carga positiva,

14 Entrevista realizada al ex obrero ferroviario Daniel Rafael Van Nieuwenhove el día 27 de julio de 2014 en la ciudad de Tafí Viejo. Entrevistado por Sosa Martos Alberto y Juan José Costilla.

utilizando la palabra "paraíso" para señalar lo que simboliza para su experiencia haber logrado ingresar a esos talleres. En cierta forma, tanto la escuela como los talleres simbolizaron una nueva oportunidad luego de haber transitado los horrores de la guerra. En el próximo relato a pesar de provenir de una vivencia menos dramáticas advertimos que se repite la noción positiva sobre el pasado y en particular lo valioso de la experiencia en la Escuela Técnica de aquellos tiempos:

y bueno era lindo era motivador porque después decían que en base a ese convenio existía la posibilidad que esos alumnos, luego ingresábamos a formar la plantilla de los talleres ferroviarios, del personal remunerado. Entonces había una motivación que no la hay ahora porque el alumno de la escuela técnica está en la escuela pero no tiene un horizonte. Nosotros lo teníamos, costo muchas luchas de gente de antes que nosotros, que se cumpla ese convenio, porque no se estaba cumpliendo. Entonces una experiencia fabulosa porque uno estaba con todas las máquinas que en un futuro iban a estar en nuestras manos, nuestras herramientas de trabajo y conocer el mundo real…[15]

El segundo relato pertenece a Raúl Pereira su recuerdo se centra en todo lo que consiguió en materia laboral gracias a la experiencia y el conocimiento que adquirió como aprendiz de los talleres, permitiéndole conocer en profundidad el trabajo ferroviario y brindarle una oportunidad concreta de formar parte de la planta permanente del taller. Además, su experiencia en la Escuela Técnica le proporcionó algo más que un conocimiento técnico definiéndolo con la expresión de "horizonte", es decir, una perspectiva de desarrollo tanto para su vida personal y laboral por la importante oportunidad de convertirse en obrero efectivo del taller.

Este tipo de reflexiones sobre el pasado refleja un mecanismo propio de la memoria que corresponde a la articulación entre el tiempo pasado y el presente, es decir en el relato existe una reelaboración del recuerdo en base a la experiencia ya transitada, aspecto que fue advertido y conceptualizado por Halbwachs (2011). Dentro de esta lógica es que en el relato de Raúl existe una fuerte estima sobre ese pasado, ya que lo compara con el presente y ese "horizonte" que proporcionaba la escuela conjuntamente con el ferrocarril ha desaparecido. Según su visión la escuela ya no posee el mismo significado para los adolescentes de hoy, debido a que su formación no está en función de ningún proyecto a futuro y la capacitación está desligada de un horizonte laboral definido.

Otro aspecto sobre las particularidades de la escuela técnica reside en lo que ya hemos mencionado acerca de las oportunidades que brindaba esta institución a los estudiantes en convertirse en obreros efectivos del taller mediante la instrumentación de un sistema de pruebas de suficiencia. Los estudiantes una vez terminado el 3 año podían rendir una prueba de suficiencia, aprobado el examen y de acuerdo al puntaje obtenido se disponía las secciones en el cual se incorporaría. Estas pruebas de suficiencia donde se evaluaba la pericia de cada individuo, era una dinámica que reproducía en cierta forma una lógica organizativa interna del taller y del trabajo ferroviario donde el ascenso de categoría dentro de la carrera ferroviaria se obtenía mediante pruebas de suficiencia.

Estas pruebas tenían un impacto fuerte tanto para los aprendices como para los obreros del taller. En primer lugar, aquellos aprendices que obtenían un puntaje alto tenían la posibilidad de elegir la sección a la cual se incorporarían. Esto a su vez evidenciaba la existencia de secciones preferidas y de aquellas que no lo eran, la preferencia sobre alguna sección radicaba principalmente en el esfuerzo físico que exigían, por supuesto eran preferidas aquellas donde el desgaste era menor y el trabajo estaba orientado a desarrollar la precisión por ejemplo el caso de los torneros. En contrapartida a secciones donde el trabajo era desgastante, el ruido y el polvo se hacían sentir sobre la espalda del trabajador.

A pesar de esta división una de las características que tuvo el taller sobre los aprendices de la escuela técnica es que a pesar que luego de aprobada la prueba de suficiencia se especializaban en un solo oficio, previamente ya habían transitado por casi todas las secciones por lo tanto integraban una noción global del trabajo que se desarrollaba en el taller.[16]

Como ya hemos mencionado estas pruebas de suficiencia para acceder a una categoría superior dentro de la carrera laboral ferroviaria constituye una tradición fundamental dentro del SSTF, corresponde a pautas, normas laborales y reglas celosamente defendida por sus trabajadores. Pero también, fueron espacios que generaron distintos conflictos y tensio-

15 Entrevista realizada al ex obrero ferroviario Raúl Pereira el día lunes 1 de abril de 2013 en la ciudad de Tafí Viejo. Entrevistado por Sosa Martos Alberto.

16 Los trabajadores de los talleres ferroviarios nunca organizaron su trabajo en torno a la forma pautada por las nociones fordista de la producción. Los obreros del taller de Tafí Viejo a pesar que cada uno estaba especializado en una sección determinada, en su formación recibía conocimientos básicos de todas las secciones existentes, por lo tanto, el trabajador poseía una visión integral del trabajo desarrollado. Esta organización era similar en la mayoría de los talleres. Ver Ayuso, Jiménez, Sessano y Telias. (op cit).

nes cuando los resultados no eran respetados. Es por ello, que dentro de las diversas injusticias que relatan los trabajadores a lo largo de su vida como ferroviario el ascenso de categoría es una de la más recordada, debido a que los resultados de las pruebas no siempre respondían a la pericia debido a que muchas intervenían otros factores (político, sindical) que favorecían o no el ascenso.

Sumado a esta situación tensa que vivían la mayoría de los trabajadores cada vez que buscaban obtener una nueva categoría, se sumaba el ingreso de los aprendices provenientes de la escuela técnica. Desde la diversidad de los relatos podemos cuestionar o desmontar ciertas visiones idílicas sobre el pasado que muchas veces se expresan en ciertos testimonios, esto nos permitió dilucidar que la presencia de los aprendices generó tensiones entre los obreros principalmente por las ventajas que gozaban respecto a aquellos trabajadores rasos que ingresaron al taller por otras vías.

En primer lugar, la prueba de suficiencia les permitía a aquellos que habían obtenido un buen puntaje poder elegir el oficio en el cual les gustaría desempeñarse, situación que era muy distinta para el resto de los trabajadores que recién ingresaban donde no existía ninguna posibilidad de elección ya que se incorporaban en aquellas secciones que poseían vacante. La segunda tensión, se originaba en torno a la categoría que obtenían los aprendices luego de rendir la prueba de suficiencia, si aprobaban con éxito ingresaban con una categoría de oficial de primera. Escalón que para el resto de los trabajadores costaba una buena cantidad de años poder obtener.

De esta forma la mayoría de los trabajadores sentía una posición de desigualdad respecto a aquellos que provenían de la escuela técnica. Ejemplo de ello es lo que recuerda el ex obrero/aprendiz Juan Carlos Gonzales señalando precisamente esta tensión que surgía por los beneficios que gozaban los "chicos de la técnica".

…cuando vos llegabas al tercer año, vos tenías la opción de cumplir los 18 años y rendir la prueba… si vos cumplías los 18 años y la aprobabas entrabas como oficial de primera. Por eso, es que mucha gente no nos quería a los que veníamos de la escuela técnica, te imaginas hay gente que ha comenzado como peón, la mayoría ha empezado como peón, hay gente que no tenía mucho estudios pero tenía una capacidad tremenda, con compás interior o exterior, una calidad tremenda verla a esa gente trabajar. Entonces había un motivo por la cual renegaba esta gente cuando íbamos nosotros, y era lógico, a vos te ha costado tanto llegar a ser medio oficial de primera y yo con 18 años soy oficial de primera, es como que no nos querían.[17]

El relato refleja dos situaciones a tener en cuenta: la primera corresponde a una tensión producto de la convivencia de distintas valoraciones respecto al conocimiento de un determinado oficio. Y un segundo aspecto resulta algo propio de la organización productiva el sistema capitalista que corresponde a la existencia de diferenciar y escalonar al mundo obrero para neutralizar sus lazos de solidaridad y organización.

Retomando el primer aspecto, el conocimiento del aprendiz posee una mayor valoración debido a que fue certificado por una institución como la Escuela Técnica, por lo tanto, posee una jerarquía superior respecto a aquel conocimiento que solamente es adquirido en la práctica diaria del trabajo. Esta misma tensión se advierte en el relato del ex trabajador Félix Herrera quien desde su experiencia como obrero aporta su visión en torno a esta tensión:

Resulta que yo estaba en una cuadrilla y en esta cuadrilla había consideración para todos los de la escuela técnica de aquí, entonces un día le he dicho: A mí me sacan de ahí y yo no quiero hacer el trabajo de oficial o sub oficial ni nada. Yo quiero que me den la escoba porque de acuerdo a lo que veo, yo no voy a ascender nunca… ahí yo he tenido una agarrada con un capataz ... Yo hasta ahí ya había hecho los vagones Tolba, esos otros vagones con buche o petrolero, después a todos los vagones los modificaban.[18]

Félix Herrera expresa abiertamente su descontento frente a la situación de injusticia producto de una lógica de escalas que priorizaba el saber certificado e institucionalizado por encima del adquirido por la experiencia. Sin embargo, a pesar que estas contradicciones que estaban presentes en el transcurso de la convivencia cotidiana en el recuerdo la mayoría de los trabajadores que comenzaron como aprendices destacan esta experiencia como una parte fundamental en su formación como obreros calificados. Donde la enseñanza recibida tanto en la escuela como en el taller por parte de maestros y de obreros de oficio, les permitieron consolidar las primeras herramientas del trabajo. [19]

17 Entrevista realizada a Juan Carlos Gonzales el 16 de noviembre de 2013, en la ciudad de Tafí Viejo. Entrevistado por Sosa Martos Alberto

18 Entrevista realizada a Félix Herrera, el día 1 de julio del 2015 en la ciudad de Tafí Viejo. Entrevistado por Sosa Martos Alberto y Juan José Costilla.

19 En el interesante trabajo de Ayuso, Jiménez, Sessano y Telias, (opcit:66) definen de forma clara la importancia que tienen la trasmisión de este conocimiento argumentando "…que la potencialidad productiva de los saberes del trabajo radica precisamente en su ca-

Los saberes del trabajo ferroviario como un elemento central en la constitución de la identidad

Para ir finalizando nuestro análisis, abordaremos una de las aristas señaladas al principio del trabajo referida a los SSTF como constructores de identidad. En este aspecto la escuela técnica fue una vía muy importante en el colectivo de aprendices ya que permitió vehiculizar normas, valores que forman parte de la cultura ferroviaria.

Esta pertenencia al taller por parte de los aprendices de la escuela técnica se basaba también por un cambio en las condiciones materiales de los estudiantes, debido a que las horas de prácticas que realizaban en el taller eran remuneradas por la Empresa Ferrocarriles Argentinos. Esta situación los colocaba en una posición intermedia entre aprendices y trabajador, generando un compromiso que excedía lo estrictamente académico. Este aspecto lo recuerda el ex obrero Miguel Ángel Herrera:

…puede sonar como una fantasía, que nosotros ese plan dual preveía justamente, que cuando entrabamos al taller nos pagaban por esas horas de aprendizaje, ojo que cuando nosotros entrabamos como aprendiz ya estábamos en relación de dependencia con el ferrocarril en el taller, nada más que la categoría nuestra era aprendiz, y era aprendizaje con producción… te pagaban por las horas de la escuela que ibas a clase o sea que si vos te hacías la yuta como decimos en Tucumán o la rata como dicen los porteños, perdías plata. Porque vos podes faltar a la escuela por varias razones porque estas enfermo, o por alguna otra razón, pero esas horas perdías plata o sea que no era negocio faltar o sea que se sumaban las dos cosas, las horas de taller y de la escuela pagados por el ferrocarril. Entonces vos te imaginas que nosotros, cuando rendíamos la prueba en el caso mío yo tenían 18 años, ya estaba de oficial planta permanente, ya algunos estamos en condiciones de casarse de formar la familia, porque vos ya tenías tu trabajo de planta permanente, ya te pagaban como oficial.[20]

En este relato hay varias cuestiones interesantes para ser analizadas. Por un lado, refleja la profunda relación que se establece entre los aprendices y la institución ferroviaria mediante una relación laboral que implicaba para los aprendices remuneraciones y obligación que todo obrero debía cumplir.

Otro aspecto que se repite en muchos relatos, es la noción de estabilidad y seguridad laboral que proporcionaba el trabajo en el ferrocarril. De esta forma, el joven aprendiz se había apropiado de los instrumentos necesarios para poder desenvolverse en la vida laboral y ya poseía un futuro asegurado que le permitía formar su propia familia.

Este imaginario colectivo de seguridad, estabilidad y protección social se encuentra muy arraigado en el sentimiento y la cultura ferroviaria de aquellos obreros que transitaron la empresa por los menos hasta la década de 1970, fecha en la cual este imaginario comienza a perder fuerza debido a los cambios estructurales que sufrirá la empresa ferroviaria.

Formar parte del ferrocarril para una generación de obreros significaba ser parte de un colectivo que poseía cierto estatus. El siguiente relato de Juan Carlos Pereira es un claro ejemplo de como estas visiones se reprodujeron y trasmitieron dentro de la cultura obrera:

… mi viejo contaba, mi suegro también decía que ser ferroviario era lo mejor en lo que era para Tucumán. Era el que mejor ganaba, el que tenía un sueldo asegurado, el que tenía un trabajo para toda la vida y el mejor mirado. Mirado en el sentido, por ejemplo vos eras albañil y no laburas ni jueves, viernes, o sábado no pasaba nada con la guita tuya, en cambio yo que iba todos los días o faltaba y justificaba con un día de licencia o enfermedad, pero todos los meses tenía la tutuca (sueldo)… vos ibas a la ciudad y mira este es ferroviario sacaba la chapa de ferroviario, y "pase que es lo que se va a servir que va a llevar" eso es lo que se decía, se comentaba. Yo era chico no sabía pero si se comentaba de la gente grande, antes no se si te habrá pasado de ir a pedir la mano a la novia, el labura en el taller (ferroviario) si pasa te decían, en cambio yo laburo juntando limón, no vení la otra semana puede ser que haya novedades. Yo no lo he vivido en carne propia pero lo he sentido, si había algo de eso…[21]

En el relato aparecen dos conceptos muy claros respecto a la significancia del trabajo en el ferrocarril la idea de estabilidad y prosperidad era lo que caracterizaba al trabajo ferroviario frente al resto de los otros sectores del trabajo donde las condiciones eran mucho más fluctuantes y precarias. Este imaginario se asentaba sobre la condición histórica que habían gozado los trabajadores ferroviarios de ser uno de los sectores con mayor grado de organización gremial y poder de negociación

pacidad para construir redes de saberes colectivos – por ejemplo el SSTF (Sistema de saberes del trabajo ferroviario) y esa construcción se relaciona fuertemente con la constitución de la identidad colectiva, elemento fundamental para la génesis del SSP (saberes socialmente productivos)."

20 Entrevista a Miguel Ángel Herrera, realizada los días 7, 14, 21, 28 de agosto y 4, 11 de septiembre de 2010 en la ciudad de Tafí Viejo. Entrevistado por Sosa Martos Alberto.

21 Entrevista a Juan Carlos Pereira, realizada el 27 de mayo de 2013 en la ciudad de Tafí Viejo. Entrevistado por Sosa Martos Alberto.

en el mundo obrero, por lo menos hasta mediados de los años ´50. Esta situación se tradujo en mayores beneficios para el sector en comparación con otras actividades.

Volviendo al relato Juan Carlos aclara que estos recuerdos no forman parte de su vivencia, por el contrario, su experiencia como ferroviario transitó en otro período claramente signado por la pérdida de la hegemonía ferroviaria y el comienzo de la implementación de las políticas de ajuste al sector. Juan Carlos ingresa en el año 1962 época donde el movimiento ferroviario ya había asumido una posición defensiva en torno a las políticas antiferroviarias que venía desplegando el gobierno de Frondizi con el conocido "Plan Larkin".[22]

Estas identidades que se habían configurado desde la cultura del trabajo, estabilidad, prosperidad y desde los sistemas de saberes del trabajo ferroviario fueron perdiendo centralidad y modificándose producto de las políticas ya mencionadas. En la actualidad los Sistemas de Saberes del Trabajo Ferroviario perviven en la memoria de los ex trabajadores ferroviarios, como recuerdos de saberes de una época en el que el país poseía la red ferroviaria más extensa de Latinoamérica.

Por lo tanto, como consecuencia de las políticas sistemáticas de destrucción ferroviaria la articulación entre la Escuela Técnica de Tafí Viejo y los talleres de Tafí Viejo terminaron por desbaratarse con el golpe militar de 1976. A partir de entonces, esa identidad obrera se fue reconfigurando en un contexto de crisis y resistencia en torno a los desafíos y conflictos que marcaron el desarrollo decadente del sistema ferroviario en Argentina.

A MODO DE CONCLUSIÓN

Como hemos visto en forma breve en este trabajo, los sistemas de saberes del ferrocarril constituyeron un aspecto muy importante en la constitución de la identidad y en la cultura del colectivo ferroviario. A su vez, esta experiencia de normatizar y certificar mediante las escuelas técnicas forma parte de un largo recorrido en la historia del movimiento obrero ferroviario. Donde las primeras escuelas surgieron como iniciativa de los propios sindicatos como una estrategia de defensa y herramienta de resistencia.

En el caso de Tucumán la escuela vinculada al ferrocarril, fue el caso de la Escuela de Artes y Oficios de Tafí Viejo cuya trayectoria dejó una huella muy importante en el conjunto de la población taficeña, experiencia que hasta el día de hoy es recordada especialmente por sus antiguos aprendices. Sin embargo, la relación entre ambas instituciones generó tensiones y rispideces entre los aprendices y el sector de trabajadores del taller.

Con el paso de los años, el Sistema de Saberes del Trabajo Ferrocarriles fue perdiendo importancia en la medida en que las políticas del estado desde los años ´60 se orientó a achicar las dimensiones de la estructura ferroviaria. Sus trabajadores en la actualidad resisten a que sus conocimientos y experiencias pasen al olvido ya que consideran que representan un patrimonio sumamente importante y que este debe ponerse al servicio de una verdadera reactivación del sistema ferroviario nacional.

BIBLIOGRAFÍA

Adleson Steven Lief, Camarena Marío, Iparraguirre Hilda "Historia social y testimonios orales" en Necochea Gracia Gerardo y Pablo Pozzi (coord.). Cuéntame cómo fue. Introducción a la historia oral. Imago Mundi. Buenos Aires. 2008

Ayuso María Luz "Dispositivo de regulación de los saberes del trabajo de foguistas y maquinitas de locomotoras. Principales hipótesis de trabajo". Artículo consultado en Agosto de 2015 en http://sahe.com.ar/pdf/sahe017.pdf

Ayuso Luz, Jiménez Amalia, Pablo Sessano, Telias Aldana "Sistema de saberes del trabajo ferroviario: soporte de una construcción socialmente productiva." en AA.VV. Vías Argentinas. Ensayos sobre el ferrocarril. Editorial Milena Caserola. Buenos Aires. 2010.

Bessero Pedro (director), Tafí viejo 100 años de historia, Tucumán, Secretaria de Cultura, Municipalidad de Tafí Viejo, 2000.

Blanco Beatriz, "La formación para el trabajo en Tucumán a comienzos del siglo XX" en Segundas Jornadas de Historia Social.. La falda – Córdoba. 13, 14,15 de mayo de 2009

Cena Juan Carlos. Ferroviarios: sinfonía de acero y lucha. Editorial La Nave de los Locos. Buenos Aires.2009.

Cicerchia Eduardo, Caminos de Fierro. Editorial Prohistoria. Buenos Aires. 2013

Contreras Gustavo Nicolás, "Ferroviarios. Un capítulo de sus luchas; las huelgas ferroviarias de fines de 1950 y 1951" en Vcongreso de Historia Ferroviaria. Palma 14,15 y 16 de octubre de 2009

22 El plan de Largo Alcance o como se conoció popularmente como "Plan Larkin" fue una política ferroviaria aplicada durante la presidencia de Arturo Frondizi, cuyo objetivo consistía bajar el costo operativo del sistema ferroviario empleando una reducción drástica de su estructura mediante la implementación del levantamiento de ramales, despido de miles de trabajadores, cierre de estaciones y talleres. El plan provocó la reacción de los gremios con la gran huelga del año 1961 que trunco en parte la aplicación de dicho plan.

Dacuña Roberto, Parietti Leonardo, Rodriguez Ana, Pisani Cecilia, Tomino Gaspar, Álvarez Valeria, Michniuk Natalia, Telias Aldana y Ayuso María Luz AA.VV "Los saberes del trabajo como fuente de sentido" en Revista Anales de la educación común. Publicación de la Dirección General de Cultura y Educación de la Provincia de Buenos Aires / Dirección Provincial de Planeamiento Tercer siglo • año 2 • número 5 / diciembre 2006.

Gartner Alicia, Historia oral, memoria y patrimonio. Aporte para un abordaje pedagógico. Imago Mundi. Buenos Aires.2015

Halbwachs Maurice, La memoria colectiva. Miño y Davila. Buenos Aires. 2011

Lopez M. y Waddel J, Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política Ferroviaria. Lumiere. Buenos Aires. 2007

Manzanal Mabel. "El primer ferrocarril a Tucumán (discutiendo las razones de su construcción". En Revista Población y Sociedad Nº 8/9 pp.71 -113. (2000-2001)

Ortega Fernando, "De la modernización a la racionalización. Políticas adoptadas por Frondizi ante la crisis ferroviaria (1958-1962)" en Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina Año 4- Nro. 7, segundo semestre de 2010.

Ortiz M. Ricardo, El ferrocarril en la economía Argentina. Cátedra Lizandro de la Torre. Buenos Aires. 1958.

Piglia Melina "El ACA e YPF: la construcción de la primera red nacional de estaciones de servicio (1936 – 1943)" IV JORNADAS DE HISTORIA POLÍTICA Bahía Blanca / 30 de septiembre y 1-2 de octubre de 2009 Casa de la Cultura de la Universidad Nacional del Sur.

Puiggrós Adriana, Sessano Pablo, Ayuso María Luz, Telias Aldana Carla, Rodriguez Lidia, Gagliano Rafael, Jimenez Amalia y Mercado Belén. "Historia y prospectiva de los saberes socialmente productivo: el ferrocarril y los saberes del trabajo". Anuario del Instituto de Investigaciones de Ciencias de la Comunicación. Filosofía y Letras. UBA. 2008

Puigross Adriana y Rafael Gagliano (dir.): La fábrica del conocimiento. Los saberes socialmente productivos en América Latina. APPEAL-Homo Sapiens. Rosario. 2004

Puigross Adriana, Sessano Pablo, Ayuso Maria Luz y Aldana Telias Carla, y otros. "Historia y prospectiva de los saberes socialmente productivos: el ferrocarril y los saberes del trabajo "en Anuario del instituto de investigaciones de Ciencias de la Comunicación. Filo – UBA. Anuario 2008.

Roccatagliata Juan Alberto "Los Ferrocarriles en la Argentina". Una reflexión estratégica en el marco de la experiencia internacional. EUDEBA. Buenos Aires. 2012

Roldan Francisco, Tafí Viejo y sus talleres. Tafí Viejo. 1980

FUENTES ORALES

Juan Carlos Pereira. Entrevista realizada el 27 de mayo de 2013 en la ciudad de Tafí Viejo. Entrevistado por Sosa Martos Alberto.

Miguel Ángel Herrera. Entrevista realizada el 7, 14, 21, 28 de agosto y 4, 11 de septiembre de 2010 en la ciudad de Tafí Viejo. Entrevistado por Sosa Martos Alberto.

Juan Carlos Gonzales. Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2013, en la ciudad de Tafí Viejo. Entrevistado por Sosa Martos Alberto

Félix Herrera. Entrevista realizada el 1 de julio del 2015 en la ciudad de Tafí Viejo. Entrevistado por Sosa Martos Alberto y Juan José Costilla.

Raúl Pereira. Entrevista realizada el lunes 1 de abril de 2013 en la ciudad de Tafí Viejo. Entrevistado por Sosa Martos Alberto.

Daniel Rafael Van Nieuwenhove. Entrevista realizada el día 27 de julio de 2014 en la ciudad de Tafí Viejo. Entrevistado por Sosa Martos Alberto y Juan José Costilla.

FUENTES DOCUMENTALES

Ferrocarriles Argentinos. Línea Gral. Belgrano. Departamento de Mecánica Talleres de Tafí Viejo. Guía de Visitas página. S/F

Plan de Mediano Plazo. Ferrocarriles Argentinos. 1969

Alberto Sosa Martos

Profesor auxiliar docente en Historia Social y Política, carrera de ciencias de la comunicación. Facultad de Filosofía y Letras (UNT)
Becario Doctoral CONICET
Línea de investigación movimiento obrero ferroviario tucumano.

martoalberto@gmail.com