

XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán, 2007.

Talleres Ferroviarios de los Ferrocarriles del Estado. El Papel de la Escuela de Arte y Oficios de Tafí Viejo en la Capacitación y Formación de la Mano de Obra, Tucumán 1923-1945.

Blanco, María Beatriz (UNT).

Cita:

Blanco, María Beatriz (UNT). (2007). *Talleres Ferroviarios de los Ferrocarriles del Estado. El Papel de la Escuela de Arte y Oficios de Tafí Viejo en la Capacitación y Formación de la Mano de Obra, Tucumán 1923-1945. XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-108/961>

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

**XI° JORNADAS INTERESCUELAS/ DEPARTAMENTOS DE HISTORIA
Tucumán, 19 al 22 de Septiembre de 2007**

Título: Talleres Ferroviarios de los Ferrocarriles del Estado. El Papel de la Escuela de Arte y Oficios de Tafí Viejo en la Capacitación y Formación de la Mano de Obra, Tucumán 1923-1945

Mesa Temática Abierta: 106: Transporte, Comunicaciones y Servicios Públicos en América Latina en los Siglos XIX y XX. Estado, Empresarios e Inversión Extranjera.

Universidad, Facultad y Dependencia: Universidad Nacional de Tucumán, Facultad de Ciencias Económicas, Cátedra de Historia Económica.

Autora: Blanco, María Beatriz, Jefa de Trabajos Prácticos.

Dirección: Diego de Villarroel 1125, 4000 San Miguel de Tucumán

Teléfono: 0381-428 1722

Dirección de correo electrónico: bblanco@herrera.unt.edu.ar

TALLERES FERROVIARIOS DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO. EL PAPEL DE LA ESCUELA DE ARTE Y OFICIOS DE TAFÍ VIEJO EN LA CAPACITACIÓN Y FORMACIÓN DE LA MANO DE OBRA, TUCUMÁN 1923-1945

MARÍA BEATRIZ BLANCO
*Facultad de Ciencias Económicas,
Universidad Nacional de Tucumán. Argentina*
E-mail: bblanco@herrera.unt.edu.ar

1. Introducción

Este trabajo es el comienzo de un proyecto de investigación más amplio sobre los Talleres Ferroviarios de Tafí Viejo¹. El Objetivo general de esta ponencia es referirnos acerca del desempeño del sistema de enseñanza técnica implementado por el Estado durante 1923 a 1945 y si el mismo cumplió con el propósito de capacitar a los trabajadores de los talleres de acuerdo a las políticas educativas que tuvieron los distintos gobiernos que actuaron en estos años. Para ello nos proponemos estudiar el origen, evolución y funcionamiento de este establecimiento cuyo principal objetivo era capacitar a los futuros obreros en los distintos oficios, de manera tal que al finalizar su preparación esta les posibilitara ingresar como trabajadores de los talleres ferroviarios y que al mismo tiempo, el Estado en su papel de empresario, proveedor de servicios públicos, pueda contar con suficiente mano de obra local capacitada.

Para ello analizaremos el papel que ocupaban los talleres ferroviarios como industria mecánica, dentro de la economía nacional. Continuaremos examinando el interés que la capacitación obrera y la formación en los oficios era para los gobernantes, una alternativa educacional imbricada con algún posible proyecto de industrialización en la Argentina. Y por último, estudiaremos las características que tuvo la organización de la Escuela Nacional de Arte y Oficios, sus antecedentes, objetivos, finalidad, reglamentación sistema de aprendizaje, etc.

¹ Este es un tema poco estudiado en la Historia de Tucumán, quizás una de las causas se debe a la falta de documentación que en la actualidad se encuentra muy dispersa y gran parte no está disponible debido al cierre de los talleres en la década de 1980. En el caso de la Escuela de Arte y Oficios nos encontramos con un problema similar.

Utilizaremos para realizar la tarea que nos proponemos, documentos como leyes sancionadas por el Estado, las Memorias del Ministerio de Justicia e Instrucción Pública de la Nación, del Ministerio de Obras Públicas, periódicos y publicaciones de la época, como así también material de la Escuela Técnica N° 1, heredera de la Escuela Nacional de Arte y Oficios.

2. Tafí Viejo una villa veraniega

El Departamento Tafí Viejo se encuentra ubicado a ocho kilómetros de la ciudad capital de la provincia de Tucumán. Tiene una superficie de 1.210 km², y la ciudad homónima un área de 25 km², y cuenta en la actualidad con 42 barrios, loteos, villas y fraccionamientos. Limita al sur con el Canal de Cintura Norte que la separa del departamento Capital, luego el departamento Yerba Buena (calle Las Rosas) hasta las cumbres del Taficillo siguiendo el camino a La Sala, El Potrerillo hasta el río Las Juntas que cambia de nombre por río Anfama, de La Ciénaga, y El Remate o El Queñual hasta los Valles Calchaquíes; al norte con el departamento Trancas; al este con el departamento Burruyacú por las Sierras de Medina y, al oeste con los cerros El Negrito, El Pelao y El Picasso².

Los orígenes de ésta comarca se remontan a fines del siglo XVII, por documentos coloniales sabemos que las tierras de la actual jurisdicción de Tafí, eran encomiendas entregadas a Melián de Leguizamón, las que con el tiempo fueron subdivididas, lográndose la formación de núcleos de población que fueron evolucionando primero, en villa y más tarde en ciudad.

Con el paso del tiempo la zona fue progresando y en 1899 un grupo de vecinos solicitó al Gobernador Próspero Mena, la creación de una villa veraniega en la localidad de Tafí Viejo, que ofrezca buen aire y un clima saludable a las familias que deseen visitarlos. Dictada la Ley de fundación de la estación veraniega, el 3 de Mayo de 1900, Ley N° 787, se dispuso la expropiación de los terrenos³. El nuevo pueblo nació con el nombre de “San José de Calasanz”, denominación que sólo tuvo durante el año 1900, en lo sucesivo se la llamó Villa General Mitre. Con los atractivos propios de un pueblo veraniego, de pequeños chalets y vida

² Información suministrada por la Dirección de Estadísticas de la Provincia de Tucumán.

³ Sánchez Loria, Horacio y del Moral, Ernesto. (1920). *Compilación Ordenada de Leyes, Decretos y Mensajes del Período Constitucional de la Provincia de Tucumán, desde 1852*. Edición Oficial. Tucumán.

tranquila, transcurrieron los años hasta que terminada la construcción de los Talleres, fue adquiriendo la fisonomía de una villa estable. En torno a los Talleres Ferroviarios, que suministraban abundante fuente de trabajo, con un personal mayoritariamente de San Miguel de Tucumán y que buscaba establecerse en la villa, se fue nucleando y formando la nueva ciudad de Tafí Viejo.

En este proceso de formación conjuntamente con la puesta en funcionamiento de los Talleres a fines de la década de 1910, el gobierno nacional encargó mediante Decreto del 12 de Junio de 1912 la construcción del Pueblo Obrero. El mismo estaba destinado para vivienda de los empleados y obreros del establecimiento. Este nuevo pueblo desde un comienzo estuvo mas organizado y contó con un mayor número de pobladores que la Villa Mitre. En muy poco tiempo se trazaron las calles, se levantaron las casas, se construyeron las veredas. La Administración de los Ferrocarriles construyó casitas de dos y más habitaciones que alquilaba entre \$ 20 y 25, contribuyendo de esta forma al bienestar y a la economía del obrero ferroviario y su familia, colocándolo en una posición superior a la de cualquier otro obrero de la República. Además, el pueblo contaba con biblioteca, campo de deportes, una sucursal de la Cooperativa de los FF.CC. del Estado y un comedor en el cual los trabajadores que no vivían en Tafí, podían comer por una módica suma⁴. Los mayores de la zona atestiguan que el Pueblo Obrero tenía mayor importancia que la Villa Mitre, ya que en él se celebraban los grandes acontecimientos y efemérides de la época. En la actualidad el centro de la actividad ciudadana es Villa Mitre.

3. La importancia de los talleres ferroviarios en la economía del país

La industria mecánica era muy incipiente a finales del siglo XIX y comienzos del XX. Dentro de ella, se destacaban los talleres de los ferrocarriles, que eran de considerable importancia para la economía del país.

Los talleres ferroviarios surgieron como un lugar de montaje, reparación y conservación de locomotoras y vagones. Cuando los elementos de tracción y de remolque se encuentran bien reparados, de acuerdo a los planos, al estado de las vías, etc., en una palabra de las necesidades del trabajo en sí, todo ello contribuye a que la circulación sea más segura,

⁴ Riel y Fomento. Diciembre de 1922, pág. 95.

la duración de las vías y del material rodante mayor. A su vez, los desgastes del material son menores, se reducen o anulan los accidentes y se economiza en gran medida los gastos de explotación. La sola incorporación de unidades para satisfacer la demanda, no es suficiente para asegurar una buena performance en un servicio de transporte. La eficiencia del mismo está ligada a la capacidad de reparación de los talleres que lo sirven y que permiten tener cubiertos los servicios y las unidades necesarias en condiciones. Como así también, del buen trabajo de estos dependen el que las vías soporten los impactos del material rodante y de tracción, de que la explotación no sea muy costosa, de la reducción de los accidentes más frecuentes. Si todo lo anterior no sucediera, la cancelación de trenes se haría más frecuente, las cargas se demorarían y una estructura que quiso ser técnicamente armónica, se convertiría en un caos.

A pesar de ser, una actividad de importancia para la economía del país, la labor desarrollada en los talleres se encontraba desconectada de la industria. Si tomamos en cuenta el segundo censo nacional (1895) y el tercero (1914), no podemos asegurar fehacientemente que la actividad de los mismos estaba incluida dentro de las industriales para los respectivos años, porque no existen referencias expresas en las publicaciones oficiales.

Como la información estadística es escasa para los años finales del siglo XIX y comienzo del XX, en el actual estado de nuestra investigación, nos adherimos a los reconstruidos y publicados por Adolfo Dorfman, en su libro *Historia de la Industria Argentina*. De acuerdo a ellas, para 1893 había en el país 51 talleres en los que trabajaban 3.365 obreros a los que se sumaban 1.297 peones, que armaron y pusieron en servicio: 18 locomotoras, 20 coches, 463 vagones y se realizaron las siguientes composturas en el tren rodante: 325 en locomotoras, 662 en coches y 6.278 en vagones. Estas cifras evolucionaron al punto tal que para 1914 tenemos 63 talleres, con 9.234 obreros, 4.166 peones, que armaron y pusieron en servicio: 201 locomotoras, 63 coches, 4.098 vagones, efectuándose las siguientes composturas en el tren rodante: 990 locomotoras, 815 coches y 13.153 vagones. Podemos observar también, que hubo años como 1909 en que la cifra de los talleres trepó a 94, o 1911 cuando el número de obreros empleados por ellos ascendió a 11.299 y el de peones a 4.860⁵.

De acuerdo a la Tabla 1, el ramo mecánico en su totalidad incrementó en aproximadamente un 92% el número de personas por establecimiento mientras que los talleres ferroviarios lo hicieron en aproximadamente un 108%.

⁵ Dorfman, Adolfo. (1982). *Historia de la Industria Argentina*. Solar. Buenos Aires, págs. 297 a 299.

Tabla 1. Industria mecánica en general y talleres ferroviarios

	1895			1914		
	Establ.	Personal	Personas por establ.	Establ.	Personal	Personas por establ.
Ramo mecánico total	3.160	14.600	4,62	3.275	29.000	8,85
Talleres ferroviarios	50	6.000	120	60	15.000	250

Fuente: Censos Nacionales de 1895 y 1914; Adolfo Dorfman y elaboración propia.

3.1. Los Talleres Ferroviarios de Tafí Viejo

La economía de Tafí Viejo giró en torno a los Talleres, hasta el cierre de los mismos en la década de 1980, y en menor medida a la actividad agrícola. La construcción de estos Talleres, que se encuentran ubicados a 17 km de la ciudad de San Miguel de Tucumán, se inició el 12 de marzo de 1902 bajo la presidencia del Gral. Julio A. Roca. Por gestiones del gobernador Próspero Mena se logró que se construyeran en Tafí Viejo, y no en Muñecas localidad vecina, en un terreno de 22 hectáreas que fueron en parte donados por el Sr. Antonio Méndez, por donadores anónimos y comprados por el Gobierno de la Nación. En marzo de ese año se iniciaron las tareas de desmonte y trazado de los mismos, iniciándose su construcción en junio de 1904. La compañía alemana Streinecz se encargó de su construcción que finalizó en septiembre de 1910. Se invirtieron 7 millones de pesos, 5 de los cuales se emplearon en la construcción de los numerosos cuerpos de edificios y extensos galpones de material cubiertos y los 2 restantes en la compra e instalación de las maquinarias. Fueron inaugurados en diciembre de 1910, con un plantel de 170 obreros transferidos de Tucumán y otros. Su principal cometido era la reparación del material rodante y tractivo, en él se arreglaban todas las locomotoras que llegaban a la Provincia, y de la mayor parte de las que circulaban en el país. Se construyeron y ensamblaron vagones de pasajeros y de carga, también se fabricaron repuestos y herramientas.

Los talleres de Tafí Viejo tuvieron un crecimiento continuo, lo que le permitió convertirse, en un determinado momento, en el centro de reparaciones y fabricación ferroviaria de mayor importancia de Sudamérica. Lugar común a donde el material rodante

con algún desperfecto iba a recalar para ser reparados, resultando, según los casos, en verdaderas obras de reconstrucción.

Para las complejas tareas que se desarrollaban en un taller de las características de los de Tafí, era necesario contar con un número importante de obreros, técnicos y empleados capacitados para enfrentar los desafíos de la jornada diaria. Además, tenían que vivir en las proximidades de los talleres. Desde un comienzo, la falta de personal fue una de las preocupaciones de las autoridades nacionales quienes volcaban sus inquietudes en las Memorias del Ministerio de Obras Públicas, decían al respecto “la dificultad de conseguir personal idóneo y la resistencia que se encontró en el personal existente para trasladarse de Tucumán a Tafí Viejo, dificultaron su instalación normal”⁶.

4. La educación técnica en la Argentina

La Argentina ingresó al mercado mundial como exportadora de materias primas e importadora de productos manufacturados, en la segunda mitad del siglo XIX. La base de esta economía era la explotación agropecuaria. La industria fue durante la plena vigencia de este modelo de desarrollo, relegada a un segundo plano e incluso desalentada. Las necesidades surgidas como resultado del crecimiento y la modernización de esos años, fueron cubiertas por los inmigrantes, muchos de los cuales traían conocimientos y habilidades técnicas adquiridas en sus países de origen. El estallido de la Primera Guerra Mundial, con sus efectos negativos en la economía nacional impuso algunos cambios que tendieron a fortalecer el desarrollo de la producción interna, a lo que se sumó el cambio político por el ascenso del radicalismo al poder⁷.

La aparición de industrias cuyo destino era sustituir las importaciones de productos industrializados, no pudo ser inmediata. A la falta de un sector manufacturero para responder a las nuevas necesidades, se sumaron la falta de técnicos, maquinarias y materias primas. Sin embargo, el estallido de la Primera Guerra Mundial y sus consecuencias inmediatas alentaron de alguna manera, los proyectos industrialistas. En el marco de esta coyuntura económica por la que el país atravesaba, Saavedra Lamas, ministro de Justicia e Instrucción Pública, presentó

⁶ Memorias del Ministerio de Obras Públicas, año 1912, pág. 106.

⁷ Tedesco, Juan Carlos. (2003). *Educación y Sociedad en la Argentina (1880-1945)*. Siglo XXI de Argentina Editores. Buenos Aires, págs. 40 y 41.

a comienzos de 1916 un proyecto de reforma del sistema. Este se centraba en la Escuela Intermedia, destinada a los desertores del nivel medio y a los que terminaban el mismo y no continuarían con estudios universitarios, orientándolos a una formación más utilitaria que los alejara del clientelismo político. Los argumentos de Saavedra Lamas en apoyo a la reforma que planteaba, respondían a las necesidades económicas por las que atravesaba el país como consecuencia de la guerra, sosteniendo la importancia de promover la industria. No obstante, no estaba muy claro en su planteo la necesidad de estimular la enseñanza industrial. La falta de apoyo de sectores de la Unión Cívica Radical y del Partido Socialista no permitió que el mismo prosperara. Ambos coincidían en que el analfabetismo era el problema educativo básico y hacia donde el gobierno tenía que enfocar su atención.

A su vez, esta postura no implicaba una oposición al desarrollo de carreras técnicas, esta orientación debía existir para aquel sector social que no aspiraba ni tenía las posibilidades de continuar estudios secundarios. El nuevo ministro, José Santos Salinas, dio prioridad al desarrollo de la instrucción primaria y a la fundación de escuelas de arte y oficios.

A mediados de 1917, por decreto del Poder Ejecutivo, se crearon doce escuelas de arte y oficios en las provincias, entre ellas una en Tucumán. El objetivo era, “estimular la implantación de nuevas industrias en todo el territorio del país, y también encaminar a la juventud hacia la explotación de nuevas riquezas naturales y al trabajo manual y fabril”⁸. Este tipo de escuelas fueron creadas en centros urbanos medianos y pequeños, daban una preparación en los distintos oficios con prácticas de taller adecuadas a cada ramo. El decreto expresaba que la enseñanza debía adecuarse a las necesidades regionales de cada provincia. Las principales dificultades que tuvieron estas escuelas, fueron la falta de establecimientos y sobre todo de los talleres ya que se necesitaban máquinas y herramientas para las prácticas exigidas. El éxito de estas escuelas dependía de los equipos adecuados.

En 1922 llegó a la presidencia Marcelo T. de Alvear, el nuevo gobernante radical puso al frente de la cartera educativa al ex diputado y gobernador de Entre Ríos, Dr. Celestino Marcó, quien permaneció en el cargo alrededor de un año, fue reemplazado por Antonio Sagarna. La nueva administración continuó marcando la necesidad de crear institutos primarios de educación profesional, para ayudar a las familias modestas y que respondan a las necesidades de cada región del país. Manifestaba su preocupación por dar preferencia a las escuelas de arte y oficios aplicables a las industrias y al comercio antes que a las escuelas

⁸ Memorias del Ministerio de Justicia e Instrucción Pública, años 1921-1922.

secundarias. Ese mismo año se crearon 24 escuelas de arte y oficios, con un exiguo presupuesto de 10.000 pesos a cada una, para instalación y funcionamiento.

Podemos decir que, los gobiernos radicales mostraron preocupación por dar una respuesta a las necesidades de las familias modestas otorgándoles capacitación y formación en oficios. Pero la mayor parte de estas escuelas tenían serias dificultades de funcionamiento. La falta de un adecuado presupuesto que cubriera todos sus requerimientos o aunque sea la mayor parte de ellos, era su principal debilidad. Carecían de locales propios, muchos de ellos eran alquilados, de allí que la cooperación del vecindario, sobre todo en las regiones ricas del país, fue de gran importancia. En otros casos, la falta de talleres y maquinarias para practicar, los obligaba a realizarlas fuera de la escuela, lo que atentaba en el adecuado seguimiento del alumno por parte de sus profesores, resultando perjudicial para su capacitación. La primera escuela en el país en tener un edificio apto fue la Escuela de Arte y Oficios de Gálvez, provincia de Santa Fe, en 1928⁹.

A comienzos de 1930, la crisis mundial de la economía capitalista produjo en la Argentina como en el resto de América Latina, agudas alteraciones, tanto en el plano económico como en social. La crisis de 1930, marcó el fin del modelo económico de desarrollo basado en la exportación de productos agropecuarios e importación de productos manufacturados, vigentes desde la segunda mitad del siglo XIX. Se inició una etapa con características diferentes tanto en lo productivo, como en lo institucional e ideológico. Esta situación hizo necesario una readecuación de la economía.

La industrialización por sustitución de importaciones (ISI), pasó a ser el sector más dinámico de este período, surgió como una consecuencia de las condiciones externas de la economía mundial. La enseñanza técnica en los años de 1930 tuvo otras características.

Durante el gobierno que surgió de la revolución de septiembre de 1930, hubo una inclinación contraria a la educación práctica. Esta se manifestó en el ajuste del presupuesto de la Inspección General de Enseñanza Secundaria, Normal y Especial con el pretexto de que el gobierno anterior había designado muchos docentes. Consecuentemente, se cerraron en 1931 las escuelas de arte y oficios de Concordia, Victoria, Dolores y Tres Arroyos.

En 1932, el gobierno del presidente Justo, tuvo una política educativa cuya tendencia en líneas generales fue, tratar de adaptarse a las exigencias de la época. La enseñanza técnica fue, quizás una de las que mayor atención tuvo en la época, especialmente la que se realizaba

⁹ Memoria del Ministerio de Educación y Justicia, año 1928, pág. 211.

en las escuelas industriales y de arte y oficios. Las medidas más destacadas fueron la modificación del plan de estudio de la Escuela Industrial Otto Krause, agregándole un año más de estudio a las diferentes especializaciones técnicas y la reapertura en 1933 de las escuelas de arte y oficios cerradas por el gobierno de facto anterior, y cambios importantes en las de Tafí Viejo y la Profesional N° 5 de Buenos Aires¹⁰.

Para 1934, existían en el país treinta y seis escuelas de arte y oficios dependientes de la Nación, que habían sido creadas en diferentes épocas. Lo que se destacó en este período, con respecto a estas escuelas, fue la ampliación del número de oficios que se enseñaban, rompiendo con la uniformidad en la organización. Los oficios en los que capacitaban las escuelas de arte y oficios eran: mecánica, carpintería, herrería, electricidad, fundición. Se le agregaron otros relacionados con la economía de la región en las que se encontraban insertas, con una clara orientación que responda a las demandas de la zona, por ejemplo, hilandería y otras.

Al asumir en 1938 el presidente Roberto M. Ortiz, su ministro de Justicia e Instrucción Pública, Jorge E. Coll, continuó con la misma tendencia que en el período anterior, salvo que introdujo algunas variantes. En lo que respecta a las escuelas industriales y de arte y oficios, reformó los planes de estudios ajustándolos a la realidad industrial del país. Se sacrificaron las materias de cultura general a favor de las materias más técnicas, de especialización tanto teóricas como prácticas. Se buscaba con este nuevo plan profesionalizar al alumnado a través de materias específicas y realizar economía con un presupuesto que no era muy holgado. Esta postura estaba relacionada con la situación planteada en el mercado mundial desde la crisis de 1929 y sus consecuencias en la producción de la Argentina. Las necesidades surgidas indicaban que había que cubrir las carencias de abastecimiento del mercado interno. Con una posición pragmática, se pretendía adaptar la enseñanza técnica y de oficios a las necesidades de la industria por sustitución de impostaciones y tratar, en lo posible de evitar la simple copia de los planes de estudio de los países industrializados. Por ello, los nuevos planes tuvieron una elasticidad que les permitió adaptarse al cambio cualitativo de la producción nacional. Para 1940 había cincuenta y cuatro escuelas de arte y oficios distribuidas por la geografía del país, con una matrícula de 6.277 alumnos¹¹.

¹⁰ Barba, Enrique Fernando. (2002). La enseñanza Media. En *Nueva Historia de la Nación Argentina*. Academia Nacional de la Historia, Tomo 9, La Argentina del Siglo XX. Planeta Buenos Aires, págs.429 y 430

¹¹ Memoria del Ministerio de Educación y Justicia, año 1940, págs. 194 y 195.

No obstante las preocupaciones por la educación técnica durante la década de 1930, el crecimiento de ésta se produjo después de esta fecha. La masiva ampliación del sistema y en particular de sus modalidades técnicas se produjo recién con el peronismo.

5. La Escuela Nacional de Arte y Oficios de Tafí Viejo

La creación oficial de la Escuela de Artes y Oficios de la Nación de Tafí Viejo, se realizó en 1923 conjuntamente con 24 escuelas más de su tipo¹². Se les asignó a cada una de ellas, una partida de \$10.000 al año, del presupuesto general, para instalación y funcionamiento. Todo ello en consonancia con lo expresado por el Presidente de la Nación en su discurso a la Asamblea Legislativa de ese año. En el mismo señalaba la desproporción que existía entre la cantidad de inscriptos en los colegios nacionales y las escuelas de comercio e industriales. Continuaba diciendo que no era conveniente seguir insistiendo en la instalación de escuelas secundarias y se debía dar preferencia a las escuelas prácticas y de artes y oficios aplicables a las industrias y al comercio. Estas ayudarían a las familias modestas, permitiendo la formación de obreros o artesanos, capacitados y diestros que el desarrollo agrícola, industrial y comercial estaba reclamando, tanto en la campaña como en las distintas ciudades del país¹³.

5.1. Los orígenes y la creación de la escuela

La escuela se creó respondiendo a la necesidad de contar con personal suficientemente capacitado para hacer frente a la creciente demanda de mano de obra calificada que exigía la industria ferroviaria. Pero también, por las gestiones e insistentes pedidos de los trabajadores de los talleres y de los pobladores de Tafí Viejo. Ante la carencia de una escuela de arte y oficios, los obreros que trabajaban en los talleres de los ferrocarriles del Estado, se formaba por sus propios medios, sin la guía de un maestro o de la orientación de los más capacitados. Por ello aspiraban a proporcionarles a sus hijos los medios de los que ellos carecieron, una

¹² Un antecedente de la misma se puede considerar a las escuelas de aprendices de los ferrocarriles, reglamentadas por la ley N° 1783 del 7 de Agosto de 1886. La misma contaba de cuatro artículos, su objetivo era, la formación de maquinistas y obreros para los talleres de los ferrocarriles nacionales. El Poder Ejecutivo estaba autorizado a invertir en ellas, la suma de siete mil pesos para su sostenimiento y para becas, dado que la escuela estaba destinada a niños pobres. Extraído de Da Rocha, Augusto. (1918). *Leyes Nacionales Sancionadas por el Honorables Congreso, durante los años 1852 a 1917*. Librería La Facultad. Buenos Aires, pág. 377.

¹³ Diario de Sesiones. Tomo I. 1923, págs. 17 y 18.

educación que los capacitara y que por experiencia de muchos años de trabajo, sabían que era la clave para una vida mejor.

La escuela, desde su creación en 1923 hasta que comenzaron sus actividades en 1927, pasaron cuatro años en los que este proyecto estuvo a punto de naufragar. Fue el decidido apoyo de los habitantes de la Villa Obrera, lo que finalmente permitió que el mismo se concretara.

Con la creación oficial de la escuela en 1923, la empresa Ferrocarriles del Estado, proyectó y ejecutó la construcción de un edificio cómodo y adecuado en el Pueblo Obrero destinado a la escuela. El cuerpo de profesores estaría compuesto por los ingenieros y capataces técnicos de los mismos talleres. Como lo planificado tardaba en hacerse realidad, el edificio escolar se convirtió en el comedor obrero, desfigurando los ideales de su primitivo destino. La frustración de los pobladores de la Villa por la demora en concreción de sus aspiraciones, de contar con un establecimiento que le permitiría a sus hijos capacitarse para el futuro, despertó el interés tanto del periódico El Orden como del senador nacional Doctor Alberto Aybar Auguier.

El citado periódico inició una campaña, a mediados de 1925, destinada a hacer realidad la apertura de la escuela.

Concretando estas aspiraciones y anhelos de los trabajadores del riel, el Director de la Escuela Nacional N° 40, ha iniciado gestiones para llegar a reunir todas las voluntades dispersas y dirigirse a los poderes públicos, tanto nacionales como provinciales, en procura de la creación definitiva de la Escuela de Artes y Oficios que reclama el Pueblo Obrero, compuesto como hemos dicho de obreros y empleados del riel, que no pueden financieramente preparar lejos de su hogar a sus hijos y hacerlos aptos para la lucha por la vida. De esta manera el diario El Orden iniciaba lo que ellos mismos calificaron de “simpática campaña en pro de la cultura”¹⁴.

Como ya mencionamos, en el ámbito de la provincia de Tucumán también se interesaron por este proyectos entre otros el senador nacional Aybar Augier, quien presentó a la cámara de senadores, en Septiembre de ese año, un proyecto de ley. Por el mismo, se autorizaba al Poder Ejecutivo a invertir la suma de \$100.000 para la creación de una Escuela Mecánica Técnica Industrial dependiente de los talleres del Estado en Tafí Viejo. Se buscaba brindar por este medio, una oportunidad a los hijos de los trabajadores ferroviarios de

¹⁴ El Orden, 27 de agosto de 1925.

prepararse para el futuro. Esto lo podían hacer sólo en una escuela que uniera tanto, el trabajo práctico como el intelectual, en una región enteramente fabril. Esta iniciativa del senador tucumano tuvo éxito, ya que logró interesar a la comisión respectiva del Senado nacional, la cual informó en sentido favorable y por unanimidad al proyecto presentado por Aybar Augier. La noticia fue recibida por la comunidad taficeña con gran entusiasmo. Testimonio de su alegría y gratitud, fue la carta enviada a El Orden, y que este periódico publicó el 26 de setiembre de 1926, la misma dice:

Los que suscribimos, interpretando el sentir de este pueblo, aplaudimos sin reservas y agradecemos de corazón el eficaz concurso generosamente prestado por usted con su proyecto de creación de una Escuela Técnico Mecánica en este pueblo y que constituye un ideal de cultura por largo tiempo sustentado, que a no dudarlo ha de traslucirse en positiva influencia para el éxito del mismo.

Impacientes esperamos la pronta efectivación de esta obra de moderna cultura que señalará rumbos y fijará orientaciones para el futuro de millones de hijos nuestros. Seguros de su empeño y confiados en el éxito de sus gestiones le saludamos con nuestra más distinguida consideración.

A su vez, los vecinos del Pueblo Obrero, enviaron una solicitud al Poder Ejecutivo Nacional, acompañando el proyecto claro y preciso de la clase de escuela que deseaban obtener para sus hijos. Deseaban una Escuela Teórico-práctica, en donde la enseñanza de oficios especiales como: electricidad, ajuste, carpintería superior, etc., sean impartidos con conocimientos amplios de matemáticas, geometría, dibujo y todo aquello rigurosamente técnico, que preparara eficazmente al estudiante, para desempeñarse con idoneidad en la especialidad estudiada. Una escuela que le dé al egresado el título de obrero capacitado para serlo y poder ocupar puestos directivos dentro de las grandes reparticiones ferroviarias e industriales.

El Ministro de Obras Públicas con el petitorio de los vecinos del Pueblo Obrero, instó a su colega de Instrucción Pública a unir esfuerzos y conseguir la creación de la Escuela Técnica o en su defecto una Escuela de Artes y Oficios. Con el deseo de que el anhelo del pueblo de Tafí Viejo se hiciera realidad y a efectos de iniciar la organización de la nueva escuela se tomaron dos medidas importantes: una era nombrar al Ing. Carlos Díaz director de la Escuela de Artes y Oficio y levantar la matrícula. El Ing. Díaz en su calidad de director, tuvo que realizar largos trámites para vencer obstáculos que parecían insalvables. La más ardua de todas fue obtener de los FF.CC. del Estado el traspaso del edificio construido ex

profeso para la escuela y en donde funcionaba el comedor de los obreros. La escuela funcionaría con los aprendices que prestaban servicios en los talleres del FF.CC. y sería una prolongación de los mismos, hasta tanto se votaran los fondos necesarios para construir talleres propios. Esta fue una medida de emergencia, adoptada en desacuerdo con las aspiraciones del vecindario, y al sólo efecto de iniciar el ciclo de estudios, esperando subsanarlo en el futuro. La matrícula que se había efectuado en 1926, había sumado 186 alumnos que de esta manera no tenían asiento en el nuevo establecimiento.

Ante este nuevo inconveniente, los vecinos volvieron a dirigirse mediante una nueva nota al Ministerio de Justicia e Instrucción Pública de la Nación. Esta era muy elocuente y clara, pedían, “una escuela de puertas abiertas, que de libre acceso y beneficio a toda la juventud aspirante de esta zona”¹⁵.

Sin embargo, fue tomada en cuenta a medias, puesto que, la capacidad de admisión del crecido número de aspirantes, no era el esperado considerando el espacio físico disponible. La inscripción oficial de los alumnos se abrió el 10 de junio de 1927 como figura en las Memorias presentada en 1928 al H. Congreso de la Nación por el Ministro de Instrucción Pública Dr. Antonio Sagarna.

Fue necesario limitar el número de los inscriptos en el curso diurno, de acuerdo a la capacidad de admisión en los talleres del Estado, y a lo convenido con la Dirección de los Ferrocarriles, con el fin de que todos los alumnos pudieran recibir instrucción práctica en dichos talleres. La inscripción de los cursos nocturnos fue limitada sólo por la capacidad de la escuela y los elementos de los que se disponían.

El inconveniente mas grave, fue la carencia de una instalación apropiada para desarrollar la instrucción práctica de taller. Sin embargo, este impedimento en parte fue subsanado por el interés que el alumnado demostró por el estudio, los que habían solicitado un curso de extensión durante las vacaciones al cual uno de los profesores se ofreció voluntariamente en dictarlo. La Escuela de Arte y Oficios de Tafí Viejo, estuvo vinculada íntimamente a los Talleres de los Ferrocarriles del Estado. En gran parte, el porvenir de la escuela dependía del interés que esta institución tuviera al tomar en cuenta los pedidos, como instalación de luz eléctrica, agua corriente, moblaje y otros, indispensables para su funcionamiento.

¹⁵ El Orden, marzo de 1927.

La escuela había iniciado sus actividades en condiciones bastantes precarias. Tenía solamente tres aulas, un salón para dibujo, y era urgente la instalación de tres o cuatro laboratorios. En tales condiciones se hacía imprescindible la ampliación del edificio o en su defecto la habilitación de otro que cuente con mejores condiciones de amplitud y responda a los objetivos originarios. Sin embargo, continuó en esas condiciones por algunos años más.

5.2. Una escuela pionera en su género

La Escuela Nacional de Artes y Oficios de Tafí Viejo, fue un establecimiento de régimen especial, escuela de tipo cooperativo, su organización se apartaba por completo de las demás de su misma denominación. Se inició como un ensayo, el primero que se realizaba en el país, y más tarde en 1933 por Decreto del Poder Ejecutivo de fecha 31 de julio de ese año, se reglamentó definitivamente. Este sistema cooperativo, que consistía en la colaboración de dos o más áreas (en nuestro caso los Ministerios de Justicia e Instrucción Pública y de Obras y Servicios Públicos por intermedio de los FF.CC. del Estado), había logrado éxitos de relevancia en países tan evolucionados como los Estados Unidos, Rusia y Alemania. Las escuelas cooperativas y técnicas que habían sido las generadoras del desarrollo industrial y económico de los países industrializados, tanto de Europa como de América del Norte, podían ofrecer a la Argentina muy buenos resultados prácticos.

Sostenida en colaboración con los Ferrocarriles del Estado, que tenían a su cargo la enseñanza práctica, dirigido, sostenido y orientado en la parte de la enseñanza teórica por el Ministerio de Justicia e Instrucción Pública, había logrado resultados sumamente favorables, al iniciarse la década de 1930. Por ello, el Poder Ejecutivo dispuso por decreto del 31 de Junio del año 1931, el estudio de la organización definitiva de esta clase de establecimiento. Para realizarlo designó una comisión de 4 técnicos, 2 en representación de la Inspección General de Enseñanza y 2 por los Ferrocarriles del Estado, la cual tenía como misión entre otros, evaluar el plan de organización implementado hasta ese momento en carácter de ensayo y darle una forma definitiva. La íntima relación de la escuela con los talleres del Estado, significaba que la enseñanza de las diversas materias debió adaptarse dentro de lo posible a las necesidades de los mismos, sin apartarse por ello de las normas trazadas por los programas respectivos.

La escuela se inició con dos turnos, uno diurno y otro nocturno. La edad mínima requerida para ingresar era de 12 años y medio y como máximo 15 años y medio, ambas al 15 de Marzo del año de ingreso. El número de aspirantes que se habían presentado en 1928 había

permitido una prolija selección a fin de proporcionar a los talleres del Estado los 30 aprendices que estos tomaban anualmente en condiciones realmente satisfactorias para iniciar sus trabajos prácticos.

El programa vigente desde sus inicios sufrió modificaciones durante el período bajo estudio. Era una combinación de materias culturales o de información general, con materias de formación sindical y las de formación profesional que conformaban el mayor número de asignaturas con prácticas de taller, que demandaban una extensa carga horaria.

La duración de la capacitación fue variable, comenzó con dos años en 1927 para el turno diurno, luego llegó a cinco. El nocturno se inició con uno y para 1930 contaba con cuatro años de cursado. Las exigencias no eran las mismas para los distintos turnos. El diurno tenía un año preparatorio y contaba con asignaturas de información general en sus dos primeros años, estas eran: Idioma Nacional, Historia y Geografía e Instrucción Cívica. A las que se agregaban, Aritmética, Geometría y Dibujo. Las prácticas de Taller se iniciaban en primer año. En segundo año se sumaban, Química, Física y Mecánica.

El turno nocturno contaba con dos años y con menos materias, no tenían las asignaturas de información general.

Para 1929 las materias y los años de cursado siguieron sumándose para ambos turnos. Al año siguiente se incorporó el cuarto año para los dos turnos, en él se intensificó el dibujo y las prácticas de taller. Con la introducción del cuarto año la capacitación pasó a ser de cinco años para el turno diurno debido a que tenía un año preparatorio. En 1931 se presentaron dos novedades, la primera fue la desaparición del turno nocturno y la segunda la posibilidad para los aprendices de segundo año de optar por el oficio de carpintero. Los que decidían hacerlo tomaban la materia Tecnología Especial de la Madera, en vez de Química y Tecnología de los Materiales. Este Primer Plan de estudios estuvo vigente con escasas modificaciones hasta 1936.

A partir de 1938 se aplicó el Segundo Plan de Estudios y la escuela pasó a llamarse Escuela Técnica de Oficios Ferroviarios. Las modificaciones introducidas fueron varias, tanto en las materias como en la aparición en cuarto año de las especialidades. En cuanto a las materias de instrucción general se redujeron a Castellano, Historia y Geografía con un total de ocho horas de las 24 horas semanales y sólo para preparatorio. Las 16 restantes se dividían en: Aritmética, Geometría, Dibujo Geométrico y Dibujo a pulso. En primer y segundo año se registran materias como Higiene Industrial y Profilaxis Obrera e Instrucción Cívica y Legislación Obrera con una hora respectivamente. Para el resto de los cursos que completaban

las especialidades del Plan de Estudio, las nuevas asignaturas eran: Locomotoras y Material Rodante, Técnica de Coches Motores, Materiales, Herramientas y Máquinas Útiles, Técnica de Calderería, Geometría Descriptiva y Tecnología de las Calderas, Técnica del Taller de Fundición y Modelos, Tecnología Especial de la Fundición, Técnica de la Construcción de Coches y Vagones, Técnica del Taller de Carpintería, Tecnología Especial de la Madera, Técnica del Taller de Electricidad, Electricidad, Proyecto de Instalación Eléctrica y Galvanizado, Devanados. Las especialidades eran cinco, a saber: Ajustadores y Torneros; Caldereros, Cobreros, Hojalateros y Herreros; Fundidores y Modelistas; Electricistas (cursos bianuales) y Carpinteros. Este plan estuvo vigente hasta el 31 de Diciembre de 1945.

En cuanto al costo total y por alumno, la escuela de Tafí Viejo era sustancialmente más económica que la Escuela de Artes y Oficios de San Miguel de Tucumán, como se desprende de la Tabla 3. Esto podría indicar algunas de las bondades del sistema cooperativo que funcionaba en la primera y no en la segunda.

Tabla 2. Inscripción y asistencia media de alumnos de la Escuela Industrial de Artes y Oficios de Tafí Viejo en 1928

Turnos	N° de alumnos inscriptos			Asistencia media		
	I año	II año	Total	I año	II año	Total
Diurno	62	21	83	59	19	78
Nocturno	38	18	56	19	14	33

Nota: Se incluye en I año los alumnos del curso Preparatorio.

Fuente: Memorias del Ministerio de Justicia e Instrucción Pública.

Tabla 3. Costo medio mensual y anual de alumnos para el año 1928. Comparaciones entre las escuelas de Tucumán y Tafí Viejo

	Presupuesto de 1928		N° de Alumnos	Costo medio de cada alumno	
	Mensual	Anual		Mensual	Anual
Tucumán	7.213,36	86.560,32	150	48,08	576,96
Tafí Viejo	2.531,11	30.373,32	139	18,21	218,52

Nota: Los valores están expresados en pesos moneda nacional corrientes de 1928.

Fuente: Memorias del Ministerio de Justicia e Instrucción Pública.

Para 1934, estos estudiantes obreros demandaban al Ministerio de Instrucción Pública de la Nación un gasto mensual de \$2.765,16, que por año representa la cantidad global de \$ 33.181, lo que hace una proporción de \$194,04 por alumno. En cuanto a los haberes que abonaba por año los FF.CC. del Estado a los aprendices no podría llamarse una beca. Pagaban en realidad el trabajo real y efectivo de obreros en formación que realizaban tareas prefijadas por los Capataces Generales de Sección, cumpliendo como obreros todas las reglamentaciones existentes. El trabajo que realizaban los aprendices–estudiantes no estaba debidamente ni apreciado, ni bien remunerado. Trabajaban en los talleres 120 horas por mes, y percibían las siguientes remuneraciones: el aprendiz de primer año, percibía 20 ctvs. por hora llegando a fin de mes a \$24; el de segundo 30 ctvs., y a \$36 mensuales; el de tercer año a 40 ctvs. y a \$48; y el de cuarto a 50 ctvs. y \$60 mensuales.

Al aplicarle los descuentos de 5% por Jubilación y Pensiones, 6% por rebaja de sueldo (aplicado a todo trabajador de la Administración Pública a comienzos de los años 1930), \$2 para la Sociedad de Socorros Mutuos, y \$2 por descuento provisional, el alumno de primer año sufre un descuento de \$6,46 por mes, el de segundo \$7,96, el de tercero \$9,29 y el de cuarto \$10,60. El haber líquido mensual era el siguiente: 1º año, \$17,60; 2º año, \$28,04; 3º año, \$38,72 y 4º año, \$49,50¹⁶.

La Escuela de Artes y Oficios de Tafí Viejo puede ser considerada un éxito al comparar el número de egresados con los correspondientes a la de San Miguel de Tucumán, y con mayor razón si se toma en cuenta las diferencias de tamaño de las poblaciones sobre las que cada una de ellas tiene influencia. Ello se traduce en las Tablas 4 y 5.

Tabla 4. Egresados de la Escuelas de Artes y Oficios por especialidad y escuela para el quinquenio 1930-1934. Comparaciones entre las escuelas de Tucumán y Tafí Viejo

	Mecánico	Herrero	Carpintero	Otros Oficios	Total
Tucumán	77	6	17	13	113
Tafí Viejo	26	1	14	21	62

Fuente: Memorias del Ministerio de Justicia e Instrucción Pública.

¹⁶ Rieles Argentinos, 1934.

Tabla 5. Alumnos egresados en 1934 por especialidad y por escuela.
Comparaciones entre las escuelas de Tucumán y Tafí Viejo

	Mecánico	Herrero	Carpintero	Otros Oficios	Total
Tucumán	19	1	2		22
Tafí Viejo	8	1	2	3	14

Fuente: Memorias del Ministerio de Justicia e Instrucción Pública.

6. Consideraciones finales

Ante el actual estado de nuestra investigación podemos destacar, en el período estudiado, la gran obra educativa y social que desde sus inicios cumplió con innegable éxito la Escuela de Artes y Oficios del Pueblo Obrero, anexa a los Talleres de Tafí Viejo. Estos talleres cambiaron la fisonomía de una villa veraniega convirtiéndola en un centro industrial con una gran población obrera que reclamaba capacitación con vistas a un futuro mejor.

Desde los inicios del siglo XIX, en la Argentina existió una clara conciencia de la necesidad de incorporar a nivel técnico la formación profesional. Sin embargo, la dirigencia argentina le asignó a la educación una función política y no económica. Los cambios experimentados en la economía durante 1923 a 1945, no fueron lo suficientemente motivadores como para que la formación de los recursos humanos fuera una necesidad en nuestro país.

La creación de las Escuelas de Artes y Oficios de la Nación respondió a la necesidad de dar preferencia a las escuelas prácticas aplicables a la industria y al comercio. Estas ayudarían a que los hijos de las familias modestas se formaran como obreros y artesanos, capacitados y diestros, que reclamaban las distintas regiones de nuestro país.

La Escuela Nacional de Artes y Oficios de Tafí Viejo, fue un establecimiento de régimen especial, escuela de tipo cooperativo, su organización se apartaba por completo de las demás de su misma denominación. Fue una experiencia exitosa emprendida conjuntamente entre los Ministerios de Justicia e Instrucción Pública y de Obras y Servicios Públicos por intermedio de los FF.CC. del Estado. Estas modernas escuelas cooperativas y técnicas que habían sido las generadoras del desarrollo industrial y económico de los países

industrializados, tanto de Europa como de América del Norte, podían ofrecer a la Argentina muy buenos resultados prácticos.

Bibliografía

- Barba, Enrique Fernando. (2002). La enseñanza Media. En *Nueva Historia de la Nación Argentina*. Academia Nacional de la Historia, Tomo 9, La Argentina del Siglo XX. Planeta Buenos Aires.
- Béssero, Antonio Pedro (Director). (2000). *Tafí Viejo, 100 Años de Historia*. Tucumán. 50 Aniversario. La Fraternidad del Personal Ferroviario de Locomotoras. Fundación Desarrollo y Obra. (1938). Ravaschino Hnos. Buenos Aires.
- Da Rocha, Augusto. (1918). *Leyes Nacionales Sancionadas por el Honorable Congreso, durante los años 1852 a 1917*. Librería La Facultad. Buenos Aires.
- Diario El Orden de San Miguel de Tucumán.
- Dorfman, Adolfo. (1982). *Historia de la Industria Argentina*. Solar. Buenos Aires.
- Informe N° 1 elevado por la Escuela Nacional de Educación Técnica N° 1 de Tafí Viejo. Tucumán, el 5 de setiembre de 1974 al Consejo Nacional de Educación Técnica.
- Memorias del Ministerio de Justicia e Instrucción Pública de la Nación, Departamento de Instrucción Pública. (Desde 1921 a 1936). Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional. Buenos Aires.
- Memorias del Ministerio de Obras Públicas. (1912).
- Morales, Estela Raquel. (2000). *Tafí Viejo en sus 100 años. Homenaje a Monseñor David Dip*. Editorial TopGraph. Tucumán.
- Pineau, Pablo. (1991). *Sindicatos, estado y educación técnica (1936-1968)*. CEAL., Buenos Aires.
- Remorido, Jerónimo (Director). (1953). *Anales de la Legislación Argentina. Años 1881-1888*. La Ley. Buenos Aires.
- Riel y Fomento. Desde 1922 a 1934.
- Rieles Argentinos. 1934.

Sánchez Loria, Horacio y del Moral, Ernesto. (1920). *Compilación Ordenada de Leyes, Decretos y Mensajes del Período Constitucional de la Provincia de Tucumán, desde 1852*. Edición Oficial. Tucumán.

Tedesco, Juan Carlos. (2003). *Educación y Sociedad en la Argentina (1880-1945)*. Siglo XXI de Argentina Editores. Buenos Aires.