

LOS MAQUINISTAS Y FOGUISTAS DE LOCOMOTORAS: ORGULLO, CALIFICACIÓN E IDENTIDAD PROFESIONAL EN LA CONSTRUCCIÓN DE UNA MASCULINIDAD OBRERA (ARGENTINA, PRIMERAS DÉCADAS DEL SIGLO XX)

Locomotive engineers and stokers: pride, qualification and professional identity in the construction of a working-class masculinity (Argentina, first decades of the 20th century)

DOI: <http://doi.org/10.33255/25914669/7220>

Florencia D'Uva

<https://orcid.org/0000-0001-8571-6945>

Instituto de Investigaciones de Estudios de Género

Facultad de Filosofía y Letras

Universidad de Buenos Aires

florenciaduva87@gmail.com

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Argentina

Recibido: 01/11/2023

Aprobado: 18/06/2024

Publicado: 01/07/2024

Resumen

En el funcionamiento de los ferrocarriles, los maquinistas y foguistas encargados de la conducción de las locomotoras ocuparon un lugar preponderante y destacado. Constituyeron una mano de obra estable y calificada, conformada por trabajadores que debían cumplir múltiples responsabilidades, además de formarse y rendir un examen de

idoneidad para ejercer su labor. Este artículo estudia ciertas nociones e ideas que los conductores de locomotoras articularon en torno a su oficio en la Argentina de comienzos del siglo XX. Busca entender cómo construyeron un sentido de orgullo hacia su profesión, el cual, junto con su experiencia, conocimientos prácticos y representaciones sobre su trabajo, forjó una masculinidad específica que se delineó como ideal a alcanzar.

Palabras clave: maquinistas – foguistas – ferrocarriles – trabajo - masculinidad.

Abstract

In the operation of the railways, the engine drivers and stokers in charge of driving the locomotives occupied a prominent and prominent place. They constituted a stable and qualified workforce, made up of workers who had to fulfil multiple responsibilities, in addition to being trained and taking a suitability examination to carry out their work. This article studies certain notions and ideas that locomotive drivers articulated around their occupation in Argentina at the beginning of the 20th century. It seeks to understand how they constructed a sense of pride in their profession, which, together with their experience, practical knowledge and representations of their work, forged a specific masculinity that was delineated as an ideal to be achieved.

Keywords: engine drivers – stokers – railways – work - masculinity

Introducción

A comienzos de 1908, pasados apenas unos meses de su aparición, La Fraternidad, publicación del gremio homónimo de conductores de locomotoras de la Argentina, lanzó una nota titulada "El trabajo del maquinista". Allí, además de señalar las dificultades que entrañaba el oficio de la conducción y la transmisión de los saberes que este implicaba, apuntaba algunas características del trabajo de maquinistas y foguistas:

"Pocos han de pensar cuan solitario está el maquinista durante la marcha. Permanece durante horas enteras, mirando fijamente por la ventana de la casilla, mientras señales y más señales desfilan rápidamente. Y debe divisar, sin errores que tal vez serían fatales, la que entre cincuenta le está destinada, la única de color diferente. Dado el caso de desobedecer una señal, el castigo no se hace esperar y no pasa mucho tiempo sin que todo el mundo se entere de su equivocación, publicada profusamente en las hojas diarias, pues es artículo de crónica, por cierto buscado con interés.

Muy pocas son las palabras que se cruzan entre maquinista y foguista durante la marcha, a no ser que algo ande mal y aún en estos casos, las palabras que se emplean son las más estrictamente necesarias. Aparte del ruido de la casilla, que hace la conversación imposible, cada uno tiene sus obligaciones que atender y esto sustrae toda la atención.

El foguista está tan ocupado atendiendo al fuego, la alimentación, la lubricación, que no tiene tiempo para otra cosa si se exceptúa el mirar las señales en lo que el puede. Cualquier negligencia, el menor descuido de parte del foguista, una falta en el manejo del fuego en un tren expreso, se traduce en dificultades para el maquinista, por falta de vapor. La ansiedad de este en tal caso salta a la vista; cada momento mira de reojo el nivel y el manómetro. Solo así se le ve sacar los ojos de la ventana [...].¹

Las líneas citadas permiten pensar en el cotidiano laboral de quienes conducían las locomotoras, y, en especial, en la multiplicidad de tareas que debían atender, así como en la precisión y responsabilidad que estas conllevaban. A la vez, exponen la vigilancia ejercida sobre el trabajo de los maquinistas, sometidos al escrutinio público y expuestos a sanciones e imputaciones en caso de incurrir en el más mínimo descuido. Frente a esto, y ante lo que consideraban una falta de valoración sobre su profesión, los maquinistas y foguistas organizados en La Fraternidad buscaron construir una imagen e identidad profesional basada en el orgullo y en las que la formación, el estudio y la responsabilidad constituyeron pilares fundamentales para destacar ante la opinión pública.

¹ "El trabajo del maquinista", La Fraternidad (en adelante LF) 1 de febrero de 1908, p. 6.

En la Argentina de principios del siglo XX el funcionamiento del servicio ferroviario involucró a un gran número de trabajadores que con diversas calificaciones, jerarquías, oficios, edades y nacionalidades ocuparon diversos puestos y tareas que resultaban centrales para la economía nacional, al transportar pasajeros y mercaderías desde y hacia los principales puertos del país. En los últimos años este mundo laboral fue objeto de múltiples estudios historiográficos que se sumaron a investigaciones ya clásicas que habían puesto el foco en las organizaciones sindicales (Horowitz, 1985; Gordillo, 1988). Algunos abordaron los vínculos entre los trabajadores y las empresas, particularmente las políticas asistenciales y estrategias de gestión y disciplinamiento de la mano de obra implementadas por estas (Badaloni, 2007 y 2011; Palermo, 2015); otros analizaron las relaciones entre las organizaciones gremiales ferroviarias y ciertas instituciones gubernamentales como el Departamento Nacional del Trabajo (Palermo, 2014) y la acción de los ferroviarios en el período de los primeros gobiernos radicales, haciendo hincapié en sus organizaciones y luchas sindicales y sus vínculos con ciertas corrientes políticas de izquierda (Monserrat, 2011). Incorporando la perspectiva de género al análisis, algunas investigaciones se interesaron en la participación de las mujeres y familias en las tareas laborales, organizaciones gremiales, instancias de sociabilidad y luchas colectivas de los ferroviarios (Agostini, 2021; D'Uva, 2019a y 2021a; D'Uva y Palermo, 2015; Godoy, 2023; Palermo, 2007 y 2016). A partir de ello, fue posible conocer cada vez más sobre las relaciones laborales en los ferrocarriles y sobre las experiencias de quienes se ganaban la vida trabajando en el sector.

Este artículo se centra en los maquinistas y foguistas encargados del manejo de las locomotoras, quienes ocupaban un lugar preponderante dentro de la fuerza laboral ferroviaria, al representar a un pequeño sector del total del personal y conformar un grupo más homogéneo que el resto de trabajadores, entre los cuales existían marcadas diferencias (Suriano, 1991). Sitúa el análisis en los primeros años del siglo XX, período de auge para la actividad ferroviaria, con un tendido que llegó a ser de los más extensos del mundo y en el cual se desempeñaban decenas de miles de trabajadores.² Estudia ciertas nociones e ideas que los conductores articularon en torno a su oficio y busca entender cómo construyeron un sentido de orgullo hacia su profesión, el cual, junto con su experiencia, conocimientos prácticos y representaciones sobre su trabajo, forjó una masculinidad específica que se delineó como ideal a alcanzar. Para ello, en un primer apartado se reconstruyen las tareas y labores implicadas en la conducción de locomotoras, prestando atención a las calificaciones y jerarquías existentes, así como a los saberes necesarios para desempeñar la profesión. A continuación, el análisis se detiene

² "Los ferrocarriles. Su desarrollo", La Nación 1 de enero de 1912, p. 9.

en este último punto para comprender cómo era la formación de los conductores, y, en particular, el lugar que la educación, la transmisión de conocimientos y la enseñanza profesional ocuparon a nivel sindical. Por último, se busca desentrañar las formas en las que maquinistas y foguistas vivieron sus experiencias laborales y los peligros a los que estaban expuestos. Al poner el foco en los accidentes y la muerte en el trabajo, el artículo propone explorar las nociones sobre los riesgos, exigencias y responsabilidad de la profesión que los ferroviarios articularon, y desentrañar algunos de los sentidos que imprimieron a sus vidas y trabajos.

La conducción de locomotoras: tareas, calificaciones y jerarquías

Los maquinistas y fogoneros constituyeron una mano de obra estable y calificada, conformada por trabajadores que debían formarse y rendir un examen de idoneidad para ejercer su labor.³ No cualquiera podía aspirar a iniciarse en la carrera de la conducción y las empresas establecieron diversos requisitos para acceder a estos puestos. El primer peldaño en el escalafón estaba compuesto por los limpiadores o "aspirantes" a foguista, quienes se desempeñaban en los depósitos o galpones de máquinas limpiando las locomotoras mientras se familiarizaban y aprendían sobre sus piezas y mecanismos. Cuando no eran necesarios sus servicios de limpieza, se estipulaba que se ocuparan en cualquiera de los trabajos internos del depósito o galpón, en general inherentes a la preparación y reparación de locomotoras. Si bien el trabajo era desempeñado por muchachos que promediaban los 16 años, y a los que La Fraternidad se refería como "niños" que anhelaban "hacerse hombres en el galpón",⁴ para poder ser admitido como aspirante a conductor de locomotoras y rendir examen para ser limpiador autorizado había que cumplir ciertas condiciones. Entre ellas, tener una edad y estatura mínima –que fueron variando de acuerdo a la empresa y al momento histórico–, y contar con un certificado de buena salud, el cual era otorgado por un médico de la compañía que dejaba constancia de que el candidato no padecía ninguna afección o enfermedad que pudiera oponerse al perfecto cumplimiento de su función. También, era necesario saber leer y escribir en castellano, tener buena ortografía, saber sumar, restar, multiplicar y dividir, poder hacer funcionar un inyector, conocer las distintas clases de señales, saber encender una locomotora, limpiar y sacar fuego.⁵ Considerados como provisorios,

3 Sobre las experiencias de capacitación y las luchas de los maquinistas y foguistas por regular la producción, transmisión y certificación de los saberes para su oficio, ver: Barrancos, 1989; Badaloni, 2010; Ayuso, 2016.

4 "La Fraternidad. 30º Aniversario", LF 15 de junio de 1917, p. 1.

5 "Programa de Examen de limpia máquinas para optar el nombramiento de limpia máquinas autorizado", en "Ferrocarril del Sud de Buenos Aires. Instrucciones a los maquinistas y foguistas para la alimentación de calderas con carbón. Buenos Aires. 01/07/1910", revisado 01/1914, p. 82; "Un nuevo escalafón. Ferrocarril provincial de La Plata al Meridiano Vº", LF 15 de febrero de 1919, p. 3.

a los seis meses de servicio los aspirantes debían rendir un examen para constatar la existencia de condiciones físicas e intelectuales para seguir la carrera y al año rendían otro examen para obtener el título de "aspirante autorizado" con el cual podían desempeñarse como foguistas en caso de que las necesidades del servicio así lo requiriera.⁶

Por su parte, para optar por el nombramiento de foguista efectivo los aspirantes debían tener al menos 18 años de edad y cumplir con una estatura mínima;⁷ saber hacer funcionar un inyector y aceitar y encender una locomotora, conocer ciertos aspectos de su manejo, saber limpiar y sacar fuego, limpiar tubos, ceniceros y cajas de humo, lavar la caldera y conocer las señales.⁸ Una vez convertidos en foguistas, podían ir ascendiendo de clase hasta llegar a ser "maquinistas autorizados", es decir, que podían desempeñarse como tales en caso de que por necesidades del servicio así se requiriera. Para optar por el puesto de maquinista había que tener una edad mínima –el Ferrocarril Sud, por ejemplo, hacia 1914 estipulaba 24 años–; contar con un certificado médico; haber practicado como foguista durante una determinada cantidad de tiempo; conocer las partes de la locomotora y su funcionamiento, saber desarmarla y subsanar los desperfectos que pudieran ocurrir durante la marcha; tener conocimiento sobre el vapor, el recalentamiento, los frenos automáticos, la lubricación y la revisión de una locomotora; conocer los útiles y herramientas que debían llevar las locomotoras; entender las características elementales de la combustión y conducción del fuego y comprender el sistema de señales. Era recién luego de rendir un examen en donde se certificaban estos conocimientos, que se adquiría el puesto como maquinista de última categoría, es decir de 5º clase. Las clases eran determinadas por cada compañía de acuerdo a la antigüedad del trabajador configurando así el escalafón de ascensos. En suma, llegar a ser maquinista implicaba haberse formado antes como foguista y aspirante, y ser uno de 1º clase equivalía a más de diez años de experiencia y formación.

A partir de los reglamentos internos de distintas empresas y de los reglamentos generales para ferrocarriles nacionales se pueden conocer algunas de las tareas,

⁶"Escalafón de sueldos para el personal de conducción de locomotoras", Buenos Aires, 1920, pp. 95-96; "Programa de Exámenes para la admisión de aspirantes a la Conducción de Locomotoras de los Ferrocarriles de Jurisdicción Nacional", Buenos Aires, 1931.

⁷ El requisito de la estatura, cuyo mínimo requerido fue variando con los años, estaba relacionado con la visibilidad de las señales. Se consideraba que se necesitaba una altura mínima determinada para poder distinguir las señales por entre los vidrios de las máquinas ("Escalafón de sueldos para el personal de conducción de locomotoras", Buenos Aires, 1920, p. 42 y 148).

⁸"Ley y Reglamento General de los Ferrocarriles Nacionales", Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Ferrocarriles, Buenos Aires, 1911, pp. 227-232; "Programa de Examen para optar el puesto de Maquinista", en "Ferrocarril del Sud de Buenos Aires. Instrucciones a los maquinistas y foguistas para la alimentación de calderas con carbón. Buenos Aires. 01/07/1910", revisado 01/1914, pp. 78-81; "Apuntes de un compañero. El examen de idoneidad", LF 15 de abril de 1915, p. 4.

deberes y responsabilidades que asumían los conductores, aunque lo cierto es que entre lo estipulado en las normas y el cotidiano laboral podían existir sustanciales diferencias.⁹ Maquinistas y foguistas estaban bajo las órdenes de los jefes de tracción y los jefes de depósitos de las locomotoras y, una vez en servicio, debían obedecer a los jefes de movimiento y a los guardas del tren. Debían presentarse con cierta anticipación a la hora de salida del tren y revisar la máquina minuciosamente para cerciorarse de que todo estuviera en condiciones. En caso de que se necesitara una limpieza o reparaciones, debían avisar al jefe y eran los responsables por las averías o desperfectos que pudieran ocurrir como consecuencia de su "negligencia". Los maquinistas, a cargo de la dirección y manejo en general de la locomotora, debían maniobrar el regulador, atender el sistema de señales, lubricar los ejes y movimientos de la máquina, encargarse de limpiar fuego y conservar chisperos y ceniceros en buenas condiciones, entre otras obligaciones. También debían vigilar los trabajos de preparación que incumbían al foguista y al pasaleña –en caso de que lo hubiera–¹⁰, asegurarse de la limpieza y buen arreglo del farol delantero de la locomotora, y ocuparse del abastecimiento de agua durante el camino. Las paradas en las estaciones debían ser aprovechadas para revisar y aceitar la máquina. Al finalizar el viaje y antes de retirarse del servicio, debían registrar la locomotora y dejar constancia del estado de las máquinas y, eventualmente, de la necesidad de reparaciones.

Los foguistas estaban bajo órdenes directas de los maquinistas, quienes debían instruirlos en todo lo concerniente al servicio de la locomotora de modo que se hallaran en condiciones de poder conducir llegado el caso. Eran trabajadores menos calificados que los maquinistas y sus tareas implicaban un mayor esfuerzo físico. Debían encargarse de la producción de vapor, es decir de la alimentación del fuego y la caldera –expuestos a altas temperaturas y levantando pesadas paladas de carbón, lo que podía generarles frecuentes bronquitis¹¹– y de la limpieza de las máquinas, ténder (vagón que contenía el agua y combustible), cenicero, caja de humo, pasamanos, ventanillas, faroles, e interior de la cabina de la locomotora.¹²

9 "F.C.C.B.A. Reglamento General para el uso y gobierno de los empleados de la empresa solamente", Buenos Aires, 1908; "Ferrocarril Midland de Buenos Aires. Reglamento Interno", Buenos Aires, 1911; "Ferrocarril Central de Córdoba. Reglamento general para el uso y gobierno de los empleados de la empresa solamente", Buenos Aires, 1915; "Reglamento General de los Ferrocarriles Nacionales", Boletín de Obras Públicas e Industrias, Buenos Aires, 1919.

10 Si bien la presencia de estos ayudantes era común en aquellas empresas que utilizaban leña como combustible, su presencia se generalizó a partir del estallido de la Gran Guerra en 1914 cuando la leña fue reemplazando al carbón con motivo de que Inglaterra prohibiera su exportación ("El carbón, la guerra europea y los FF.CC. Argentinos", LF 15 de agosto de 1914, p. 1).

11 "El foguista y su faena", Revista Mensual del F.C.C.A., julio 1915, p. 538.

12 A lo largo del tiempo, el tema de la limpieza suscitó numerosos desentendimientos y en varias ocasiones los foguistas protestaron por considerar que no les correspondía encargarse de ella, para la cual debía existir, afirmaban, un personal especial ("De

Estaban a cargo de la aplicación del freno a mano, la atención del manómetro (que indicaba la presión de la caldera) y el sistema de señales, y debían ayudar a los maquinistas en la lubricación de la máquina y tender, así como en todos sus trabajos. La alimentación de la caja de fuego, tarea central de la que se encargaban, era un trabajo consciente, que debía ser hecho en forma oportuna y no mecánica. Para conseguir una evaporación continua, el carbón debía ser tirado sobre la parrilla limpia, en los puntos y cantidades necesarios, lo que requería mantener un ritmo de trabajo casi constante. La alimentación de la caldera necesitaba de vigilancia y atención activa, con la introducción de agua y carbón en partes iguales. Todo esto se lograba con práctica y sólo así el foguista se convertía en un colaborador eficiente del trabajo del maquinista.¹³

Como se puede apreciar a partir del repaso realizado hasta aquí, las tareas de los conductores resultaban complementarias y cualquier negligencia o descuido por parte del foguista podía generar dificultades para el maquinista. Respecto a la complicidad necesaria para el buen desempeño de los trabajos, una nota firmada por "un consciente", un asociado que evidentemente prefería mantenerse en el anonimato, y publicada en el periódico del sindicato La Fraternidad a comienzos de 1910, llamaba la atención sobre la falta de armonía que a veces se daba entre maquinista y foguista y que "en rigor debiera existir". Advertía que no había que dejarse dominar por las pasiones al tratar con compañeros de labor y afirmaba que en la locomotora había que dejar de lado el "fardo de las contrariedades privadas", no descargar los enojos en el compañero de trabajo y ser respetuoso con las instrucciones y órdenes, así como con las contestaciones.¹⁴ La advertencia permite pensar en las dificultades que la convivencia laboral podía suscitar, y que podían tener su origen en las diferencias de jerarquía y relación de autoridad que existía entre maquinista y fogonero.

Asimismo, las tareas de los conductores implicaban arduas responsabilidades y riesgos que en reiteradas oportunidades fueron puestos de relieve tanto por los trabajadores y sus organizaciones gremiales, como por distintos organismos de prensa y hasta las mismas empresas.¹⁵ En abril de 1914, y luego de que un accidente

Mazan", LF 15 de agosto de 1914, p. 5).

13 "Sección Técnica. El largo de la casilla del maquinista en relación al trabajo del fogonero", LF 1 de octubre de 1913, p. 8; "Sección Técnica. Normas prácticas para el trabajo del foguista", LF 15 de marzo de 1917, p. 6.

14 "La armonía entre maquinista y foguista", LF, diciembre 1909 y enero y febrero 1910, p. 5.

15 "El personal de la locomotora", LF 1 de diciembre de 1913, p. 6; "El maquinista", Revista Mensual del F.C.C.A., mayo de 1912, p. 290; "El maquinista", Revista Mensual del F.C.C.A., noviembre de 1918, p. 59; "Siluetas...", Ferrocarril Central Argentino, Buenos Aires, 1933.

ferroviario se cobrara la vida de un foguista, la revista *Caras y Caretas* publicó una crónica ilustrada para divulgar la complejidad y peligros que enfrentaban los maquinistas y sus auxiliares. Para ello, un cronista había entrevistado y acompañado en un día de labor a José Molinari, un conductor de la empresa Ferrocarril Oeste con treinta y cinco años de experiencia a cuestas. La nota dejaba entrever algunas de las tareas de las que se ocupaban los conductores, pero también informaba sobre cómo transcurría el tiempo de trabajo entre mates, charlas y desayunos.¹⁶ No era la primera vez que un semanario ilustrado cubría la rutina diaria de estos trabajadores. Dos años antes, en 1912, la revista *PBT* había publicado una crónica en la que destacaba la "heroica" labor de maquinistas y foguistas. Al igual que en *Caras y Caretas*, las fotografías que acompañaban la lectura, aunque posadas y poco espontáneas, descubren algunas de las numerosas tareas que los conductores tenían a su cargo y muestran la cultura material del trabajo compuesta por herramientas, uniformes y maquinaria. Entre las tareas registradas por la lente se encontraba la revisión minuciosa de las piezas de la máquina, la lubricación de los ejes, la alimentación del fuego por parte del foguista, las paradas para abastecer de agua la locomotora, o de carbón el depósito, y el lavado del cenicero y la limpieza de los tubos una vez terminado el viaje. Recién ahí, se afirmaba, los maquinistas y foguistas podían dedicarse a su "toilette" (lavarse la cara ante un grifo de agua ubicado en el depósito) y quitarse así los restos de hollín de sus rostros, guardar las herramientas y piezas de repuesto y cambiar su traje de faena, luego de 12 o 14 horas de trabajo.¹⁷

¹⁶ "La vida del maquinista ferroviario", *CyC* 25 de abril de 1914.

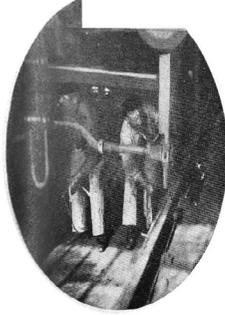
¹⁷ "Máquinas y maquinistas", *PBT*, 26 de octubre de 1912.

Foto 1. Maquinista cerciorándose de que el farol esté en buenas condiciones para alumbrar la ruta durante la marcha nocturna



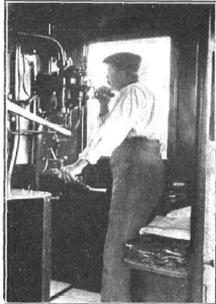
Fuente: CyC, 25/04/1914

Foto 2. Maquinista y foguista revisando las piezas de su máquina



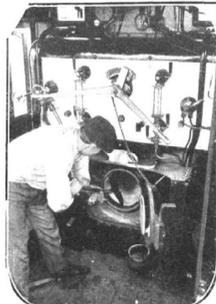
Fuente: PBT, 26/10/1912

Foto 3. Maquinista en plena tarea de conducción



Fuente: CyC, 25/04/1914

Foto 4. Foguista alimentando la caldera



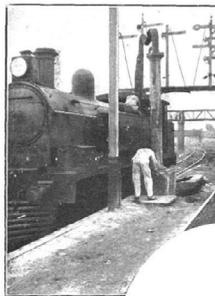
Fuente: CyC, 25/04/1914

Foto 5. Una parada para enaceitar el motriz



Fuente: CyC, 25/04/1914

Foto 6. Una toma de agua a mitad de ajuste camino



Fuente: CyC, 25/04/1914

Foto 7. Maquinista y foguista tomando mate



Fuente: PBT, 26/10/1912

Foto 8. La "toilette"



Fuente: CyC, 25/04/1914

Como se ha visto hasta aquí, el oficio de la conducción requería años de experiencia y estudio, y muchas tareas demandaban un largo período de práctica hasta llegar a ser ejecutadas con la precisión requerida. Maquinistas y foguistas buscaron destacar los conocimientos, calificación y preparación necesarias para ocupar su puesto y la importancia otorgada a la educación y formación profesional se expresó en diversas iniciativas impulsadas a nivel sindical. Entre ellas se encuentran la fundación de escuelas técnicas, la difusión de conocimientos y material de enseñanza y capacitación a través del periódico gremial y la publicación de libros y manuales que en muchos casos fueron escritos por militantes gremiales. A comienzos de 1917, al fundamentar su proyecto para crear una academia ferroviaria nacional, el maquinista y socio de La Fraternidad José Molinari – protagonista de la mencionada crónica de Caras y Caretas– apeló a la necesidad de “levantar intelectual y profesionalmente al gremio”, lograr “profesionales de gran tecnicismo” que estuvieran a la altura de los cambios y novedades introducidos en las máquinas, y alejar la profesión de la creencia vulgar “de que se trata de una simple función manual, sin estudios y responsabilidades”.¹⁸ Sus palabras permiten conocer cuáles eran algunas de las creencias y nociones existentes alrededor del oficio de la conducción y cómo los mismos trabajadores buscaron rebatirlas.

Según el relato realizado con motivo del 50º aniversario, desde su fundación, La Fraternidad se había preocupado por la elevación profesional de sus asociados a efectos de cortar con los abusos cometidos por los superiores de las empresas, quienes solían priorizar a las personas de su amistad para determinar los ascensos, guiados por caprichos y conveniencias en lugar de considerar las capacidades o estudios de los trabajadores (Chitti y Agnelli, 1939, p. 177). Por este motivo, dentro de la obra cultural y de enseñanza llevada a cabo por el gremio, la educación y preparación técnica de los asociados adquirieron una importancia central y fue el propio sindicato quien se encargó de transmitir los conocimientos necesarios para el acceso y promoción en la escala ocupacional. Para cumplir con este objetivo, en numerosas secciones sociales se fueron fundando escuelas técnicas que buscaban instruir y preparar a limpiadores y foguistas para rendir examen de idoneidad, así como ampliar el conocimiento profesional de los maquinistas. La primera experiencia tuvo lugar entre los asociados de Las Flores, quienes en 1908 decidieron abrir una escuela en donde trabajadores capacitados impartirían lecciones a los foguistas que estuvieran listos para rendir examen de maquinista. Esta fue la primera sección en instalar una escuela en el interior del país, que hasta entonces quedaba fuera de acceso a la academia de instrucción que desde 1890 funcionaba en el local central de La Fraternidad ubicado en la Capital

¹⁸ “Las escuelas técnico profesionales”, LF 1 de febrero de 1917, p. 3.

Federal.¹⁹ Hacia mediados de 1917 los asociados contaban con una amplia red de bibliotecas y escuelas que funcionaban en los locales sociales y que demostraban el "levantamiento intelectual" verificado por el gremio, y la asamblea general de delegados celebrada en marzo de ese año había aprobado un proyecto para crear una escuela técnica central en la casa propia inaugurada poco tiempo antes.²⁰

Entre algunos de los objetivos de estas academias figuraban "la enseñanza del idioma, hablado y escrito" así como "las nociones más esenciales de la aritmética y la geometría", sin descuidar por supuesto los temas de carácter estrictamente profesional.²¹ Asimismo, es importante señalar que no sólo apuntaban a la instrucción, sino que también buscaban servir como "vínculo de compañerismo".²² Aunque funcionaran dentro del gremio, las escuelas tenían sus propios estatutos, autoridades y finanzas, se sostenían con el aporte mensual de los socios que formaran parte de ellas, y que, en algunos casos, podían no pertenecer al sindicato. Su funcionamiento da cuenta del ideal de solidaridad que guiaba a sus participantes: las clases solían ser dictadas por la noche, por maquinistas voluntarios que comprendían la importancia que implicaba la instrucción de los trabajadores ferroviarios para lograr el éxito en las pruebas de idoneidad.²³ Estas iniciativas podían competir con las que impulsaban algunas empresas, como fue el caso del colegio abierto a mediados de 1917 en las oficinas que el Central Córdoba tenía en Rosario y cuyo propósito era preparar a los foguistas para rendir examen de maquinista. Según denunció el periódico gremial, el inspector Mr. Bownes, a cargo de las clases del colegio patronal, informó que aquellos foguistas que asistieran a la escuela del sindicato no pasarían los exámenes.²⁴ En otros casos las empresas podían apoyar las escuelas gremiales como había sucedido un año antes cuando la superioridad del Ferrocarril Central Argentino decidió donar un modelo

19 "Un buen ejemplo", LF 1 de septiembre de 1908, p. 7.

20 "La escuela técnica de 'La Fraternidad'", LF 15 de abril de 1917, p. 11. Para 1917 habían sido fundadas 26 escuelas técnicas en distintas seccionales de La Fraternidad (Ayuso, 2016, p. 134) y no existía "un solo local social que no tenga instalada una biblioteca, por modesta que sea" (Circular n° 12, 20 de febrero de 1917, La Fraternidad, p. 7).

21 "VARIAS", LF, n° 73, Año VI, 15 de marzo de 1913, p. 7. Si bien en estos exámenes se evaluaba el saber leer y escribir, así como nociones de aritmética, es de advertir que no se exigía contar con primaria completa, algo que se encontraba alejado de los hijos de familias obreras quienes solían dejar la escuela al iniciarse en el mundo del trabajo a una edad temprana. De ahí que estas academias cumplieran algunas funciones de escolarización básica.

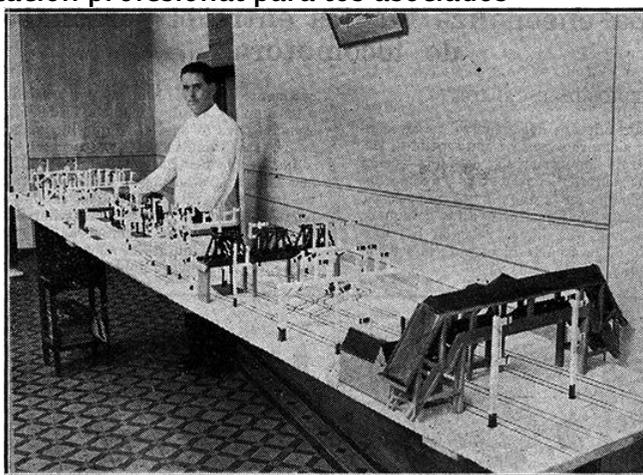
22 "Escuela Técnica", LF, n° 75, Año VI, 15 de abril de 1913, p. 8.

23 "Escuela práctica y teórica de maquinistas y foguistas ferroviarios de Cañada de Gomez", LF 20 de agosto de 1920, p. 5; "Añatuya (F.C.C.N.). Inauguración de una Escuela Técnica", LF 20 de junio de 1921, p. 9; "Trenque Lauquen (F.C.O.). Escuela 'Gallini' de maquinistas, foguistas y limpiadores, LF 5 de septiembre de 1921, p. 8; "Mendoza (F.C.P.). Escuela Técnica", LF 20 de diciembre de 1921, p. 6; Reglamento y Estatutos de la Escuela Técnica "Carlos Gallini", Rosario, 1922. "De Rosario, F.C.C.R.", LF 1 de junio de 1917, p. 6.

24 "De Rosario, F.C.C.R.", LF 1 de junio de 1917, p. 6.

de movimiento que representaba el funcionamiento de la máquina a vapor a la escuela técnica que los socios de La Fraternidad tenían en la localidad cordobesa de Villa María.²⁵ Los modelos, que en general eran elaborados por los propios ferroviarios, eran parte de los materiales de estudio presentes en las escuelas junto con los libros, compases, croquis, mapas y máquinas de escribir, tal como puede apreciarse en las fotografías publicadas en el periódico gremial de febrero de 1926 que muestran el interior de la escuela técnica de la sección Remedios de Escalada, del Ferrocarril Sud.²⁶

Foto 9: Mesa de capacitación profesional para los asociados

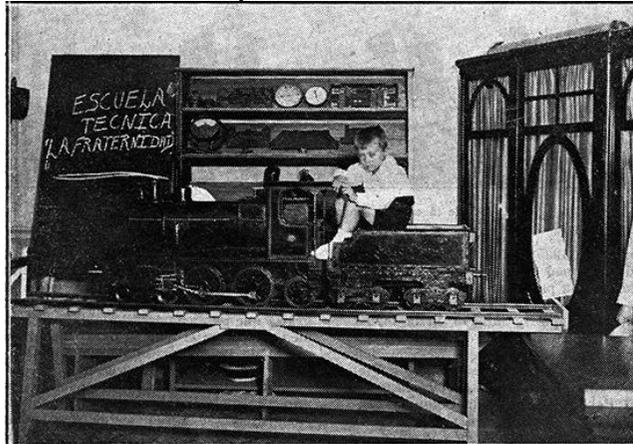


Fuente: LF 5 de febrero de 1926, p. 12

²⁵ "La capacitación profesional", LF 15 de mayo de 1916, p. 5.

²⁶ "La escuela técnica de Pergamino", LF 1 de febrero de 1917, p. 8; "De la enseñanza técnica", LF 20 de junio de 1922, p. 3. Estas escuelas, así como las bibliotecas que funcionaban en los locales gremiales, se encontraban abiertas a los familiares de los trabajadores, como sugiere la segunda imagen en la que se ve a un niño de corta edad -seguramente hijo de algún asociado- posando encima de la locomotora en miniatura. Para más información sobre este tema, ver D'Uva y Palermo, 2015.

Foto 10: Máquina en miniatura utilizada para la enseñanza



Fuente: LF 5 de febrero de 1926, p. 12

Otra iniciativa destinada a ampliar los conocimientos profesionales de los trabajadores agremiados fue la publicación de una "Sección Técnica" en el periódico sindical. Incluso, esta antecedió a la creación del periódico y apareció por primera vez en 1902, en las páginas de El conductor de Máquinas, una publicación de contenido principalmente técnico a cargo del ingeniero Mateo Lovadina, director de la academia de instrucción creada en 1890, aliado y colaborador de La Fraternidad (Larroca y Vidal, 1987, p. 259). La sección buscaba dar a conocer informes, documentos, artículos y comentarios técnicos acompañados muchas veces por grabados explicativos y pedagógicos, los cuales versaban sobre diversos temas relacionados con la conducción. A partir de 1907, la sección pasó a integrar el periódico fraternal y continuó a cargo del ingeniero Lovadina, hasta su muerte en 1925 (Chitti y Agnelli, 1939, p. 339). De manera regular publicó información para ampliar los conocimientos profesionales de los socios, orientarlos sobre problemas técnicos ferroviarios, y con el tiempo incorporó un apartado de preguntas y respuestas a donde los trabajadores podían enviar sus dudas e inquietudes. Según un aviso aparecido en el periódico en marzo de 1917, el gremio anhelaba que sus componentes fueran excelentes obreros, capaces y profesionales, para que pudieran reclamar sus derechos con mayor eficacia.²⁷ A su vez, algunos ferroviarios asociados publicaron sus propios libros de enseñanza técnica que circulaban entre los militantes gremiales al prepararse para rendir examen. Entre ellos se encontraban el Catecismo o guía práctica del maquinista, conductor de locomotoras de Aurelio Arévalo, maquinista y primer presidente de

²⁷ LF 15 de marzo de 1917, p. 6.

La Fraternidad y El movimiento Walcheart y La locomotora en movimiento, del maquinista Carlos Gallini.²⁸

Debido a los conocimientos necesarios para desempeñar su puesto, y a diferencia de lo que sucedía con otros trabajadores del ferrocarril, maquinistas y foguistas constituían un personal calificado e instruido difícilmente reemplazable. Esta cuestión fue puesta en evidencia en reiteradas oportunidades por los asociados de La Fraternidad. En el contexto de la huelga general de conductores de 1912, el gremio advirtió sobre los peligros de que personal inexperto, sin certificado de idoneidad, condujera las máquinas.²⁹ Al tomar nota de que algunas empresas estaban tomando a trabajadores no capacitados para reemplazar a los huelguistas, maquinistas y foguistas denunciaron que estos no conocían los tecnicismos del oficio o adolecían de defectos físicos que les impedían desempeñar la conducción correctamente.³⁰ A la vez, señalaron que el principal afectado era el público, que quedaba expuesto a los peligros e inconvenientes que pudiera causar el personal incompetente.³¹ En la coyuntura del conflicto, su reemplazo a cargo de "adventicios" permitió a los huelguistas articular ciertas nociones sobre la responsabilidad y peligros inherentes a la profesión, que sirvieron para reforzar la base de sus reclamos e inclinar buena parte de la opinión pública en su favor. Con los constantes atrasos, accidentes, destrozos del material y otros inconvenientes causados por la impericia del nuevo personal, los huelguistas fueron legitimando sus demandas, contraponiendo a los adventicios su propia imagen de trabajadores experimentados, disciplinados y capacitados, y reforzando la idoneidad y capacitación que se necesitaba para desempeñar los oficios de maquinista y foguista.³²

28 Un nuevo libro profesional", LF 15 de abril al 31 de mayo de 1918, p. 16; "La locomotora en movimiento", LF 15 de julio de 1919, p. 3; "El nuevo libro de Gallini. Su prólogo", LF 1 y 15 de agosto de 1919, p. 3.

29 "Conflictos obreros", La Nación, 4 de enero de 1912, p. 11. Al comenzar 1912 los maquinistas y foguistas agremiados en La Fraternidad se declararon en huelga paralizándolo casi totalmente el tráfico de ferrocarriles. Entre sus principales reclamos se encontraba la necesidad de contar con una reglamentación que estipulara de forma clara y uniforme los tiempos de trabajo y descanso, así como las escalas de ascensos y salarios. El paro se extendió durante 52 días y fue levantado sin que lograran satisfacerse las demandas obreras. Para más información sobre este conflicto, ver D'Uva, 2018.

30 "El conflicto de los maquinistas", La Prensa, 6 de enero de 1912, p. 11.

31 "Las huelgas. Acuerdo de ministros", La Nación 9 de enero de 1912, p. 11. La principal demanda que había motivado la huelga de conductores había sido la necesidad de contar con una reglamentación con tiempos razonables de trabajo y descanso. En su fundamentación, maquinistas y foguistas apelaron -entre otras cosas- a la ardua responsabilidad y riesgos que conllevaba su tarea. Afirmaban que debían gozar de excelentes condiciones para afrontar el peligro "con sangre fría" y que el reglamento debía contemplar las necesidades del servicio, pero también las de la seguridad pública ("Esclavitud" y "Nota al Ministro del Interior", LF 1 de abril de 1911, p. 1 y p. 3).

32 Finalizada la huelga, en mayo de 1912, el periódico gremial advertía sobre el peligro de los foguistas "improvisados" -ingresados al servicio durante el conflicto- que, al no tener experiencia ni conocimiento de las cuestiones más básicas de la profesión,

En suma, los trabajos en la conducción de máquinas implicaban gran responsabilidad, no sólo porque maquinistas y foguistas debían acatar las normas estipuladas en los reglamentos, cumplir una determinada cantidad de horas en servicio, y tener una serie de conocimientos específicos, sino también porque debían estar preparados para enfrentar una multiplicidad de situaciones imprevistas como atrasos, accidentes, factores climáticos, entre otras. Como había informado la nota publicada en La Fraternidad con la cual se inició este artículo, estas cuestiones no se aprendían en ningún libro y era sólo a partir de la experiencia y los años de servicio que los maquinistas llegaban a conocer la máquina al punto de "ser parte de ella".³³

Accidentes, riesgos y responsabilidad profesional

El hecho de que La Fraternidad publicara una "Sección Técnica" en su periódico, así como libros de enseñanza donde se especificaban cuestiones relativas al funcionamiento de las máquinas, avances tecnológicos, detección de posibles errores, entre otras cuestiones, sin dudas tenía que ver con la conciencia que los propios ferroviarios tenían de la competencia, deberes y peligros que implicaba su profesión, y por ende de la formación y conocimientos técnicos necesarios para desempeñarla responsablemente. Incluso, una nota publicada por el gremio en mayo de 1908 advertía que para disminuir la cantidad de muertos y heridos en los accidentes ferroviarios, no bastaba con exigir a las empresas las medidas de seguridad necesarias para efectuar el servicio. También se necesitaba que el personal, "de cuya competencia y actividad depende la regularidad del servicio en casos ordinarios", supiera cómo actuar en situaciones imprevistas para evitar una catástrofe. Y para ello, según afirmaba, la educación era fundamental. Comparando la profesión ferroviaria con la carrera militar, explicaba que

"Del mismo modo que los militares, para prepararse en el arte de la guerra estudian la historia de las batallas libradas por los grandes capitanes para conocer los medios de que se han valido para conseguir la victoria y las causas que han determinado la derrota de los vencidos y el modo como habrían podido evitarla, del mismo modo todos los empleados encargados de la dirección de los trenes como los jefes de estación, los señaleros, los guarda-trenes, pero particularmente los maquinistas conductores de locomotoras, deben conocer la historia de los accidentes ferroviarios sucedidos ó evitados, describiéndose el modo como se habrían podido salvarlos ó los

obstruían la tarea de los maquinistas, quienes ya no sólo tenían que vigilar sus máquinas y trenes, sino también al mismo fogonero que los acompañaba ("Los fogoneros improvisados", LF 1 de mayo de 1912, p. 4).

33 "El trabajo del maquinista", LF 1 de febrero de 1908, p. 6.

medios empleados para impedir la catástrofe ó disminuir sus consecuencias."³⁴

Con el fin de prevenir, el gremio llamaba a sus socios –de quienes se esperaba extrema responsabilidad y preparación– a leer las noticias sobre accidentes ferroviarios como una enseñanza útil para saber cómo actuar a fin de evitar un siniestro. De este modo, es factible pensar que las noticias sobre accidentes publicadas en las páginas del periódico gremial no eran tan solo denuncias, sino que también perseguían fines pedagógicos.

Las labores desempeñadas de manera cotidiana por maquinistas y foguistas conllevaban múltiples riesgos y peligros que podían ir desde heridas leves, pasando por incapacidades permanentes que imposibilitaban continuar en el puesto de trabajo, hasta la muerte como consecuencia de un accidente ocurrido en servicio. Frente a estos riesgos inherentes a la profesión, lejos de la aceptación, indiferencia o resignación, los trabajadores de las locomotoras expusieron reclamos, quejas y denuncias sobre sus condiciones laborales que, entre otras cuestiones, apuntaban a la falta de mantenimiento del material rodante y las vías, las violaciones a los descansos y las recargas de trabajo en las que incurrían las empresas y que, según afirmaban, los exponían a sufrir accidentes. En general, señalaban la negligencia y desidia de las compañías ferroviarias que –de acuerdo al gremio– en busca de tener más ganancias con el menor costo posible, cometían todo tipo de irregularidades poniendo en peligro a sus trabajadores y pasajeros. Así, una de las quejas más frecuentes tuvo que ver con el descuido y mal estado de muchas de las instalaciones como consecuencia de la "economía" de las empresas que, según afirmaban numerosas notas publicadas en el periódico sindical, no realizaban un mantenimiento adecuado del material rodante y las vías. En este sentido, denunciaban la ausencia de medidas de seguridad necesarias para prevenir accidentes, inclusive cuando algunos trabajadores habían informado y advertido sobre posibles peligros,³⁵ acusaban a las superioridades de desestimar las advertencias del personal o de ni siquiera poseer los elementos necesarios para efectuar las reparaciones en debida forma,³⁶ y también apuntaban contra las autoridades nacionales, a quienes acusaban de no controlar a las empresas que se manejaban a su antojo sin respetar las leyes y reglamentaciones nacionales

34 "Útil enseñanza del estudio de los accidentes ferroviarios y de las causas que los han producido", LF 1 de mayo de 1908, p. 5.

35 "El grave accidente de Golf (F.C.C.A.). Muerte del Compañero Colombo. Grandiosa manifestación de duelo", LF 15 de abril de 1914, p. 1; "Las trampas de las vías y las de las Empresas", LF 15 de diciembre de 1914, p. 2.

36 "De Gálvez. F.C.R.", LF 1 de mayo de 1908, p. 7; "Corral de Bustos. F.C.C.A.", LF 1 de febrero de 1909, p. 7; "F.C.P. De Villa Mercedes", LF 1 de diciembre de 1911, p. 10.

vigentes.³⁷

Al mismo tiempo se denunciaron los intentos por culpabilizar, mediante la aplicación de multas, suspensiones y exoneraciones, a los trabajadores que se accidentaban.³⁸ Incluso, fue común que maquinistas y foguistas fueran detenidos en casos de accidentes, sobre todo cuando había daños a terceros, como sucedía en los arrollamientos de personas. Una de las quejas recurrentes en las páginas del periódico sindical tenía que ver con la detención y criminalización de los trabajadores accidentados en servicio, muchos de los cuales llegaron a ser condenados a prisión.³⁹ Distintas notas a lo largo de los años se encargaron de denunciar los malos tratos recibidos por los trabajadores durante su estadía en las comisarías, y acusaron a las autoridades de las empresas por no intervenir para liberar a su personal.⁴⁰ Frente a esta situación, la ayuda y solidaridad gremial resultó vital y la dirigencia de La Fraternidad buscó colaborar de distintas maneras con los socios que eran detenidos, ya fuera enviando comida o brindando el servicio de abogados consultores.⁴¹

En variadas oportunidades el gremio se encargó de resaltar la ardua tarea y responsabilidades que asumían los maquinistas y foguistas de locomotoras, señalando que su compromiso y conocimientos en general no eran reconocidos por las empresas ni los usuarios. Por este motivo, cuando se publicaba algún reconocimiento a la labor de los conductores, como fue el caso de las mencionadas crónicas de las revistas Caras y Caretas y PBT, este solía replicarse en las páginas del periódico sindical. Esto mismo sucedió a comienzos de 1910 cuando se reprodujo la carta enviada por un observador "imparcial" al diario The Standard de Bahía Blanca. Allí, este viajero reconocía la enorme y responsable labor del

37 "El Central de Bs. As. Completo desbarajuste", LF 1 de septiembre de 1909, p. 3.

38 "Del Central Norte. Continúan los concretos", LF 1 de junio de 1908, p. 6; "De Sección Talleres F.C.C. Córdoba", LF 1 de marzo de 1910, p. 7; "Las tramas de las vías y las de las Empresas", LF 15 de diciembre de 1914, p. 2.

39 "Asunto Romera", LF 1 de abril de 1908, p. 2; "La prisión por accidentes en servicio. La prisión del compañero Iglesias", LF 15 de agosto de 1912, p. 3; "Del Argentino del Norte", LF 1 de noviembre de 1913, p. 7; "Las prisiones por accidentes ferroviarios. Libertad de los detenidos del Rosario", LF 15 de mayo de 1914, p. 3; "Una condena injusta. La prisión del maquinista Mezzorano. Gestiones de La Fraternidad", LF 1 de junio de 1915, p. 4.

40 "En el Noroeste Argentino. Las policías de tierra adentro", LF 1 de marzo de 1908, p. 5; "En plena cafrería", LF 1 de abril de 1910, p. 2; "La prisión por accidentes en servicio. La prisión del compañero Iglesias", LF 15/ de agosto de 1912, p. 3; "De Villa Mercedes. La prisión del personal por accidentes ferroviarios", LF 15 de febrero y 1 de marzo de 1913, p. 5; "Las prisiones por accidentes ferroviarios. Libertad de los detenidos del Rosario", LF 15 de mayo de 1914, p. 3; "La prisión de los compañeros Fagan y Hardy", LF 1 de julio de 1913, p. 2; "Accidente ferroviario. Prisión del maquinista Colombo. La negligencia de una empresa", LF 1 de octubre de 1914, p. 3; "Los accidentes ferroviarios en Santa Fe. Los casos de los maquinistas Biffi y Peressni", LF 15 de mayo de 1915, p. 4; "Una buena actuación", LF 15 de mayo de 1916, p. 8; "Buscando una solución 'LA FRATERNIDAD' redita y amplía su capítulo de cargos", LF 15 de julio de 1917, p. 2.

41 "Dr. Agustín B. Gambier", LF 1 de mayo de 1909, p. 3.

maquinista y foguista que habían conducido "en medio de un tiempo inclemente", con una tormenta de viento, lluvia y granizo y no dudaba en calificar de "heroica" su tarea. El organismo fraternal afirmó que trascibían la correspondencia como "un contraste a las muchas noticias que publica el periodismo y en las que, debido a la superficialidad con que se tratan los importantes asuntos del complicado engranaje ferroviario y en particular del trabajo del personal de máquinas, cuya labor es aún poco conocida por la inmensa mayoría del público lector, se deslizan gratuitos comentarios".⁴² Unos años más tarde, a fines de 1913, se publicó una reflexión del maquinista y socio gremial José Almarza sobre cuan pocas eran las personas que, al hacer un viaje en ferrocarril, dirigían su atención hacia el personal de locomotoras. Mientras que algunos se concentraban en admirar las dimensiones de la locomotora e intentaban descifrar su mecanismo, cegados por la magnitud de la "mole", olvidaban pensar sobre "esos dos trabajadores que se mueven activamente dentro de un estrecho espacio". Y sobre estos, declaraba: "esos dos oscuros soldados del trabajo, cuyos méritos no se justiprecian, son el alma, la vida del monstruo. Sin ellos, la máquina que causa admiración tanta a los que la contemplan, sería una masa inerte, o un monstruo desatinado". Por este motivo, aseguraba, los conductores debían ser los verdaderos merecedores de la admiración de la gente y debían ser glorificados como "dioses del trabajo".⁴³

Por el contrario, fueron varias las ocasiones en que el sindicato denunció la manera en que la prensa abordaba la labor de los conductores, en especial el tema de los accidentes de trabajo, y apuntó contra los cronistas que "tratando el tema con ligereza" y mostrando su "ignorancia sobre las responsabilidades de la profesión ferroviaria", culpaban a los trabajadores por los accidentes en los ferrocarriles.⁴⁴ Tras producirse, a mediados de 1927, un choque de trenes como consecuencia del cual fallecieron 30 personas, entre las cuales se contaban 19 trabajadores, numerosas crónicas atribuyeron el accidente a la impericia del personal que "iba alcoholizado", versión que fue desmentida por el jefe de policía que intervino en el caso.⁴⁵ Al respecto, un asociado publicó una nota en el periódico gremial calificando de "ingratos" a los corresponsales y editores que habían contribuido a reproducir esa información y afirmaba estar "indignado" con la forma en que el

42 "El trabajo del maquinista y foguista", LF 1 de marzo de 1910, p. 10.

43 "El Personal de locomotora", LF 1 de diciembre de 1913, p. 6.

44 "Los accidentes ferroviarios. Cómo se hace la crónica", LF 1 de julio de 1908, p. 1; "Noticias de policía", LF 1 de noviembre de 1908, p. 3; "Ligerezas periodísticas", LF 1 de mayo de 1909, p. 2; "Los accidentes ferroviarios", LF 1 de julio de 1909, p. 6; "Nuevos accidentes en el G.O.A.", LF 1 de agosto de 1910, p. 3; "De Justo Daract. El triple choque de la estación Levalle", LF 1 de febrero de 1913, p. 8.

45 "La gran catástrofe de Alpatocal (P.)", LF 20 de julio de 1927, p. 5; "El choque de Apatacal", El Obrero Ferroviario, 1 de agosto de 1927, p. 1.

“vulgo inconsciente” gratificaba al personal de máquinas, pese al riesgo que sus vidas corrían en el desempeño de su deber.⁴⁶

En contraposición, las denuncias y crónicas obreras que informaron sobre riesgos y accidentes, buscaron destacar al personal cuya responsabilidad y labor no eran, según se afirmaba, debidamente reconocidas por las empresas, el Estado ni la opinión pública en general. La idea del trabajador entregado a su profesión cuya responsabilidad y conocimientos el público ignoraba fue reiterada cada vez que se narró un accidente, sobre todo cuando se producían choques o descarrilamientos de magnitud que involucraban trenes de pasajeros y conductores fallecidos o heridos. Los discursos de la prensa gremial coincidían en señalar el sacrificio de los maquinistas y foguistas, su celo por cumplir el deber, las cualidades que hacían a la profesión y la entrega absoluta que llevaba a que los trabajadores, literalmente, dejaran la vida por el trabajo. Al destacar ciertas características de los trabajos ferroviarios, exaltaban atributos como la valentía, el coraje y la entrega, que contribuyeron a delinear los contornos de una masculinidad heroica y honorable que buscó dotar de valor y prestigio a la labor ferrocarrilera y a quienes la llevaban adelante. En especial, al referirse a los conductores que fallecían en el desempeño de la profesión, se condensaban ideas, nociones y significados sobre el trabajo, la identidad y la muerte obrera que en muchos casos contribuían a construir la idea del trabajador fallecido como un “mártir” con cualidades heroicas.

A comienzos de 1913, al informar sobre la muerte del maquinista Juan Arévalo, en un accidente ocurrido el 18 de diciembre de 1912 en el Ferrocarril Central Norte, el periódico de La Fraternidad realizó una crónica pormenorizada del suceso. Allí, además de narrar los hechos que habían desencadenado el choque, apuntó contra la economía de la empresa que dejaba muchas estaciones en manos de personas incompetentes o menores de edad. Al relatar la muerte del maquinista, informó que este había agonizado “firme, en el puesto de trabajo”, con su pierna atravesada por la manija de la palanca de marcha mientras que, a tan solo unos metros, el foguista se encontraba aprisionado bajo la caja de fuego y tapado por más de 1000 kilos de carbón. Según la crónica, las últimas palabras de Arévalo, quien desde hacía diez años formaba parte de la organización gremial, causaron honda impresión al solicitar “salven a mi pobre compañero que se está quemando”.⁴⁷ El relato presentaba a un trabajador sacrificado por su profesión, que había muerto “firme” en su puesto de trabajo, víctima de la negligencia de la empresa, y preocupado hasta último momento por la suerte de su compañero foguista.

46 “Como trabaja el personal de máquinas”, LF 20 de agosto de 1927, p. 32.

47 “De Güemes. Horrible catástrofe. Muerte del compañero J. Arévalo”, LF 1 de febrero de 1913, p. 7.

Asimismo, al despedir y homenajear a los conductores que perdían la vida como consecuencia de un accidente de trabajo, los ferroviarios reunieron ideas y nociones sobre las responsabilidades, riesgos y peligros de su profesión, las cuales estuvieron fuertemente ligadas a ciertos roles de género que prescribían particulares maneras de ser varón y trabajador. Así, los discursos pronunciados en los actos de sepelio destacaron el sacrificio realizado por los maquinistas y foguistas, trazaron paralelismos entre sus muertes y las muertes bélicas, refirieron a las locomotoras como "bestias" o "monstruos desbocados" a los que el maquinista debía domar, y configuraron la idea del trabajador accidentado como una "víctima del trabajo" o "del cumplimiento del deber".⁴⁸ De este modo, la muerte en el trabajo se presentó como una muerte honorable y asumir los riesgos, exponer el cuerpo y morir "en el cumplimiento del deber", convertía a los trabajadores en héroes y mártires que encarnaban la valentía, el valor y la responsabilidad que, de acuerdo al gremio, resultaban atributos fundamentales para la organización de los ferroviarios (D'Uva, 2019b, 2021b). A partir de ello, se fue delineando un lenguaje sobre la masculinidad que, al igual que sucedió en otros sindicatos (Scheinkman, 2015; Palermo, 2017), los ferroviarios usaron para constituirse como organización, disciplinar a sus miembros y expresar sus reclamos, intereses y demandas.

Además de señalar el riesgo de los accidentes, los trabajadores agremiados en La Fraternidad resaltaron el esfuerzo y sacrificio físico general que realizaban los conductores. En este sentido, una nota sobre la jubilación ferroviaria publicada en el periódico del gremio en septiembre de 1917 se encargó de señalar que, a causa de las exigencias del trabajo en las máquinas, eran muy pocos los maquinistas y foguistas que llegaban a los 55 años -la edad estipulada para retirarse- sanos y en "pleno goce de energías físicas". Inclusive, afirmaba, eran común que pasando los 45 años de edad y después de 20 de trabajo se encontraran afectados por lesiones orgánicas, siendo las más comunes las del corazón y la vista. Por este motivo, explicaba, numerosos maquinistas que no habían alcanzado aún ese límite de edad y de años de trabajo, se encontraban trabajando en servicios poco delicados porque físicamente no podían hacerlo en otros de mayor responsabilidad.⁴⁹ Nuevamente, al apuntar y destacar las consecuencias que la labor de la conducción implicaba para el físico de los conductores, el gremio buscaba que se reconociera y valorara la profesión y a quienes a ella se dedicaban, al tiempo que contribuía a dotar de orgullo el oficio y a forjar una identidad común y compartida.

48 "Juan Tuní", LF 15 de agosto de 1916, p. 8; "El grave accidente del Golf (F.C.C.A.)", LF 15 de abril de 1914, pp. 3-4; "Las tragedias de la profesión", LF 20 de marzo de 1921, p. 4.

49 "Sobre jubilación ferroviaria", LF 1 de septiembre de 1917, p. 8.

Conclusión

Los conductores de locomotoras se reconocieron como parte de un sector laboral diferencial dentro del mundo ferroviario, atravesados por experiencias en común que trascendían las diferentes empresas y categorías ocupacionales. En parte por este motivo, desde temprano -1887- lograron crear una organización fuerte y nacional que aunó al conjunto de los trabajadores. Al poner el foco en las tareas que realizaban, en los requisitos y formación necesaria para poder desempeñarse en ellas, así como en los riesgos y responsabilidad que debían asumir en su cotidiano laboral, esta pesquisa mostró que los maquinistas y foguistas buscaron poner en valor su profesión, ganar reconocimiento y respetabilidad a partir de exaltar ciertos atributos y características de su trabajo. A partir de ello, aspiraron, asimismo, a legitimar sus reclamos y demandas, creando sentidos en torno al trabajo en los ferrocarriles, los cuales estuvieron permeados por ideas y prescripciones de masculinidad en las que el riesgo físico, la valentía, la entrega y la responsabilidad ocuparon un lugar central.

Una nota publicada en el periódico gremial a fines de 1927 permite conocer cuáles eran algunas de las nociones y percepciones que se combinaban a la hora de argumentar sobre la importancia de la labor de los conductores. Allí, el maquinista Juan Giraudo exponía sobre la importancia de la profesión, las vicisitudes de la carrera y las obligaciones y responsabilidades a las que el conductor estaba sujeto. Explicaba que su vida era insegura y que sobre la máquina la entrega era total, se era el alma de la locomotora y el celoso guardián de vidas y bienes ajenos. El maquinista, afirmaba, sufría las inclemencias del tiempo estoicamente, ya que el tren debía llegar sin que hubiera disculpas para su estado orgánico. No podía alegar cansancio, debía cumplir con su deber, olvidando su hogar y los suyos ya que por encima de sus afectos y sus preocupaciones estaba la sociedad y el reglamento que debía seguir a rajatabla. Ponía el foco, asimismo, sobre cómo el maquinista creaba riquezas, al transformar el valor de las cosas transportadas, y destacaba sus conocimientos, invocando que no cualquiera podía desempeñar el puesto, siendo necesario recorrer un largo trecho de aprendizaje, de práctica y examen reglamentados, estudiar y estar al día con las mejoras y perfeccionamientos de la técnica.⁵⁰ A partir de la reflexión de este trabajador es posible advertir que la exposición al peligro, la responsabilidad, el rol en la economía nacional y la preparación, constituían elementos centrales en la justificación de la trascendencia del trabajo de la conducción.

Apelar a los sacrificios que realizaban y a la importancia de su labor fue una

50 "Importancia de la profesión de maquinista", LF 5 de noviembre de 1927, p. 35.

manera de poner en valor la profesión, lograr respetabilidad y reconocimiento, así como atribuirse un status y honor particular. Maquinistas y foguistas supieron explotar la situación que ocupaban –al controlar una actividad fundamental para la economía del país– y exaltar la importancia de su trabajo con el cual contribuían al “engrandecimiento”, “modernización” y “progreso” nacional.⁵¹ Esto los diferenció de otros trabajadores y colaboró en la construcción de una identidad común en la que el orgullo y el prestigio adquirieron un rol preponderante en contraposición a ciertas posturas que minimizaban o no tomaban en consideración los riesgos implícitos, e incluso mortales, que conllevaba la profesión. Por todo esto, es posible afirmar que para los conductores de locomotoras la profesión no solo fue un medio para ganarse la vida, sino que también les brindó un sentido de identidad y pertenencia que los llevó a estar dispuestos a dejar la vida por el trabajo.

51 “El personal de la locomotora”, LF 1 de diciembre de 1913, p. 6; “La Fraternidad. 30º Aniversario”, LF 15 de junio de 1917, p. 1.

Bibliografía

- Agostini, L (2021).** "La comunidad ferroviaria de Laguna Paiva frente a las políticas desarrollistas. Argentina, 1961". *Secuencia*, (111), 1-30. <https://doi.org/10.18234/secuencia.v0i111.1795>
- Ayuso, L. (2016).** *Red de escuelas técnicas de autogestión obrera. "La Fraternidad" entre la política y la pedagogía. (1887-1927)* [Tesis doctoral en Ciencias de la Educación, Facultad de Filosofía y Letras, UBA]. <http://repositorio.filo.uba.ar:8080/xmlui/handle/filodigital/4369>
- Badaloni, L., (2007).** Prácticas paternalistas. Sus alcances y límites en el disciplinamiento y control de la mano de obra: el caso del Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo XX en Rosario y alrededores". *Anuario IEHS*, (22), 507-524. <https://anuarioiehs.unicen.edu.ar/2007.html>
- Badaloni, L., (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*, (1), 109-134.
- Badaloni, L. (2011).** "La familia ferroviaria a principios del siglo XX. Bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino". En Dicósimo, D. y Simonassi, S. (comps.). *Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social*. Prohistoria, 143-157.
- Barrancos, D. (1989).** "Organización obrera y formación laboral a principios de siglo: los maquinistas y trabajadores gráficos". Universidad Tecnológica Nacional.
- Chitti, J.B. y Agnelli, F. (1939).** *Cincuentenario de La Fraternidad*. Kavaschino H.
- D'Uva, F. y Palermo, S. (2015).** "Vida sindical y sociabilidades masculinas: los trabajadores ferroviarios en la Argentina de principios del siglo XX". *Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda*, (7), 37-58. <https://doi.org/10.46688/ahmoi.n7.134>
- D'Uva, F. (2018).** "Un episodio en la lucha por la reglamentación del trabajo ferroviario en la Argentina: la huelga de maquinistas y fogoneros de 1912". *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, (36), 9-34. https://asihf.org/wp-content/uploads/2024/03/TST36_1.pdf
- D'Uva, F. (2019a).** "Ayuda mutua, solidaridad gremial y género entre los trabajadores ferroviarios. Argentina, 1912-1917". *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*. (51), 87-122. <http://revistascientificas.filo.uba>.

[ar/index.php/boletin/article/view/6582](https://doi.org/10.35305/eishir.v9i25.1009)

D'Uva, F. (2019b). "Masculinidades obreras en los ferrocarriles: fuerza física, riesgos y responsabilidad profesional en la Argentina de principios del siglo XX". *Estudios del ISHIR*, (25), 1-22. <https://doi.org/10.35305/eishir.v9i25.1009>

D'Uva, F. (2021a). "Los trabajos de mujeres y menores en los ferrocarriles de la Argentina a comienzos del siglo XX". *Trashumante. Revista Americana de Historia Social*, (18), 146-167. <https://doi.org/10.17533/udea.trahs.n18a07>

D'Uva, F. (2021b). "Los trabajadores ferroviarios ante los accidentes de trabajo. Denuncias, reclamos y demandas en la Argentina de comienzos del siglo XX". *Revista Latinoamericana De Trabajo Y Trabajadores*, (3), 115-143. <https://doi.org/10.48038/revlatt.n3.51>

Godoy, S. (2023). "Mujeres guardabarreras del ferrocarril en los cruces entre el trabajo y la vida familiar: jornada laboral, modalidades y saberes tácitos (Argentina, primera mitad del siglo XX)". *Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo*, 7(15), 1-28. <https://ojs.ceil-conicet.gov.ar/index.php/lat/article/view/1014>

Gordillo, M. (1988). *El movimiento obrero ferroviario desde el interior del país (1916-1922)*. CEAL.

Horowitz, J. (1985). "Los trabajadores ferroviarios en la Argentina, 1920-1943. La formación de una elite obrera". *Desarrollo Económico*, 25 (99), 421-446.

Larroca, J. y Vidal, A. (1987). *Centenario de La Fraternidad. 1887 -20 de junio- 1987. Aporte para la historia del sindicalismo argentino*. La Fraternidad.

Monserat, M. A. (2011). "Los trabajadores ferroviarios: sus luchas y organizaciones sindicales en el contexto de la Argentina gobernada por el radicalismo (1916-1930)". *Cuadernos del Ciesal*, (10), 97-118. <https://rephip.unr.edu.ar/server/api/core/bitstreams/db39187d-7b7c-4f9e-9aea-fcfee730b4d/content>

Scheinkman, L. (2015). "'¿Donde están los machos?' Sindicalización anarquista, masculina y femenina, en la industria del dulce (Buenos Aires, 1920-1929)", *Archivos*, (7), 15-35. <https://doi.org/10.46688/ahmoi.n7.133>

Palermo, H. (2017). *La producción de la masculinidad en el trabajo petrolero*. Biblos.

Palermo, S. (2007). "¿Trabajo masculino, protesta femenina? La participación de la mujer en la gran huelga ferroviaria de 1917". En Bravo, M. C.; Gil Lozano, F. y Pita, V. (comps.). *Historias de luchas, resistencias y representaciones. Mujeres en la Argentina, siglos XIX y XX*. Editorial de la Universidad Nacional de Tucumán, 9-121.

- Palermo, S. (2016).** *“El derecho a mantener el hogar: las demandas obreras en la gran huelga ferroviaria desde una perspectiva de género. Argentina, 1917”*. En Andújar, A. (et. al). *Vivir con lo justo. Estudios de historia social del trabajo en perspectiva de género. Argentina, siglos XIX y XX*. Prohistoria, 81-101.
- Palermo, S. (2014).** *“La acción del Departamento Nacional Del Trabajo frente a los conflictos laborales en los ferrocarriles y su intervención en la gran huelga de 1917”*, en Lobato, M. Z. y Suriano, J. (comp.). *La sociedad del trabajo. Las instituciones laborales en la Argentina (1900-1955)*. Edhasa, 57-83.
- Palermo, S. (2015).** *“La racionalización del trabajo en la Argentina de principios del siglo XX: el caso de los Ferrocarriles del Estado”*. *H-industri@*, (16), 35-66. <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/56057>
- Suriano, J. (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”, (4), 91-115.