



SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

Nicolás Damin y Joaquín Aldao (Compiladores)







SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

Nicolás Damin y Joaquín Aldao (Compiladores)

Mercedes Blanco Navarro - Santiago Dematine - Daiana Gerschfeld - Federico
Ghelfi-Estefanía Goren - Sergio Kaminker - María Luz Larghero - Vicente Russo

Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires
Biblioteca de la Provincia de Buenos Aires

2015







ÍNDICE

Prólogo7

Introducción.....11

PARTE I

Capítulo 1. Los sindicatos ferroviarios y su influencia en la construcción de una identidad colectiva.....23

Capítulo 2. La Familia Ferroviaria: transformaciones intergeneracionales de las representaciones sobre la familia (1940-2008).....57

Capítulo 3. Los clubes sociales y deportivos: las diferencias al interior de un pueblo ferroviario.....77

PARTE 2

Capítulo 4. La comunidad ferroviaria sin el tren. Dinámica identitaria y prácticas de memoria en los pueblos al costado de las vías.....95

Capítulo 5. Teatro Comunitario: Memoria, Identidad y Subjetividad. La experiencia de Patricios.....111

Capítulo 6. Observaciones en torno a las consecuencias demográficas del desmantelamiento del tren de pasajeros.....129

Reflexiones finales143

Epílogo.....147

Anexo.....153







PRÓLOGO

José Arcadio Buendía quiere mudar el aislado pueblo que fundó a un lugar con mayores conexiones, en búsqueda de un mejor futuro y de una salida al mar. Como ninguno de los habitantes está dispuesto a acompañarlo, intenta persuadir a su esposa Úrsula. Ella se niega rotundamente: ahí nació su hijo. Él pretende convencerla porque considera que no se pertenece a un lugar hasta que se tiene enterrado a alguien bajo la tierra, y ellos todavía no perdieron ningún familiar. Ella le dice que si debe morir para que todos permanezcan en el lugar, lo hará.

El fragmento reconstruido de las páginas *Cien años de soledad* resume la tensión entre el *permanecer* o *partir* de un espacio que fue parte de un determinado entramado cultural, socio-productivo y emocional que en un momento deja de ser tal, no por una catástrofe natural sino por decisiones de otros hombres más poderosos. Nuestra historia es como la de miles de latinoamericanos que debaten internamente entre cerrar el almacén o tienda familiar e intentar conseguir empleo en las capitales, entre vender su pequeña parcela agrícola y establecer un comercio en un centro con mayor población, o dejar su ciudad de provincia para ir hacia el “progreso” en las grandes ciudades y clausurar su taller mecánico y migrar a países que demandan trabajadores industriales.

Los continuos procesos de reorganización económica han marcado y redefinido aceleradamente el curso de comunidades enteras. Pueblos que se fundaron para extraer petróleo, minerales, madera o para brindar fuerza de trabajo a fábricas o establecimientos rurales se debaten sobre su *posibilidad de existencia* cuando el vínculo económico principal que los unía con el “mundo exterior” se debilita y tarde o temprano finaliza.

Este libro reflexiona sobre un tipo particular de pueblos, aquellos establecidos para dar viabilidad a un nuevo sistema de transporte que traía progreso y bienestar: el *ferroviario*. Fundados entre la segunda mitad del siglo XIX y las primeras décadas del XX, fueron construidos en los bordes de las estaciones para dar alojamiento a los trabajadores de las empresas de riel y localizar la infraestructura necesaria para la operatoria de las compañías. Su trazado estaba acompañado al loteo de tierras asignadas a grandes empresas inmobiliarias o de colonización y al asentamiento de migrantes que llegaban a nuestras regiones provenientes de otras latitudes, generalmente europeas. Formaron eslabones





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

de una política estatal de expansión de la frontera, de incorporación de tierras a la producción de materias primas y de poblamiento de un vasto territorio. Contribuyeron a edificar un incipiente mercado interno, a producir alimentos para las zonas de reciente urbanización y a construir un estado de bienestar con sueños e imaginarios colectivos. Algunos de ellos crecieron a tal punto que fueron capitales de futuras provincias y dinámicos núcleos sociales y económicos.

Cuando el Estado reorganizó el intercambio de bienes y personas a fines del siglo XX no para el bienestar de todo un pueblo sino para los intereses de sectores dominantes y con regímenes sociales de acumulación que necesitaron la represión, la impunidad y la desigualdad, otros medios de transporte reemplazaron al tren. Un transporte pensado por los ingleses solo para llevar sus mercancías al puerto de Buenos Aires, poco a poco se transformó en factor de integración, de solidaridad, de posibilidad de viaje seguro, económico y de disfrutar las vacaciones para millones, de trabajo directo e indirecto para miles, de sindicatos que querían la felicidad del conjunto de la clase obrera y del pueblo. Su reemplazo y achicamiento fue el “ícono” de un país para pocos. “Ramal que hace huelga, que resiste, se cierra” diría un presidente y cuando lo hacía – y lo hizo al norte y al sur, al este y al oeste- era acompañado efusivamente por un coro de medios, empresarios, intelectuales, líderes políticos y religiosos y, también, a no olvidarlo, por una parte importante de la sociedad argentina. Uno de los frutos de esa “modernización” fue que muchas de esas poblaciones ligadas al tren y al mundo del ferrocarril desaparecieran, agonizaran y se debatan hasta hace unos años, sobre quien va a apagar la última luz.

Se necesitarían varias obras para captar la complejidad de este tipo de comunidades a lo largo de un período tan extenso. Afortunadamente, en los últimos años, un conjunto de publicaciones se orientaron a analizar distintas aristas y problemas de su vida social. *Sociología, historia y memoria de los pueblos ferroviarios* se inscribe en esa línea y es una compilación de artículos producidos de forma colectiva por nuestra universidad pública y gratuita. La misma que en esos años también era acusada de ser poco eficaz, de no ser rentable, de no entender que “el estudiar es para pocos y de buenas familias”. Con esfuerzo, dedicación y un amplio trabajo intelectual, lograron obtenerse dos Proyectos de Reconocimiento Institucional de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires en la Cátedra de Historia Social Argentina que tuve y tengo el placer de ser





su profesor titular. Ahora, Nicolás Damin, Doctor en Ciencias Sociales de la UBA, Profesor Adjunto de la UNLa y becario posdoctoral del CONICET en el CEIL y Joaquín Aldao, sociólogo y becario doctoral CONICET en UNMdP, compilan las investigaciones de los colegas del proyecto, todos sociólogos, Santiago Dematine, Daiana Gerschfeld, Federico Ghelfi, Estefanía Goren, Sergio Kaminker, Mercedes Blanco Navarro, María Luz Larghero y Vicente Russo. Jóvenes investigadores quienes reconstruyeron, en base a elementos de la sociología, de los estudios históricos, de la memoria e historias de vida, diferentes procesos sociales acontecidos a lo largo de cien años en pueblos ferroviarios.

Esta reflexión sociológica no quiere ser una mirada nostálgica sobre los pueblos ferroviarios y su evolución. Sus autores no se suman al coro desmovilizador que supone “que todo pasado fue mejor”. Por eso, junto al estudio de los procesos de desestructuración de las comunidades, analizan las múltiples iniciativas para resignificar el pasado y convocar para una nueva acción social que vuelva a dar sentido (hacer museos, espacios turísticos, cooperativas, grupos de teatro comunitario, participar en movimientos sociales, partidos políticos, buscar otras salidas productivas, etc.). Para ello, realizaron extensas experiencias de “trabajo o inmersión” en pueblos ubicados en las provincias de Buenos Aires, La Pampa, Córdoba, San Luis, Mendoza y San Juan. Con los compañeros y compañeras que viven en Patricios nos reunimos en nuestra facultad, donde intercambiaron pareceres con docentes y alumnos, nos y se interrogaron sobre su pasado y su futuro. *Sociales* sale a la calle y la calle llega a *Sociales* fue uno de los lemas convocantes.

Consideramos importante mostrar las potencialidades de este tipo de investigaciones que, planificadas desde el esfuerzo de las universidades públicas, se enfocan en conocer para comprender e interpretar demandas y procesos sociales. Es tarea de las nuevas generaciones de sociólogos y sociólogas embarcarse en las aventuras de la imaginación que el oficio les permite y buscar nuevas formas de indagar con creatividad la realidad social.

Este libro no hubiera sido posible sin la contribución con capacitaciones, materiales y reflexiones del Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, la Comisión Provincial de la Memoria, el Museo Taller Farrowwhite de Bahía Blanca, el Centro de Estudios e Investigaciones Laborales del CONICET, la Cátedra de Sociología del Trabajo de la Dra. Marta Panaia de FSOC-UBA, numerosas organizaciones de la sociedad civil, sindicatos y





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

grupos artísticos. Especialmente a “Patricios Unidos de Pié”, grupo de teatro comunitario que nos abrió las puertas del pueblo y nos acompañó en la tarea. La profesora Irene Marrone de nuestra Cátedra de Historia Social Argentina fue fundamental en la guía de la primera etapa de la investigación. El Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires posibilitó el debate de las incipientes investigaciones que confluyeron en esta obra a través del Segundo Encuentro de Memoria e Historia Oral en Chascomús y de sucesivas instancias de intercambio académico posteriores. Su apoyo, el impulso del profesor Guillermo Clarke, director del Archivo, y del licenciado José Clavijo, Director de Bibliotecas y Promoción de Lectura de la Provincia de Buenos Aires, concretaron la edición de esta obra colectiva.

Hoy volvemos a pensar en un país más inclusivo, integrado, con menos desigualdades e impunidades. La indignación ética nos moviliza. Por eso la sociabilidad, utilidad e importancia del tren y el ferrocarril vuelven a estar en el centro de las discusiones. Esta reflexión quiere y desea seguir estos nuevos tiempos. Los estudios e investigaciones académicas deben acompañar a la creación de sentidos comunes emancipadores en nuestra sociedad. El esfuerzo no será en vano.

Fortunato Mallimaci

Profesor regular titular de Historia Social Argentina
Facultad de Ciencias Sociales
Universidad de Buenos Aires





INTRODUCCIÓN

La presentación de una investigación es desde todo punto de vista exactamente lo opuesto de una exhibición, de un show donde el objetivo sea mostrarse e impresionar a otros. Es un discurso donde se exponen a sí mismos, asumen riesgos. Pierre Bourdieu. Invitación a una sociología reflexiva.

Para los escritores, “sacar su trabajo a la calle” ocurre en varios pasos. De modo que aquí mi consejo. No podemos empezar a nadar si no nos metemos en el agua. Howard Becker. Manual de escritura para científicos sociales.

En los últimos años la preocupación social por la *cuestión ferroviaria* ha despertado acalorados debates. Partidos políticos, sindicatos, funcionarios estatales, periodistas, miembros de ONGs, especialistas en desarrollo y transporte y usuarios reclamaron su reestructuración, expansión y modernización. Imbuidos en esas discusiones, iniciamos, primero en el marco de la Cátedra de Historia Social Argentina de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires, y posteriormente con becas doctorales financiadas por el CONICET, un programa de investigación sobre la sociología, la historia y los procesos de memoria en las comunidades ferroviarias argentinas. Este libro recopila sus resultados.

La primera pregunta que nos surgió cuando intentamos construir nuestro objeto de indagación fue sobre cómo estaba conformada la *cuestión ferroviaria* y qué actores sociales intervinieron e intervienen en su constitución como problema social. Para responderla, nos propusimos una reflexión sociológica que estudie, desde el nivel de las comunidades ferroviarias, todos sus aspectos: laborales, históricos, políticos, económicos, sociales y simbólicos: su figura como símbolo del *progreso* y del proceso “civilizador” a principios de siglo XX, como centro de la “nacionalización de la economía” y de la “recuperación de la soberanía” en la década del cuarenta, como medio de transporte obsoleto





y “antieconómico” en la segunda parte del siglo pasado y como símbolo en “disputa” y “mito movilizador” en la actualidad.

Como nuestra formación de sociólogos fue desarrollada en un contexto urbano densamente poblado ligado a una ciudad-puerto, y para mantener la reflexión y vigilancia epistemológica que nuestro oficio precisa, nos planteamos realizar numerosas visitas a comunidades ferroviarias para poder establecer las preguntas que orientaron los estudios que finalmente fueron reunidos en esta edición. Luego de contactos con grupos que estaban interesados en temáticas similares, elegimos comenzar con el pueblo de *Patricios*, en el Partido de 9 de Julio de la Provincia de Buenos Aires. Esta pequeña localidad contenía muchas de las cualidades que necesitábamos para la tarea: fue fundada en 1907 en torno a la estación terminal de un ramal ferroviario, y constituida en plaza de maniobras y con un gran galpón de locomotoras, con el consecuente establecimiento de un número considerable de operarios de la empresa Compañía General Buenos Aires (luego de la nacionalización, FFCC General Belgrano). *Patricios* es uno de tantos pueblos rurales y ferroviarios argentinos que crecieron al compás del ferrocarril, de la expansión agrícola-ganadera, con la consecuente extensión del Estado a través de las vías; y, luego del cierre del ramal, se empobrecieron con la misma velocidad, sin un complemento de transporte que les brinde una opción de reconversión.

En la etapa inicial de nuestra investigación realizamos un muestreo de la población en *Patricios*. Localizamos cincuenta casos a partir de la técnica bola de nieve y gracias a la interacción con los actores locales que participan de la experiencia (grupo de teatro comunitario, asociación del museo ferroviario) quienes nos facilitaron contactos, teléfonos y direcciones. Asimismo el grupo de teatro hizo una campaña previa con afiches y reuniones preparando nuestra llegada. Sin su invaluable ayuda nuestra investigación no hubiera podido realizarse en un período de tiempo razonable.

Por fines analíticos, con el objetivo de reconstruir el espacio social al interior del mundo ferroviario, dividimos a los miembros en los siguientes subgrupos según ocupación¹ y relación con los ferroviarios:

•Maquinistas, fagonistas y aspirantes, miembros de La Fraternidad. Sus esposas e hijos/as.

¹ Se debe tener en cuenta que la mayoría de los entrevistados son jubilados al momento de las entrevistas, por lo que la referencia es a su actividad laboral en el ferrocarril en el momento en que se desempeñaban en él.





- Empleados de taller, reparación de vías, miembros de la Unión Ferroviaria. Sus esposas e hijos/as.

- Empleados de la estación y de tráfico, agrupados en APDFA (Asociación del Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentinos).

- Actores sociales locales de Patricios con interacción cotidiana con los ferroviarios: el cartero, el médico, el jefe de policía, el delegado municipal.

La base de esta división nace de los relatos de los propios actores ferroviarios y de la bibliografía existente. Es notable ver el grado interno de estratificación del *mundo ferroviario*. Estas distancias internas están asociadas tanto a la división del trabajo ferroviario, como a particularidades simbólicas e imaginarias. Agrupamos a las esposas e hijos dentro de cada grupo profesional para poder analizar de forma relacional a sus miembros y abordar la perspectiva de género en nuestro estudio.

Una de nuestras principales inquietudes epistemológicas era *descentrarnos* como sujetos de conocimiento y establecer una relación diferente con los sujetos cognoscentes con los que trabajamos. Por tal fin, realizamos un primer taller en la sede de la facultad, en el cual veinticinco miembros de Patricios reconstruyeron su vivencia en la huelga ferroviaria de 1961.² Con el material registrado, confeccionamos guías de preguntas para realizar las entrevistas e hicimos un segundo encuentro con ferroviarios para verificar la potencialidad de las mismas. Con los errores detectados, viajamos al pueblo por segunda vez y realizamos una primera serie de entrevistas. Las mismas se pactaban primero con los entrevistados (la mayoría conocía el proyecto previamente) y se realizaban unas horas más tarde. En esa oportunidad pudimos realizar quince entrevistas que, posteriormente, transcribimos³ (conociendo las limitaciones del proceso). Con el análisis de las primeras entrevistas, construimos esquemas de trayectorias de vida (laboral, social y familiar) de los y las ferroviarios/as. De tal forma, pudimos encontrar importantes elementos para comenzar a analizar la producción y reproducción de la comunidad ferroviaria y pudimos encuadrar los relatos de sus miembros en diferentes codificaciones⁴ conceptuales abier-

² Se analizará en varios capítulos de este libro.

³ “Porque hablar de transcripción es plantearse, siempre, hasta dónde como traductores intervenimos en el discurso” (Lloret, 2007:31).

⁴ Los mayoría de los conceptos “son producto de una codificación in vivo, es decir, utilizando términos empleados por los actores o extraídos de la literatura” (Soneira, 2006:163)





tas⁵. A partir de estas primeras conceptualizaciones, realizamos un segundo taller en la sede de la facultad para verificar su potencialidad con los miembros de la comunidad de Patricios. En la teoría fundamentada en los datos, el regreso al campo es vital para poder lograr la comparación constante que permite ir construyendo cuerpos teóricos de mediano alcance. A partir de las modificaciones posteriores al taller, muchos conceptos fueron *dimensionalizados* integrando nociones propias de la sociología de la cultura y la historia social argentina sobre grupos ferroviarios.

Dentro del amplio espectro de la investigación cualitativa (Denzin y Lincoln, 1994) utilizamos técnicas como la *biografía* y las *historias y relatos de vida* (Bertaux, 1996; Mallimaci, 2007)⁶ para la reconstrucción de experiencias personales que conectan entre sí “yos” individuales que interactúan en las familias, grupos e instituciones (Sautu, 1999) de los pueblos ferroviarios. Para tal fin, sistematizamos el registro de las experiencias y testimonios de los actores reconstruidos en diversas redes de relaciones a partir de una estrategia cualitativa con los miembros de la comunidad. Adoptamos un *enfoque biográfico* y de análisis de trayectorias sociales para ligar los *relatos orales* a la interpretación de los significados de la vida social e individual, a partir de la contextualización de las trayectorias de vida, con los acontecimientos históricos locales (Sautu, 1999). Dado que los sentidos que emergen de los relatos son producto de diálogos entre actores (además de la relación entrevistado-entrevistador) este enfoque nos permitió captar mejor las particularidades del proceso identitario y narrativo de los ferroviarios.

El relato de una vida debe verse como el resultado acumulado de las múltiples *redes de relaciones* que, en el día a día, los grupos humanos atraviesan y a las que se vinculan

de los grupos ferroviarios.

5 “El investigador genera categorías de información iniciales sobre el fenómeno estudiado segmentando la información. Dentro de cada categoría, el investigador encuentra diversas propiedades, o subcategorías, y busca información para *dimensionalizar*, o mostrar las posibilidades extremas de la propiedad dentro de un continuum” (Soneira, 2006:161).

6 “Ferrarotti nos abre la posibilidad de entender a partir del relato de vida de la persona, sea de cualquier grupo o clase social, cómo se apropia y adueña de lo que vive, en una relación de igualdad con el investigador. El autor insiste en conectar la biografía individual con las características estructurales y globales de lo dado, lo vivido, la situación histórica” (Mallimaci, 2007).





por diversas necesidades. Esta manera de comprender la historia de vida nos permite descubrir lo cotidiano, las prácticas de vida dejadas de lado o ignoradas por las miradas dominantes. Hablar de la vida de una persona significa mostrar las sociabilidades en las que está inserta y que contribuye a generar con sus acciones: es hablar de familias, de los grupos sociales, de las instituciones a las que está ligada y que forman parte, más o menos intensamente, de la experiencia de vida del sujeto (Mallimaci, 2007). Al analizar las *estrategias de vida* (Torrado, 2003), pretendemos abordar la dimensión de la producción y reproducción de los ferroviarios de Patricios en tanto grupo social, estableciendo sus múltiples estrategias de subsistencia, acumulación simbólica y material y su diferenciación con otros grupos locales.

Con nuestras conceptualizaciones, regresamos al campo para una segunda serie de encuentros en los cuales pudimos realizar otras diez entrevistas. En esa oportunidad, nos dedicamos a recolectar escritos producidos por los pobladores para buscar *emergentes* simbólicos en sus líneas. De tal forma pudimos encontrar cuentos locales, escritos de investigación, folletos, versos y cintas documentales. Con los nuevos emergentes, nos dimos cuenta que algunas trayectorias de vida no estaban siendo contempladas. Esta situación radicaba en las características de nuestro relevamiento, que se limitaba *personas que seguían en el pueblo o habían regresado a él luego de unos años*. Por lo tanto, analizamos el proceso de movilidad de población de Patricios, para encontrar un patrón que nos permitiera rastrear a los miembros que no estaban siendo contemplados: *los que se fueron y no regresaron*. En nuestra búsqueda, encontramos que un porcentaje alto de las personas que habían emigrado hacia Patricios, en los primeros cincuenta años del siglo, tenían como principal punto de origen la localidad de Tapiales, Provincia de Buenos Aires. Intentamos verificar si se había producido el flujo inverso, tan común en las cadenas migratorias de trabajadores, y localizamos que casi la totalidad de los migrados de Patricios en la segunda mitad del siglo vivían en Tapiales y estaban agrupados en un Club de Jubilados. Nos pusimos en contacto con ellos y realizamos una tercera serie de entrevistas. En ellas encontramos todas las trayectorias de vida faltantes. Para reconstruir a un grupo social, no sólo es vital establecer el espacio social interior de sus miembros, sino también los procesos de movilidad espacial en los que fueron partícipes. De tal forma, se puede establecer las múltiples combinaciones sociales desatadas por los acontecimientos histó-





ricos, así como sus diferentes narrativas orales y significaciones individuales.

Para complementar nuestro análisis, utilizamos los dos periódicos de *Patricios* de la época y las diferentes narrativas oficiales, para realizar lo que Irene de Vasilachis (2006; 49) ha denominado *triple hermenéutica*, es decir, el “proceso (que) se produce cuando los investigadores preinterpretan los procesos, las situaciones sociales que analizan y la identidad de los sujetos que en ellas participan de acuerdo con los modelos interpretativos vigentes en discursos enraizados en las situaciones de poder, y que tienden a conservarlas”. Por lo tanto, hemos analizado los periódicos *La voz de Patricios* (católico-conservador) y *Reflejos* (socialista local), las publicaciones del *Obrero Ferroviario* (Unión Ferroviaria), las memorias y publicaciones de La Fraternidad y las publicaciones nacionalistas y desarrollistas difundidas en el mundo ferroviario.

Luego de la experiencia sistemática en *Patricios* a lo largo de dos años, nos embarcamos en una iniciativa de la Asociación de Amigos de las Zorras de Vías, la *Travesía Ferroviaria* 2008, que nos permitió recorrer los pueblos por los que pasaba el tren de pasajeros a lo largo de seis provincias. Con el fin de establecer puntos en común pero también matices regionales, organizamos talleres en las comunidades ferroviarias de la Provincia de Buenos Aires en el Museo Taller FerroWhite, en la estación de Bahía Blanca, en la Escuela de Enseñanza Media N°1 de Chasicó, en la Asociación Amigos de la Trochita de Tornquist, en Darragueira y Adolfo Alsina; en La Pampa en General Pico, Quemú Quemú, Falucho, Renancó; en Córdoba en Huinca Renancó y Villa Valeria; en San Luis en la Asociación Amigos de la Estación, en el Museo Ferroviario, en escuelas industriales y bachilleres de Villa Mercedes, en la escuela “Provincia de Tucumán” en Beazley; en Mendoza en la estación, en el Museo Ferroviario de la capital, en La Paz; en San Juan en las escuelas técnicas y bachilleres de Villa Media Agua y la estación de Albardón. Asimismo realizamos talleres en todas las seccionales de la Unión Ferroviaria y La Fraternidad a lo largo de la experiencia. El trabajo de campo realizado nos permitió redefinir preguntas, ajustar elementos de recolección de datos y potenciar nuestra capacidad de conocer el entramado social de las comunidades y sus interdependencias. El objetivo de los talleres fue realizar una puesta en común con los diferentes actores de las comunidades participantes (jubilados, clubes sociales, docentes, alumnos y particulares interesados), rastreando las diversas prácticas y discursos a través de los cuales se significa y resignifica la historia del ferrocarril.





Nuestro trabajo en dichas comunidades no se centró sólo en la indagación de las problemáticas que trae aparejado el cese de la actividad ferroviaria en relación a los aspectos económicos o políticos, sino también, y con mayor énfasis, intentamos rastrear los procesos relativos a las estructuraciones/reestructuraciones de la dimensión cultural de estos pueblos. Para tal fin, realizamos experiencias de campo a través de las cuales intentamos una recopilación, producción ⁷ y puesta en común de fuentes orales. La utilización de este tipo de fuentes tiene una larga trayectoria en las ciencias sociales y no está exenta de cuestionamientos y polémicas. Sin embargo, desde nuestra perspectiva y experiencia, coincidimos con la afirmación de que:

“Las fuentes orales (...) no siempre son, en realidad, plenamente confiables. Sin embargo, este factor, en vez de ser una debilidad, es un punto fuerte: los errores, las invenciones y los mitos nos llevan a través y más allá de los hechos hacia su significado”.⁸ En particular, el testimonio oral nos permite abordar la cuestión de la agencia y la subjetividad en la historia” (James, 2004: 127).

Desde estos relatos, analizaremos la construcción de la memoria colectiva como una forma de estructuración del relato dependiente del complejo de relaciones en donde se insertan los actores. Por lo tanto, las propias trayectorias sociales de los actores y los diálogos que establecen con otros actores —y de allí nuestra idea de realizar talleres colectivos, de buscar puestas en común de los relatos—, junto con las convenciones culturales, están en la base de las memorias colectivas que intentamos rastrear e integrar a nuestro análisis socio-histórico, con fuerte énfasis en los procesos subjetivos.

Con el fin de realizar una triangulación metodológica, integramos diversidad de fuentes que recolectamos en los talleres: diversos tipos de “mapas mentales de las comunidades” dibujados por los alumnos de jardín y escuelas primarias, “cartas” en las cuales

⁷ Hablamos del carácter productivo del discurso en el sentido de que, al realizar una actividad colectiva, con intercambio de testimonios, narrativas y memorias, el discurso final es producto de esta misma actividad. En este sentido, no se trata de recopilar o recolectar un discurso que está allí, preexistente.

⁸ Luisa Passerini, *Facism in Popular Memory: The Cultural Experience of the Turin Working Class*, 1987. Citado en James (2004).





contaban el pasado y presente del pueblo y también volcaban información sobre los distintos proyectos de conservación cultural y acción política orientada a la “cuestión ferroviaria”. Si bien esta situación se encuentra en los bordes del método sociológico, nos permitió lograr un mejor acceso al campo, una más amplia comprensión de los fenómenos bajo problematización y finalmente poner en debate algunos postulados clásicos de nuestra disciplina.

Este libro está dividido en dos partes, cada una con tres capítulos. La primera comienza con el capítulo “Los sindicatos ferroviarios y su influencia en la construcción de una identidad colectiva”, que intentan establecer momentos de formación, consolidación, quiebre y reconfiguración de la identidad ferroviaria. Períodos que contribuyan a explicar con mayor capacidad heurística las relaciones de los ferroviarios con el Estado, las empresas ferroviarias e incluso con los sindicatos. De esta forma, diversos modelos de administración del ferrocarril, de acción sindical y de intervención estatal, impactaron de distintas formas en las comunidades a lo largo del siglo. Desde la etapa fundacional, ligada primero a una fuerte presencia de compañías extranjeras, y con una limitada y fragmentada acción sindical, pasando por una consolidación sindical —ya en el siglo XX— con la construcción nacional de una red de locales gremiales, con clubes, escuelas, locales partidarios y bibliotecas propias, con el corolario de la estatización a mediados de siglo, y el consecuente traslado de los conflictos internos al ámbito público. Hasta —en la segunda mitad del siglo— el levantamiento de ramales, la concesión privada de los servicios y las migraciones por el deterioro de las condiciones de vida. Los capítulos dos y tres indagan sobre la conformación y transformaciones de las familias ferroviarias y los clubes sociales y deportivos que funcionaron como espacios de sociabilidad, de creación y recreación de los vínculos y las redes entre los ferroviarios. Si bien ambos capítulos indagan en torno a la conformación de lo que podríamos denominar una subjetividad ferroviaria, el primero se centra en los sentidos familiares compartidos y el segundo en las particularidades al interior de una identidad ferroviaria, poniendo de relieve las diferencias al interior de la misma.

La segunda parte aborda un conjunto de trabajos sobre las consecuencias que produjo en la comunidad el desmantelamiento de las empresas e infraestructura ferroviarias. Retoma como punto de inflexión al Plan de Reorganización Ferroviaria de 1961 y el





desarrollo de los pueblos ferroviarios en la segunda mitad del siglo XX. Al quiebre identitario que se produce en las comunidades, se le contraponen nuevas dinámicas expresadas en repertorios de acción colectiva y prácticas de memoria que buscan recomponer o reconfigurar esos sentidos compartidos. Todos estos fenómenos se contextualizan, necesariamente, poniendo en consideración los procesos migratorios. De este modo, las diferentes prácticas de memoria llevadas adelante en las distintas estaciones del país, las experiencias de teatro comunitario como forma de actualizar repertorios para instalar demandas sociales en el espacio público, se entrecruzan y complementan para brindar un panorama que intenta reflexionar sobre las consecuencias y las respuestas colectivas al nuevo panorama. Estas reflexiones que se centran en el modo de respuesta y las formas de resignificación de las comunidades ferroviarias se complementan con el último capítulo “Observaciones en torno a las consecuencias demográficas del desmantelamiento del tren de pasajeros”, que se encarga de matizar algunas posturas deterministas esbozadas en los escasos estudios demográficos precedentes sobre pueblos ferroviarios, que veían la “extinción” de estos pueblos casi como una consecuencia necesaria.

Queremos agradecer especialmente a colegas y familiares que nos acompañaron en esta tarea. Sin sus ideas y apoyo no habríamos llegado a finalizar esta obra. En una conferencia que realizamos en el Archivo Histórico Provincial en el año 2013, Marie-Claire Lavabre compartió con nosotros invalorable reflexiones sobre la sociología de la memoria y las diversas formas a través de las cuales los grupos sociales “procesan” el pasado traumático. Con Ana Jaramillo y Francisco Pestanha discutimos el rol de las universidades y la investigación comprometida en las comunidades ferroviarias. Cristian Alarcón y Martín Alé nos hicieron recordar que la tarea académica también necesita estar ligada al trabajo sobre el lenguaje. Luis Donatello nos señaló la importancia de estudiar la efervescencia colectiva a la hora de entender la acción colectiva local. Con Ariel Wilkis debatimos el oficio, las limitaciones y posibilidades del sociólogo “en el terreno”. Héctor Cordone y Oscar Aelo nos ayudaron a ver como la microhistoria local se inserta en procesos sociales más amplios. La aguda mirada de Guido Giorgi y Gabriel Levita contribuyó a pensar los vínculos estatales y políticos del mundo sindical ferroviario, más allá de la lógica de los actores. Los estudios de Dario Dawyd sobre el sindicalismo combativo de la década del sesenta fueron centrales para advertir que el determino económico está lejos de





ser la variable única del análisis sociopolítico. Hugo Lewin nos brindó su apoyo desde la Secretaría de Investigación de FSOC-UBA. Guillermo Neiman, conocedor privilegiado de Patrios y de las comunidades rurales y ferroviarias de todo el país, nos permitió ver conexiones profundas en los vínculos entre lo rural y lo ferroviario.

Los colegas Aldo Ameigeiras, Joaquín Linne, Joaquín Algranti, Federico Lorenc Valcarce, Alejandro Jasinky, Alejandro Bialakowsky y Flavio Abalo compartieron sus generosas reflexiones sobre el rol de las ciencias sociales en nuestro país. Este proyecto no hubiera sido posible sin la amistad construida con Claudio Panella, Guillermo Clarke y Fortunato Mallimaci a lo largo de diez años de trabajo conjunto. Nuestra deuda intelectual con ellos es difícil de cuantificar.

Este libro está dedicado a Manu y Sonia. Y a la memoria del abuelo Pancho, defensor del ferrocarril y su mundo hasta en los sueños.

Los Compiladores





Parte 1

Capítulo 1. Los sindicatos ferroviarios y su influencia en la construcción de una identidad colectiva.

Capítulo 2. La Familia Ferroviaria: transformaciones intergeneracionales de las representaciones sobre la familia (1940-2008)

Capítulo 3. Los clubes sociales y deportivos: las diferencias al interior de un pueblo ferroviario.







Capítulo I. Los sindicatos ferroviarios y su influencia en la construcción de una identidad colectiva

Lic. Aldao J.⁹

“¿Cuál fue el motivo de este poderío y este éxito del sindicato? (...) El factor explicativo que se pone de relieve es la comunidad ocupacional, la identificación de los trabajadores con su actividad, sus compañeros y su sindicato” (Horowitz, 1985: 445).

Algunos dicen que los ferroviarios tuvieron el primer sindicato fuerte en el país y que la formación de la CGT, máxima expresión de unidad del movimiento obrero organizado, hubiese sido imposible sin ellos. Según esta misma línea de pensamiento, el Partido Laborista (considerado hasta aquel entonces una verdadera “aristocracia” obrera, que miraba por encima del hombro a los trabajadores) no hubiese alcanzado, sin los ferroviarios, la mitad de los afiliados que convocó en sus dos meses de vida antes de las elecciones de febrero de 1946. De igual manera, Perón no hubiese llegado a ser lo que fue, ni siquiera a ser “el primer trabajador”, como lo nombró un referente ferroviario en los talleres de Rosario.¹⁰

Habría una diferencia entre ser empleado del ferrocarril y ser ferroviario: éste tenía disciplina y orgullo. Los ferroviarios, dentro de este esquema de percepción, siempre fueron solidarios entre ellos y con su comunidad, su barrio, su pueblo, y no se preocupaban sólo porque sus colegas trabajaran bien, sino también por sus modales, su educación y la de su familia. También se dice que todo esto se habla en pasado, que ser ferroviario ya

9 UNMdP/CONICET joacoaldao@hotmail.com

10 Según el testimonio de Monsalvo (1974), fue José Domenech, en ese entonces ex Presidente de la UF y ex Secretario General de la CGT, quien bautizó al entonces Secretario de Trabajo y Previsión Social como “el primer trabajador”.





no es lo que era.

En este trabajo imbricamos la investigación histórica, apoyada en elementos de la sociología histórica, con el análisis de las identificaciones. No nos proponemos encontrar “pruebas” que nos permitan contar cómo fue “el pasado”, esa es una relación de la ciencia con el discurso de la verdad que ya debería estar saldada. Aquí nos proponemos construir un modelo que nos permita dar cuenta del desarrollo y dinámica de la identificación ferroviaria a lo largo de los más de 150 años de vida de los ferrocarriles en Argentina. En otras palabras, el modo en que se construyen ciertas categorías de percepción y clasificación que otorgan sentido de pertenencia a un colectivo, la forma en que se desarrolla una articulación simbólica que permite el efecto de comunidad, en este caso, del ser ferroviario y de pertenecer a la familia ferroviaria.

Consideramos como hipótesis de trabajo que el desarrollo del sindicalismo ferroviario, su presencia territorial y simbólica a lo largo de gran parte del territorio argentino, constituye un factor decisivo en la conformación de lo que denominamos *identificación ferroviaria*. Para desarrollar esta idea, en primer lugar realizaremos un escueto racconto histórico del sindicalismo ferroviario, para luego centrarnos en un análisis que nos permita fundamentar nuestra hipótesis, acercándonos a través de diversas fuentes al modo en que las seccionales ferroviarias, y la vida sindical en general, se constituyeron en un factor decisivo de la identificación. Por último, nos referiremos a cómo esta identificación entra en crisis junto con la crisis de la actividad ferroviaria en nuestro país, lo que incluye, también, a la vida sindical y su status social.

Breve historia del sindicalismo ferroviario

La historia del sindicalismo ferroviario corre en paralelo con la historia del sindicalismo en el país. Si bien es honor de los gráficos tener el primer sindicato (1878) que perduró en el tiempo, es sólo un año el que lo separa de la conformación de La Fraternidad (1887),¹¹ sindicato que nuclea al personal de conducción de los ferrocarriles. Una de las condiciones que más se resalta en lo referente a la temprana organización obrera en sindicatos es la instrucción de los trabajadores que lo conforman. La temprana organización de los trabajadores gráficos no es una novedad en el mundo, por el con-

¹¹ Logra la personería jurídica el 1 de marzo de 1889.





trario, es casi una norma, y generalmente se le atribuye esta incipiente organización a su formación intelectual. El caso de los maquinistas ferroviarios es, en algunos aspectos, similar. Dentro de los empleados del ferrocarril, los maquinistas se consideraban una “aristocracia obrera”, tanto por sus salarios,¹² su estabilidad laboral y su instrucción (Falcón, 1986; Monserrat, 2011). Un maquinista, por aquel entonces, no sólo debía saber leer y escribir —lo cual no era un dato menor para fines del siglo XIX, fuera del mundo de las profesiones liberales—, sino que pasaba por un proceso de instrucción específico para maquinistas en las escuelas sindicales: “*La carrera, primeramente, de un Aspirante tiene que comenzar conociendo la máquina, tiene que ir rindiendo examen, eh, son 5 o 6 exámenes para llegar a Maquinista...*”, nos comenta Raúl, maquinista jubilado de Patricios. Rápidamente, La Fraternidad se estableció a través de una dirección centralizada y una pulcra disciplina, facilitada en parte por el número limitado de asociados en relación al total de trabajadores del riel.

No sólo es temprana la organización sindical de los ferroviarios en el aspecto institucional, sino también en la organización en la lucha. Ya a partir de 1888, el flamante sindicato de La Fraternidad realiza una huelga en el Ferrocarril Central Argentino (F.C.C.A.), en solidaridad con un compañero detenido luego de un accidente en la localidad de San Martín.¹³ Un año después, los obreros de los talleres de Solá, del Ferrocarril Sud (F.C.S.), realizaron una huelga de varias semanas, la primera por motivos salariales. En 1890, la Fraternidad lleva adelante, con pésimos resultados, su primera huelga salarial: sus dirigentes son encarcelados y el gremio queda acéfalo, sumergiéndose en una crisis organizativa que se prolongó por seis años. Los conflictos ferroviarios no cesan del todo, pero el protagonismo ahora es de los obreros de los talleres. La creación de una Federación Obrera permitió a los obreros de los talleres de Tolosa extender su lucha a los principales talleres del país. En 1896, los talleres realizan la primera gran huelga ferroviaria a nivel nacional, que se sostuvo por cuatro meses. Su éxito organizativo está motivado por la

¹² “*Yo cuando recién fui maquinista cobraba 570 pesos y era plata... mucha plata*” (Raúl).

¹³ Los datos de estos acontecimientos se pueden encontrar de manera organizada en Fernández (1947). También la mayoría de ellos aparecen en el Obrero Ferroviario (O.F.) en sus respectivas fechas y, algunos de ellos, en Goodwin (1974), Monsalvo (1974) y Horowitz (2005).





integración de los talleres a través de la Federación. Los talleres ferroviarios se transforman en un símbolo de lucha y solidaridad obrera. La Fraternidad vuelve a su normalidad organizativa en el mismo año.

Hasta 1917, que se lleva adelante la primera gran huelga ferroviaria en la que los maquinistas se organizan con el resto de los ferroviarios, las huelgas salariales y el clima de mayor conflictividad se da principalmente en las asambleas y en esporádicos gremios de los talleres ferroviarios, sector más combativo dentro de los obreros del ferrocarril.¹⁴ Los obreros de los talleres tenían la ventaja, a los fines organizativos, de trabajar en el mismo establecimiento y con compañeros estables, a diferencia del personal que desarrollaba sus tareas en el tren, quienes rotaban compañeros y lugares. Por otra parte, los mecánicos eran los obreros mejor pagos y más instruidos dentro de los que trabajaban en talleres y mantenimiento de vías, lo que les otorgaba un status particular para tomar este tipo de iniciativas. El sindicato de maquinistas tuvo influencias socialistas desde temprano; en cambio, en los talleres será el anarquismo primero, y el sindicalismo revolucionario luego, las doctrinas que predominen, condición que se refleja en las medidas de protesta y la intensidad de ellas (Chiti y Agnelli, 1937; Del Campo, 2005; Monserrat, 2011).

El 5 de enero de 1912 se crea la Federación Obrera Ferrocarrilera (FOF), que incluía a los empleados de talleres y tráfico. Esta federación se constituye un día antes de que estalle la gran huelga del gremio de Tracción, primera huelga general del gremio de La Fraternidad. El fracaso de esta huelga se atribuye a que, a pesar de que se extiende a los talleres de las plazas más importantes del país, no se hizo extensiva al resto de los trabajadores del ferrocarril, ni tenía una dirección clara. La necesidad de una integración entre los distintos trabajadores de la rama se vuelve el tema principal al interior del mundo sindical ferroviario. Como fruto de ello, algunos años después, en 1917, se da la primera muestra de fuerza de la unidad. Una Comisión Mixta, integrada por la FOF, los telegra-

14 Si hacemos una trayectoria, aunque lineal y escueta, de las organizaciones ferroviarias más significativas antes de la UF (hasta 1922), estas son: Confederación Obrera Ferrocarrilera (1903-1907); Liga Ferroviaria Argentina (LFA) (1908-1916); Federación Obrera Ferrocarrilera (FOF) (1912-1916); Federación Ferroviaria (resulta de la unión entre LFA y FOF) (1916-1920); Sindicato de Tráfico y sindicato de Talleres (creados simultáneamente y como miembros de la Confraternidad Ferroviaria, que también integra LF) (1920-1922).





fistas y LF se lanza al primer paro general de ferrocarriles en el país. La resistencia y cohesión de los ferroviarios les permite obtener, luego de soportar feroces represiones y muertes de obreros, mujeres y niños ferroviarios, un aumento salarial general, la promesa del cumplimiento efectivo de las jubilaciones conseguidas dos años antes y la reglamentación del trabajo ferroviario. Pero más importante aún, esta reivindicación se consigue por decreto del poder ejecutivo, ya que las empresas no querían aceptar la reglamentación general del trabajo ferroviario y el senado previamente había rechazado su sanción como ley. Esta conquista, sin dudas la más importante hasta el momento, afirmó a los ferroviarios como ejemplo de organización y lucha obrera en el país. Sin embargo, el sabor de estas victorias se fue diluyendo a medida que pasaban los meses del año 1918. Tan solo doce meses después, los ferroviarios se encontraron a merced de las empresas y la mano dura de las fuerzas de seguridad, reduciendo el decreto a solo un “trozo de papel”, ya que las empresas, como era costumbre en esos años, no cumplían con la nueva ley.

Hacia 1920, luego de pasar por una de las experiencias más nefastas que experimenta el movimiento obrero con la denominada “semana trágica” en enero de 1919, se inaugura un nuevo intento de unidad de los trabajadores del ferrocarril. En este contexto, se crea la Confraternidad Ferroviaria (CF), entidad que por primera vez reúne, en carácter de federación, al personal de tracción (sindicato de LF) junto con los nacientes sindicatos de Tráfico y de Talleres. En este período de dos años, hasta la conformación de la Unión Ferroviaria (UF) en 1922, se comienza a utilizar como método de lucha general el “trabajo a reglamento”,¹⁵ más cercano al estilo de LF que al de los Talleres, instalándose una estrategia de acción colectiva más moderada.

El 6 de octubre de 1922, en una asamblea en el Salón Worwaerts, se constituye la Unión Ferroviaria. Los éxitos de la unidad propiciada por la CF habían acelerado el diálogo. Si bien la idea de una unidad entre los tres sindicatos estaba presente, sólo los recientemente constituidos, Sindicatos de Tráfico y Talleres, se unificarán. El debate de

¹⁵ El *trabajo a reglamento* es una práctica que pone en evidencia la relación paradójica entre normativa y prácticas laborales. La naturalización del incumplimiento del minucioso reglamento de trabajo ferroviario permite que los obreros lo utilicen como modo de protesta, afectando considerablemente el rendimiento de los servicios ferroviarios durante su implementación. Como conclusión, las empresas necesitan que los ferroviarios se atengan a sus modos de hacer, contruidos en la práctica cotidiana, y no a los que prescribe el reglamento, para poder desarrollar la jornada de trabajo de manera más eficiente.





la asamblea constituyente no es fácil, la divisoria entre los que pregonan un sindicato centralizado y verticalista y quienes buscan uno de carácter federativo con autonomía de las seccionales, se torna central. Según testimonios de un delegado que participó,¹⁶ la autonomía sindical era el lema de las mayorías, pero el centralismo estaba defendido por el gremio de LF, que ejercía gran influencia sobre el aspecto organizativo de esta unión, y por dirigentes de trayectoria al interior de los Sindicatos de Tráfico y Talleres. Esta postura no resulta extraña si tenemos en cuenta que la experiencia directiva y el creciente número de afiliados suele traer aparejada una concepción centralista de la organización, como Lipset (1963) tipifica al sistematizar una gran cantidad de estudios en sindicatos norteamericanos. El centralismo facilita y hace más eficiente la toma de decisiones y la cohesión interna de la organización. En resumen, ya sea por persuasión o por imposición, el discurso centralista triunfa sobre el autonomista o federativo.¹⁷

Y los resultados no se hacen esperar, el gremio ferroviario logra avances de radical importancia. Los sucesivos logros en confeccionar y hacer oficial el escalafonamiento del personal de distintas especialidades en los distintos ferrocarriles se vuelve el eje central de las reivindicaciones y del prestigio que trae aparejado este éxito en el nuevo sindicato del riel. Ya en los primeros años, luego de lograr la personería jurídica en 1923, crece la cantidad de afiliados y el poder de negociación del sindicato. Se constituyen *centrales de reclamos* y los convenios salariales que se firman en las empresas más significativas, si bien no son generales, sirven de base para otros ferrocarriles. Los grandes conflictos disminuyen en la misma medida que crece el poder de negociación del gremio. Se hace más habitual interpelar tanto a la empresa como al Estado, quedando de manifiesto una vocación de diálogo y negociación antes que de enfrentamiento. Ahora sí, los ferroviarios

¹⁶ Manuel F. Fernández (1947).

¹⁷ Consideramos central para entender el desarrollo del sindicalismo en los años '20 y '30, profundizar en esta coyuntura al interior del movimiento obrero ferroviario, en donde claramente se manifiesta una disputa entre el sindicalismo centralista y el autonomista. Mucho se ha escrito y analizado sobre los factores externos (crisis de desocupación, represión policial, actitud de la clase política) que pusieron en crisis el modelo de las décadas anteriores que propone autonomía de las seccionales y horizontalidad para la toma de decisiones. Sin embargo, no se pone el mismo énfasis en la dinámica al interior de las organizaciones obreras que permite estas transformaciones. Vale rescatar en este aspecto, sobre todo para la década del 30, el trabajo de Del Campo (2005).





no sólo son un referente ineludible al interior del movimiento obrero argentino, sino que se transforman en los principales impulsores de la unidad obrera y se postulan como conductores de ella. Este hecho se cristaliza en la creación de la Central Obrera Argentina (COA) en 1926, en claro contraste con la Unión Sindical Argentina (USA) que seguía reivindicando la tendencia *sindicalista revolucionaria* (Del Campo, 2005).

Esta etapa de crecimiento organizacional y conquistas obreras se frena, e incluso, en algunos aspectos, se produce un retroceso. La crisis de 1929 trae consigo serios conflictos al sindicato ferroviario. De una situación de expansión y avance en lo que respecta a derechos de los trabajadores, se pasa a una posición defensiva. Si los gobiernos radicales fueron un factor fundamental para una nueva lógica sindical, la llegada del golpe y la situación económica modifican el panorama sensiblemente.¹⁸ Paradójicamente, la conformación de la Central General de Trabajadores (CGT) en 1930, mayor símbolo de unidad del movimiento obrero hasta el momento, poco puede hacer como central por sus integrantes. En los testimonios y la historiografía clásica del período, se considera a los ferroviarios privilegiados por haber mantenido un mínimo nivel de negociación que les permitió no perder puestos de trabajo. Por ejemplo, ante la amenaza de cesantear a seis mil trabajadores del riel, el sindicato acepta la implementación de un “prorrato” para paliar la crisis de las empresas. En 1931, cuando este sistema se hace efectivo, se descuentan días “francos” y se disminuyen las horas de trabajo, a cambio de conservar los puestos de todos los empleados.

En 1932, el sindicato continúa en franco retroceso de los derechos adquiridos. El ejecutivo decreta, ante una queja de las empresas de que el prorrato “no es suficiente” para paliar la crisis, un sistema de descuentos que empeora aún más la situación salarial de los trabajadores. La legitimidad de la dirección del gremio entra en crisis. En el período 1934-35, José Domenech es designado por primera vez Presidente de la Comisión Directiva (CD), desplazando a Antonio Tramonti, que ocupaba el cargo desde la consti-

18 Horowitz (1985) plantea que durante este período no se producen cambios sensibles en la relación del sindicato ferroviario con el Estado. Sin embargo, al interior del sindicato existen indicios de una crisis, signada por peleas de facciones, el intento de crear un nuevo sindicato (con clara injerencia del ejecutivo) y el retroceso en conquistas presentadas como éxitos sindicales en cuanto no se evitaban males peores, pero pocas veces aceptados como tales por las bases (Fernández, 1947, Del campo, 2005).





tución de la primera CD en 1923.¹⁹ Con el cambio de liderazgo en el gremio, se intenta recuperar el terreno cedido. A mediados de 1934, la asamblea general de delegados de la UF resuelve que la situación económica de los ferrocarriles mejoró, por lo que deberían cesar los descuentos. Nuevamente el sindicato acepta el arbitraje estatal.

Es conocida la historia del “laudo presidencial” del primer magistrado Agustín P. Justo, quien lejos de hacer honor a su apellido, mantiene el sistema de descuentos sobre los salarios de los trabajadores, a modo de retenciones, “a ser devueltas en la proporción que permitan los beneficios de la explotación”.²⁰ Además, el Poder Ejecutivo también lauda que las empresas están en su derecho de reformar el reglamento para “permitir una mejor utilización del trabajo del personal”. Con la sentencia presidencial de Justo, se cierra un ciclo de medidas de fuerte impacto negativo en la vida de los ferroviarios, que se expresa, como dijimos, en el primer cambio de presidente de la CD desde el origen de la UF.

Esta situación se mantiene hasta 1942, cuando, luego de un nuevo cambio de presidente en la CD, cargo que pasa a ocupar Luis Gonzáles desde el año anterior, el poder ejecutivo retira las retenciones a los salarios, aunque las condiciones de trabajo se mantienen. Además, se profundiza la crisis cuando en octubre el parlamento modifica la ley de jubilaciones (ley 10.650), reduciendo los haberes en jubilaciones ordinarias, por discapacidad y pensiones y eleva los límites de años de servicio y edad para obtener el derecho a la jubilación.

A pesar de que el centralismo como modo de organización continúa y, en general, no existen conflictos importantes desatados por las bases en este período,²¹ vale la pena

19 Para los datos de todas las CD con detalle de sus integrantes hasta 1947, ver Fernández (1947), para los años siguientes ver los libros de actas anuales de las Comisiones Administrativas. Para los motivos de la interna entre Domenech y Tramonti ver Del Campo (2005).

20 “Laudo Presidencial”, 23 de octubre de 1934, reproducido en Fernández (1947:193).

21 Para explicar la tolerancia de los sindicatos ferroviarios a estas condiciones ponemos en consideración dos factores explicativos que nos parecen fundamentales. Uno, que la crisis económica generalizada predispone a una situación de recaudo a los experimentados líderes gremiales respecto a incentivar la producción de conflictos que deriven en cesantías o despidos. Dos, que el mismo aspecto organizacional y las dimensiones del nuevo gremio propenden a la conformación de una burocracia sindical o, para no utilizar una





resaltar que, al interior del plantel de sindicalistas profesionales,²² el período que va desde 1930 hasta 1943 estará signado por un aumento en la conflictividad interna, que si bien no era una completa novedad, cobra una visibilidad y relevancia inusitadas. Haremos referencia a los más importantes pero, por cuestiones de extensión, sin interiorizarnos demasiado en detalles ni en interpretaciones. En primer lugar, hacia 1930, se disuelve la Confraternidad Ferroviaria por diferencias entre las conducciones de LF y la UF, en el mismo período en que se lleva a cabo la conformación de la CGT, un dato no poco relevante para comprender el conflicto. Luego, en 1935, cuando las relaciones entre los sindicatos ferroviarios ya se habían reanudado, una interna al interior de la CGT entre líderes sindicales de la UF termina con la intervención de esta última a manos de la Inspección de Justicia, que duró un año. Para 1938, se produce otro conflicto interno en la UF en el cual se retiran de la asamblea más del 50% de los participantes, produciendo un claro quiebre al interior del gremio. A raíz de este último conflicto, comienza a funcionar la Federación Ferroviaria (F.F.) como organización paralela a la UF. La situación se regulariza en el mes de marzo de 1940, cuando la F.F. se incorpora a la UF nuevamente. Por último, teniendo en cuenta la preeminencia de los ferroviarios en la CGT, es pertinente mencionar el conflicto en el período 1942-43 que deriva con la división de la central. Generalmente, a estos conflictos se los caracterizó como disputas entre ideologías y/o partidos; por ejemplo, a partir de la división de la CGT antes mencionada, la categorización de la CGT I como socialista y la CGT 2 como comunista. Llamativamente, hace varias décadas que existen investigaciones que advierten sobre lo precario de esas distinciones (Horowitz, 1984; Del Campo, 2005). Aquí, como anticipamos, decidimos no ahondar en detalles ni aventurar hipótesis de los conflictos, tanto por considerar que ello requiere de una detenida investigación y chequeo

palabra que en la historia sindical de nuestro país está muy asociada a otra época, a la conformación de un plantel de sindicalistas profesionales, de los cuales surgen líderes que, en general, buscan conservar el orden, fuente de poder y legitimidad para la conducción de un sindicato de gran tamaño, desestimando, en general, las iniciativas orientadas a los reclamos activos.

22 Con el término de *sindicalistas profesionales* nos referimos a aquellos que tenían sueldos para efectuar la tarea de representación sindical, quienes ocupaban la comisión directiva, y a las segundas líneas, que eran representantes en las seccionales, los cuales no cobraban sueldo pero gozaban del derecho a ocuparse de los asuntos sindicales sin que ello afectara su salario u actividad en el ferrocarril.





de fuentes, como por no ser el fin de este artículo.

A partir del año 1943, la suerte de los sindicatos ferroviarios va a cambiar drásticamente. Luego de una primera intervención por parte del gobierno militar el 24 de agosto, a cargo del Cap. de Fragata Raúl A. Puyol, que adquiere un carácter hostil hacia las organizaciones obreras (se retira a la UF de la CGT I y se producen despidos y cesantías de personal histórico del gremio),²³ la designación del coronel Domingo Mercante como interventor de los dos sindicatos a fines de octubre va a plantear una relación inédita entre el Estado y aquellas. Para resumir este período, unas semanas después de iniciada la intervención del Cnel. Mercante, se resuelve mantener la afiliación de la UF a la CGT²⁴, terminando con cualquier sospecha de intento divisionista por parte de la intervención. Respecto a transformaciones concretas en la vida laboral y sindical, el 20 de marzo de 1944 se produce un masivo acto ferroviario en la Plaza de Mayo, en donde se le entrega un petitorio de 16 puntos al presidente de facto E. Farrell. Estos puntos incluían desde la intervención de la Dirección General de Ferrocarriles y la Administración Gral. De los FFCC del Estado, pasando por la reforma del reglamento de trabajo, escalafonamiento, aumento de sueldos, devolución de retenciones, hasta la construcción del policlínico central ferroviario y su mecanismo de financiación.²⁵ Para el fin de la intervención del Cnel. Mercante — el 13 de septiembre de 1944, fecha en que asume la nueva Comisión Directiva— todos los puntos precisos, y parcialmente los más abarcativos (como construcción de viviendas decentes para los FFCC del Estado o eliminación de empresas contratistas y subsidiarias) se habían cumplido. En resumen, en 5 meses de intervención los sindicatos ferroviarios logran más reivindicaciones que en toda su historia, recuperando, además, aquellas perdidas a partir de la crisis de 1930. Sumados a los 16 puntos, existen otros logros de gran relevancia como la “licencia anual” para todos los ferroviarios y la tan solicitada representación del personal administrativo, hasta el momento denegada.

23 Los personajes más significativos que son expulsados de la entidad son: el Secretario-gerente Rafael Kogan (ex-secretario general del Sindicato de Talleres) y el asesor legal, Dr. Bramuglia, que ocupaba el cargo desde 1930.

24 Para una copia de la resolución del 19 de noviembre, y en general para la relación de los ferroviarios y la CGT con el Cnel. Mercante durante la intervención (1943-44) ver Gasparri, M. (2005).

25 Para una copia de los 16 puntos ver Monsalvo (1974).





La relación entre el nuevo gobierno peronista y los sindicatos ferroviarios corrió suertes dispares. La Fraternidad, muy cercana al Partido Socialista, tomó posición contraria al Partido Laborista en la contienda electoral que va de fines de 1945 a febrero de 1946. La Unión Ferroviaria trabajó activamente en la conformación del naciente Partido Laborista. Luego, acompañará, al menos en su estamento directivo, las políticas de centralización e integración de los sindicatos al Estado. Esta nueva relación se ve claramente con el ingreso de personal político obrero o asociado a las organizaciones obreras al parlamento²⁶. En 1946, hay ferroviarios en la cámara de diputados²⁷ y de senadores,²⁸ en legislativos provinciales²⁹ y formando parte del ejecutivo.³⁰

En este contexto, la identificación ferroviaria (de los ferroviarios y sus familias) se refuerza y logra un alcance inusitado producto de la importancia y el status logrado por el sindicato de la UF, al cual Perón pone como modelo sindical a seguir. Este posicionamiento realza el prestigio del sindicato de la UF al interior del sindicalismo, pero también logra alcances que exceden el mundo del trabajo en cuanto son un ejemplo de organización, cohesión y solidaridad. La nacionalización del ferrocarril pone a los ferroviarios en primera plana, aumentando el haber del sindicato en cuanto a reivindicaciones históricas cumplidas.

Hacia 1951, la conflictividad en el seno de la UF se radicalizará en las huelgas generales del período que va de noviembre de 1950 a enero de 1951 (Contreras, 2008, 2009; Badaloni, s/f; Gil, 2013). Esta crisis termina con la renuncia de la CD presidida por Pablo Carnero López, la renuncia del Ministro de Transporte Cnel. D. Juan Francisco Castro

26 Respecto al ingreso de sindicalistas a la vida político parlamentaria en el primer peronismo ver De Imaz (1968) y Torre (1990). Respecto a un acercamiento sociológico a la profesionalización política de dirigentes obreros ver Damin (2011).

27 Silverio Pontieri, quien será 1er vicepresidente de la cámara en dos períodos, 1946 y 1947, otro diputado ferroviario es Alcides Montiel, ver la conformación de la Cámara de Diputados a partir de las elecciones legislativas de 1946.

28 Demetrio Figueiras y Alejandro Giavarini fueron senadores por Santa Fe (Badaloni, 2007).

29 Respecto a la composición del Partido Peronista en la provincia de Buenos Aires durante el primer gobierno peronista ver Aelo (2012).

30 Bramuglia, siendo el asesor legal de la UF (con licencia desde 1943 por su activa participación en la S.T.P.), es designado Min. de Relaciones Exteriores.





y con la declaración de la ilegalidad de la huelga y la detención de más de 2.000 ferroviarios³¹. Los alcances y sentidos de esta crisis también necesitarían de un tratamiento específico que no podemos realizar aquí. Es innegable que la lógica sindical propuesta por el oficialismo al interior del sindicato estaba en crisis. También es importante mencionar que, a nivel organizativo, la nacionalización de los ferrocarriles, efectivizada a fines de 1947, establece una nueva relación entre el sindicato, la empresa y el Estado. El modelo de un Estado que actúa como árbitro en la relación entre los sindicatos y la empresa se ve trastocado, ahora el Estado es juez y parte. Y esto también genera fuertes oposiciones que jugarán un papel significativo en las huelgas mencionadas.

Los últimos años de gobierno peronista transcurren con un sindicalismo con conflictividad en aumento, un claro distanciamiento entre el sindicato de LF y la UF, que remite a posicionamientos políticos pero también a diferencias históricas. Por último, se produce tal vez el mayor quiebre del imaginario de prescindencia política al interior del sindicalismo. Este imperativo, presente desde sus inicios en los estatutos de las dos organizaciones sindicales, aunque siempre fue problemático y de polémica implementación, en este período (de 1943 en adelante), aclara que la relación entre el Estado y los sindicatos no podía establecerse en los términos anteriores. A partir de 1951, se produce una reconfiguración de las relaciones entre las seccionales y la central sindical de la UF, reeditándose el conflicto por la autonomía sindical versus el centralismo, pero ahora bajo las categorías de autonomía sindical versus participación política.³²

³¹ Es la primera movilización militar en democracia, fruto de la nueva ley nacional de guerra. Al respecto ver Damin (2010).

³² Las disputas sindicales, además de ser disputas ideológicas, por pertenencias partidarias y, en última instancia, por riñas personales (Horowitz, 1984; Del Campo, 2005) también son disputas por el sentido de las prácticas sindicales. En este aspecto es que nos interesa rastrear los diferentes significantes en disputa que sirvieron como marco de referencia para las internas de la UF. La disputa entre autonomía (de las seccionales) y centralismo en la creación de la UF en 1922, la disputa por la prescindencia o la participación política, presente ya en el conflicto que divide a la CGT en 1935, el cual atraviesa transversalmente a la UF y el conflicto aquí citado, que se hace evidente en la huelga de 1951, que denominamos autonomía sindical vs. integración política, en donde ya no es la participación, sino el modo de participación lo que está en juego. Estas nociones que exceden lo que analizamos en el presente texto, son producto de mi tesis doctoral en curso, Entre la identidad ferroviaria y el peronismo. *Transformaciones ideológico-simbólicas en el mundo*





Respecto al nuevo ferrocarril nacionalizado, el Estado busca el modo de lograr un mejor rendimiento y organización, reformulando varias veces la estructura administrativa que termina con la formación del Ministerio de Transportes. En lo económico, si bien no entraremos en detalles,³³ se hacen evidentes fuertes limitaciones de infraestructura y material rodante, a lo que se suma un déficit que aún no llega a los niveles que alcanzará en décadas posteriores, pero de difícil recorte para un gobierno en el que priman los derechos de los trabajadores, ya que la empresa le destina a los salarios un 80% (Waddell, 2007; Cardozo, 2008, 2010).

Luego del golpe de 1955, la vida sindical y política del país entró en un oscuro circuito. Con la ilegalidad como propuesta del gobierno de facto y la clandestinidad y el sabotaje como respuesta de la resistencia, la vida sindical transcurría de manera intensa sólo para los más politizados y combativos. La renovada dirección sindical se debate entre la intransigencia y la convivencia con los gobiernos de facto primero y, luego, con gobiernos deslegitimados por la proscripción partidaria. La llegada de Arturo Frondizi a la presidencia en 1958 abre la crisis más significativa del sistema ferroviario. Al final de su gobierno en 1962, se habían perdido 50 mil puestos de trabajo de ferroviarios (sobre un total de 200 mil en 1960) y el nivel de transporte de cargas y pasajeros llega a sus peores rendimientos desde la nacionalización (Waddell, 2007:206). Más allá de los números duros se intensifica el cierre de ramales, la privatización de las tareas que no eran específicas de la explotación y la consecuente cesantía de trabajadores con la llegada del Ing. Alsogaray al Ministerio de Hacienda, transformando al gremio en un comunicador de derrotas crónico. Finalmente, la denominada “batalla de los transportes” desembocó, con el reemplazo de Alsogaray por Roberto Alemann, en una dura campaña de desprestigio del ferrocarril.³⁴ El ferrocarril como medio de transporte obsoleto, ineficiente, “antieconómico”, etc, se transforma en una matriz que estructura la opinión pública motivada, principalmente,

sindical ferroviario durante los años del primer peronismo (1943-1955), UNQ.

33 Respecto a los debates por la conveniencia de la nacionalización de los ferrocarriles ver Rappaport (2008).

34 El testimonio de un ferroviario que participó de la huelga aún recuerda la campaña de desprestigio en los diarios y, por parte de frondizistas, en la calle: “*Tal es así que antes de la huelga pusieron afiches en Buenos Aires (...) en todos lados: ‘haga patria mate un ferroviario’*”. (Raúl)





por la disputa abierta del gobierno con los trabajadores del riel. Alemann y el Ing. Arturo Acevedo —Min. de Obras Públicas— ponen en marcha una violenta reducción de ramales y cesantías, que quedó en la memoria colectiva como la aplicación del Plan Larkin, aunque esto es inexacto.³⁵ Con el gran conflicto ferroviario, Frondizi pierde tanto como los trabajadores del riel. Su gobierno, fundado en un pacto con el peronismo, pierde la escasa legitimidad que tenía con la continua aplicación de políticas anti-obreristas de las que los ferroviarios son sus principales víctimas.

Entre la caída de Frondizi en 1962 y el golpe de Estado del 24 de marzo de 1976, la inestabilidad política e institucional estará signada por períodos políticos cortos, de difícil caracterización en cuanto a política ferroviaria. El breve gobierno de Illia logrará concluir algunas modernizaciones y la expansión ferroviaria,³⁶ intentando recomponer la relación con los gremios, pero la falta de poder político que marcó a su gobierno no fue una excepción en lo relativo a política de transporte. La racionalización continúa con Onganía y cualquier intento de lucha por parte del gremio se ve coartada con la cárcel, la suspensión del gremio e incluso el retiro de la personería gremial y embargo de los bienes (Dawyd, 2011).

Con la breve vuelta del peronismo (y el retorno de Perón), se realiza una reestructuración administrativa primero, reorganizando las seis líneas ferroviarias tal como que-

35 En las entrevistas de historia de vida que realizamos en Patricios a protagonistas de la huelga de 1962, es una constante en los discursos que el conflicto se desate por la aplicación del Plan Larkin. Dicho plan, encargado por Alsogaray en 1959 a un militar norteamericano, Thomas Larkin, se presenta recién en febrero de 1962, luego del conflicto ferroviario y a sólo un mes que derroquen a Frondizi, por lo que fue descartada su aplicación rápidamente. Dice Waddell “Si bien las clausuras de ramales del año 1961 se asocian al Plan Larkin, no fueron fruto de sus recomendaciones sino de la dinámica propia del enfrentamiento del gobierno con los gremios. Prueba de ello es que se clausuraron ramales sin caminos alternativos y aun algunos que el Plan decía que había que mantener” (2007: 187).

36 En el pueblo de Patricios, en donde realizamos las entrevistas de historia oral, el gobierno de Illia es recordado porque reanuda el clausurado ramal de Patricios-Victorino de la Plaza: “Arturo Illia el día 30 de enero de 1964 habilita el ramal de Patricios a Victorino y de Patricios a Buenos Aires, (...) después es derrocado Illia y vuelve a entrar Onganía. Y Onganía de 13 equipos [de maquinistas y fogoneros] deja 5, que los terminó de fusilar Rafael Videla” (Raúl).





daron luego de la nacionalización, y se otorga la presidencia de la empresa Ferrocarriles Argentinos (FA) al Secretario General de LF Cesáreo Malgarejo. Otros aspectos para mencionar en la administración peronista son la confección del Plan Trienal y la creación de la Corporación de Empresas Nacionales, organismo creado por el Min. de Economía José Gelbard, que fiscalizaba la administración de las empresas militares no nacionales. FA en este corto período recuperó personal,³⁷ reabrió ramales y se implementaron políticas tarifarias que intentaban devolver algunas de las funciones sociales y económicas que habían perdido los ferrocarriles. La crisis política y económica termina abruptamente con este gobierno y sus políticas.

El golpe de Estado de 1976 continúa con una política de levantamientos de vías y reducción de personal. Por ejemplo, el pueblo de Patricios se queda sin vías en 1977.³⁸ La política de erradicación de vías del último gobierno militar será el más intenso de todos los procesos de racionalización anteriores y futuros. Si para 1976, según datos de FA, se explotaba una red de 39.779 Km con 154.949 empleados, para 1980, la red se reducía a 34.192 Km y los empleados a 96.935 (Martínez, 2007:285). Sin dudas la pérdida de 60.000 obreros ferroviarios en cuatro años transformó completamente el panorama sindical y la valoración del mismo por parte de sus afiliados.

Pero el regreso a la democracia en 1983 no mejoró la situación para los obreros del riel y sus familias. Luego de un gobierno radical, que pasa de una tibia intención de recuperar la actividad a una postura privatizadora hacia 1989, la década del 90 es otro duro golpe, sino para todos, para un sector significativo de los trabajadores ferroviarios. El nuevo modelo de concesión a empresas privadas y consecuente racionalización profundiza la concentración en el AMBA del servicio de pasajeros y deja a consideración de las provincias la explotación de los ramales interurbanos. En relación al servicio de cargas, se entrega en concesiones con diferente éxito en los primeros años, con la excepción del Belgrano, que luego de varias negociaciones, se otorga la explotación al sindicato de la UF. Este nuevo modelo de explotación también trae aparejado nuevas prácticas sindicales al plantearse otro tipo de relación entre el Estado, las empresas concesionarias y

³⁷ En 1972, año previo al gobierno de Perón, había 140.580 empleados en los Ferrocarriles Argentinos. En 1975, último año de gobierno peronista, había 154.949 empleados.

³⁸ Decreto N° 2294/77.





los sindicatos. El moderado éxito empresarial que se da en los primeros años de la nueva gestión ferroviaria, con un alza en los índices de tráfico y una relativa recuperación de la eficiencia del medio de transporte de pasajeros en el AMBA³⁹ y de carga en el resto del país, se opaca hacia finales de siglo con una nueva crisis, signada por la falta de inversión y mantenimiento para sostener el impulso previo. Intercambiándose culpas entre el Estado y las empresas, unos alegando falta de inversión y los otros falta de subsidios, el sistema ferroviario cae en una nueva y profunda crisis que deja al descubierto los errores del Estado, de las empresas privadas y de las organizaciones sindicales, en la explotación del sistema.

Luego de la crisis general que sufre el país en el 2001, la nueva dirección política que se inaugura en el 2003 pone nuevamente en valor material y simbólico al ferrocarril a través de un paquete de medidas que se denominó “Plan Estratégico para la reorganización, recuperación y modernización del Sistema Ferroviario Nacional”. En este marco, el Estado reasume la prestación de servicios interjurisdiccionales de pasajeros en el país (a través del Dec. N° 1261/04 y derogando el Dec. N° 1168/92) (Reposo, 2009). La presencia del Estado en el control y supervisión de las concesiones se hace efectiva en la práctica cuando se producen medidas concretas de retiro de concesiones a empresas por incumplimiento de sus deberes⁴⁰ y también se refleja en un nuevo Régimen de Penalidades para operadoras de servicios ferroviarios.⁴¹ La reestructuración administrativa se completa con la ley N° 26.352/08.⁴² En este marco, aún se encuentra en debate la participación

³⁹ Vale aclarar que además del servicio de pasajeros del AMBA, en la Pcia. de Buenos Aires se genera la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial, Ferrobaires, que se hace cargo de la explotación del ramal A. Korn-Mar del Plata con relativo éxito en cuanto a mantener tarifas menores que el colectivo, aunque con un servicio sin mantenimiento ni inversión que produjo una creciente deficiencia en el mismo.

⁴⁰ Se rescindió el contrato a Transportes Metropolitanos Gral. San Martín SA (Dec. N° 798/2004) y, a través de los Decretos N° 591 y 592/2007, se rescinden también los Contratos de Transportes Metropolitanos Gral. Roca SA. y Transportes Metropolitanos Belgrano Sur S.A. A través de las resoluciones 469 y 477/2013 del Min. del Interior y Transporte de la Nación se le quitó las concesiones de la explotación del transporte de cargas en las líneas San Martín y Sarmiento a la empresa América Latina Logística (ALL) y de transporte de pasajeros al Tren de la Costa S.A. respectivamente.

⁴¹ Resolución 511/2013 del Min. del Interior y Transporte.

⁴² A partir de la cual se crean dos nuevas Sociedades del Estado: la Administración de





del Estado en la explotación de los servicios. Respecto a la puesta en valor del material e infraestructura ferroviarios, los esfuerzos económicos que se han hecho en los últimos años sólo son comparables con los de la nacionalización de los ferrocarriles. Hace más de medio siglo que no cobraba tal protagonismo la inversión ferroviaria en la política de transporte del país. Compra de formaciones cero kilómetro,⁴³ construcción de estaciones,⁴⁴ renovación de vías, entre otras, se constituyen en obras de gran magnitud en cuanto a costos e importancia histórica, aunque, paradójicamente, de escasos réditos políticos. Dos accidentes en la Estación terminal de Once y uno en la estación de Castelar (todos en el Ferrocarril General Sarmiento, F.G.S.) constituyen los hitos ferroviarios que se instalan con mayor fuerza en los medios de comunicación, al menos hasta ahora.

En el aspecto sindical una característica es llamativa. Si bien a grandes rasgos el protagonismo de los sindicatos y del movimiento obrero organizado ganó importancia en el escenario nacional, los últimos sucesos públicos que tienen como centro a los sindicatos ferroviarios adquieren el status de escándalos mediáticos y tienen el eje en la moralidad de los actos. El que fue durante 30 años Secretario General de la UF, hoy está condenado y preso por el asesinato de un joven militante del Partido Obrero (PO) que participaba de una protesta de trabajadores ferroviarios terciarizados, a quienes agredieron asociados de la UF.

Aventurar un análisis sobre el presente es más de lo que nos proponemos aquí, sólo concluiremos que la visión hegemónica del ferrocarril como medio de transporte obsoleto y de la actividad ferroviaria como anti-económica, dio paso en la actualidad a una pugna por la significación de la actividad, tanto en el aspecto económico como social, que problematiza aquella visión que predominó por décadas.

Los sindicatos y la construcción de una identidad ferroviaria

Período de formación y consolidación (1922-1961)

La constitución de una identidad ferroviaria estuvo íntimamente ligada a la presencia

Infraestructuras Ferroviarias (A.D.I.F.) y la Sociedad Operadora Ferroviaria (S.O.F.).

⁴³ En el 2013, el Estado adquiere 111 nuevas locomotoras y más de 1000 vagones de fabricación China.

⁴⁴ Un ejemplo paradigmático es la Estación Ferroautomotora de la ciudad de Mar del Plata, inaugurada el 22 de julio de 2011.





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

de trabajadores del riel en la fundación de una cantidad innumerable de pueblos, a los que se suman otros que, ya existentes, se vigorizaron con la llegada del ferrocarril. Sobre todo aquellas localidades donde se ubicaron talleres o plazas de maniobras: la cantidad de empleados del ferrocarril, su status social y la gravitación que éstos adquieren en la comunidad, se torna decisivo para cambiar el carácter de la comunidad, que ahora se identifica como un pueblo o barrio “ferroviario”.⁴⁵ Casi a la par de la llegada de las vías, la presencia y el peso de lo ferroviario como elemento de identificación en los pueblos, aumenta la consolidación y estabilidad de los sindicatos a nivel nacional.

Si La Fraternidad (LF) gravitaba con un peso mayor, al menos de manera orgánica, conformando ateneos, bibliotecas y otras asociaciones hasta 1922, a partir de ese año la Unión Ferroviaria (UF) cobrará creciente protagonismo. Si bien existían asambleas y asociaciones de talleristas o del personal de tráfico desde fines del siglo XIX, con la creación de la F.O.F. en 1912 —que también implica el nacimiento del periódico el *Obrero Ferroviario*— comienza una experiencia federativa de largo alcance. Será a partir de 1922, con la creación de la UF, que el sindicato que nuclea a la gran mayoría de los trabajadores ferroviarios expande su participación en las poblaciones de manera orgánica.

A diferencia de las poblaciones más numerosas, en donde la influencia de discursos determinados puede diluirse con mayor facilidad en multiplicidad de elementos que compiten por lograr efectos de identificación; en las poblaciones de baja cantidad de habitantes y con poca complejidad en el entramado social, pueden apreciarse con mayor nitidez los alcances de los discursos que adquieren mayor presencia en la formación de sentidos compartidos. En este aspecto, la siguiente anécdota que nos remonta a las primeras décadas del siglo XX sirve claramente para ilustrar la presencia que el órgano de difusión del sindicato de la UF, el *Obrero Ferroviario* (O.F.), tenía poblaciones nacientes al costado de las vías:

“Recorría, en 1928, el compañero Ceferino López, entonces miembro de la comisión directiva de la Unión Ferroviaria (...) el noroeste del país, visitando las secciones

45 La sociología inglesa da cuenta de esta relación entre cultura y actividad laboral con el concepto de *comunidad ocupacional* (G. Salaman, 1974). También retoma el concepto Lispet, Trown y Coleman (1956). Específicamente para el caso de los ferroviarios en nuestro país este concepto lo implementa Horowitz (1986).





más alejadas de los F.F.C.C del Estado, en cuya oportunidad visitó una escuela modestísima y como perdida en las lejanías de lugares en los que pocas veces llega la voz de la civilización, en la estación La Cocha. Conversando con la heroica maestra de aquel oasis de cultura, se enteró que ‘El Obrero Ferroviario’ le servía a ella como material de lectura y de composición...” (Fernández, 1947:399).

La presencia de “lo ferroviario” en estas comunidades viene acompañada, no sólo de la llegada del boletín, sino también con el desarrollo de distintas prácticas que aumentan la presencia territorial de los trabajadores del riel. Entonces, por un lado, la conformación de un gremio unificado y centralizado permite una expansión del sentido de pertenencia y un fortalecimiento de la identificación ferroviaria, en cuanto se logra mayor alcance y sistematicidad en los símbolos que la conforman. El legado del compromiso social, moral y cultural, que estaba presente en el estatuto de LF desde su conformación, es apropiado por la UF y ahora se multiplica por decenas de miles, debido al gran número de trabajadores del riel que se unifican bajo este nuevo gremio. Y, por otra parte, esta nueva concepción se traduce en prácticas que si bien tienen como promotores a distintos actores, como por ejemplo la empresa ferroviaria, el sindicato o la iniciativa de trabajadores particulares, siempre es concretada en los hechos por estos últimos.⁴⁶

La educación y la cultura fueron valores preponderantes de los primeros sindicalistas ferroviarios. Ya en 1890, LF crea la primera escuela para maquinistas (Horowitz, 1985). Inmersos en un imaginario de progreso y civilización que los pone en la punta de la lanza en la misión educadora sarmientina, este tipo de sindicalismo sentía la obligación de extender y emular las metas educativas, tanto en el interior del sindicato como en la comunidad. Es tan así que la imagen de Sarmiento es infaltable, por resolución institucional, tanto en las seccionales como en la central de la UF, demostrando el amplio consenso sobre su obra. Del mismo modo, en cualquier seccional era infaltable una biblioteca⁴⁷ o

46 Por ejemplo, en 1941 se realiza una venta de plantas por intermedio de los Jefes de Estación, producto de una iniciativa de la “Dirección de Agricultura, Ganadería e Industria de la Provincia de Buenos Aires” con la colaboración del FCCGBA. (Periódico *Reflejos*, sábado 27 de septiembre de 1941).

47 Para principios de la década del 40, los ferroviarios tenían la segunda biblioteca en dimensión en la provincia de San Luis, en la localidad de Justo Daract, con más de 4.000





la cooperación de los ferroviarios “en cuanta institución cooperativa, cultural, educativa o mutualista se establezca en el pueblo o localidad donde se habite”, como rezaba su estatuto (Fernández, 1947:430, Horowitz, 1985). Los ferroviarios no sólo eran sindicatos que llevaban organización a los trabajadores del riel, tenían una misión emancipadora que estaba íntimamente ligada con la formación integral de la familia ferroviaria.⁴⁸

Las escuelas técnicas también son una preocupación del sindicato. Ya en 1925, la UF confecciona un reglamento específico para éstas y no sólo se encargan de los obreros y el desarrollo de capacidades técnicas relacionadas al ferrocarril, sino que son un aporte para toda la familia ferroviaria, donde las esposas e hijos pueden participar, capacitándose en oficios como “escribir a máquina, labores, corte y confección, etc.” (Fernández, 1947:431). Cinco años después de la confección del reglamento, ya existían por lo menos 64 escuelas de la UF (Horowitz, 1985:439). Existen lecturas que ven en esta política la injerencia de prácticas paternalistas por parte de las compañías ferroviarias, al menos en las primeras décadas del siglo XX, imponiendo un dispositivo de disciplinamiento y control obrero (Falcón, 1986; Badaloni, 2007). Sin descartar esta dimensión, ya que las escuelas se sostenían con presupuesto de las empresas, consideramos que, al menos a partir de 1922, el control de la administración y de los contenidos por parte de los sindicatos da lugar a pensar una dimensión productiva propia de la identificación horizontal y no sólo un dispositivo que busca la identificación vertical con la empresa. Por supuesto que esta lectura conlleva una ruptura con la tesis que ve en el centralismo y unificación del nuevo gremio ferroviario un cercenamiento del potencial revolucionario de la clase obrera.

volúmenes. Más grande que aquella era la biblioteca de la seccional Rosario, la más importante del gremio de la UF (Horowitz, 1985:439).

48 Prueba de ello es la preocupación de los sindicatos por la formación moral e intelectual de sus afiliados, poniendo una particular atención en organizar actividades vinculadas al ocio. Del mismo modo, el contenido de los cursos tanto en las escuelas como en diversas charlas de las seccionales, incluían desde inglés y música hasta educación sexual (Horowitz, 1985). Para 1937, cuando Bramuglia es el “asesor letrado” de la UF, conforman junto con el Dr. Bravo la “comisión cultural”, que postula la necesidad de que el sindicato se constituye en “un órgano de vastas funciones sociales. Más allá de la defensa de las condiciones inmediatas de sus afiliados, está el problema de la sociedad en la que se vive” (Fernández, 1947:424).





Con el paso de los años, la gravitación de los ferroviarios en la comunidad va ganando mayor importancia. Durante las décadas del '30 y '40 van aumentando la cantidad de seccionales, bibliotecas, cooperativas de consumo, asociaciones de ayuda mutua, a los que se suman clubes deportivos y sociales que se transforman en centros de sociabilidad por excelencia.⁴⁹ En estos espacios no sólo se desarrollan eventos deportivos, sino también fiestas, actos, bailes, obras de teatro, etc. (Horowitz, 1985; Mengascini, 2005). Pero además de las prácticas asociadas al ocio, la recreación y la ayuda mutua, el sindicalismo ferroviario logra trascender las fronteras de la acción sindical transformándose en impulsor de acciones que vienen a paliar las carencias en cobertura de necesidades sociales, hasta la llegada del peronismo. Para estos fines, se inaugura una tradición de cooperación entre el sindicato y el Estado que se terminará de consolidar con el peronismo. Por ejemplo, en materia de previsión social, los ferroviarios son de los primeros trabajadores en tener una ley de jubilaciones (Ley 10.650); en materia sanitaria, a partir de 1936, los dos sindicatos comienzan una acción conjunta para adquirir centros de atención de salud propios y ampliar la cantidad de prestadores médicos en distintas especialidades, así como el intento de instalar un centro propio contra la tuberculosis en Córdoba. Para ello, un decreto del ejecutivo les permite reglamentar una donación voluntaria que se descontaba por planilla del salario. Con la creación de la Dirección General de asistencia y Previsión social para ferroviarios (decreto 9.694/44), esta cuota se hace obligatoria y el Estado dona el terreno en el cual se construirá el Policlínico Central (decreto 14.476/45), también facilitando un subsidio para comenzar la construcción (Fernández, 1947:255-267). Además, los ferroviarios se preocupaban por la construcción de viviendas dignas para sus afiliados y las familias. Con la creación del Hogar Ferroviario, una iniciativa de la Caja de Jubilaciones, se implementó el préstamo hipotecario para la construcción de viviendas. Podemos cerrar esta enumeración de beneficios laborales y sociales de la comunidad con las donaciones del sindicato a las familias de los ferroviarios fallecidos, que incluían un importe en dinero, la cobertura de los servicios funerarios y el seguro que se implementaba a los empleados despedidos o suspendidos sin razón justificada, que incluía el pago por un mínimo de 3 meses de un salario básico diario (Horowitz, 1985). Pero no sólo con los ferroviarios y sus familias, sino también son conocidos los actos de solidaridad con otros actores de la

49 Ver capítulo 4.





omunidad, realizando colectas, kermeses y donaciones para distintos fines.⁵⁰

Durante el período de auge que logran los sindicatos luego de la llegada de Perón a la Secretaría de Trabajo y Previsión (STP), la cantidad y calidad de seccionales,⁵¹ colonias y hoteles ferroviarios aumenta,⁵² lo cual trae aparejado un efecto de visibilidad social de la expansión e importancia del gremio.⁵³ A esto se suma la ya mencionada obra del Policlínico Central, que opera, junto con la multiplicación de consultorios y prestadores, como un símbolo de status y calidad de vida para los trabajadores del riel.

Las “comunidades de guardas”, pequeñas casas alquiladas por obreros ferroviarios, funcionaban como alojamiento para los empleados que pasaban la noche lejos de su lugar de residencia. La circulación de sentidos compartidos y el disciplinamiento de los ferroviarios también se pone en juego en estos espacios. Aquí ya no es la empresa la que intenta dispositivos de disciplina, sino que la misma interacción de los iguales se constituye en un espacio de negociación del deber ser ferroviario.⁵⁴ La posibilidad de alojarse o no en estas casas estaba supeditada a normas de comportamiento personal, laboral y sindical. Por ejemplo, Horowitz reproduce la anécdota contada por el ex-secretario general de LF, sobre la reacción de la comuna de Ingeniero White, que no permite la utilización de

50 Por ejemplo, en el diario de Patricios ya en 1934 encontramos elogios a la “Cooperativa ferroviaria patricense” por su importante donación a los maestros cesantes y enfermos de toda la provincia. (La voz de Patricios, 12 de septiembre de 1934).

51 Para 1947, la UF posee 16 lotes entre terrenos, campos y colonias de vacaciones, distribuidos por todo el país. A lo que se suman 220 seccionales, con edificios propios en las ciudades más importantes del país (Capital Federal, La Plata, Rosario) y en los lugares de mayor gravitación de los ferroviarios en la gran cantidad de Provincias del país (por ejemplo Remedios de Escalada, Junín, Patricios, 9 de julio, Villa María, Victoria, Tolosa, entre otros).

52 Por ejemplo, la Colonia y Hotel de Alta Gracia (inaugurado en 1942) para 1946 comienzan las obras para construir 14 nuevas habitaciones y hacer un jardín de juegos infantiles, además se construye una escuela rural para donar al Estado. También en el mismo año se construye un hotel en el terreno ferroviario de Merlo, Pcia. de Bs. As., que estaba baldío (Fernández, 1946:344-346).

53 Aunque previo al periodo peronista, se inaugura el gran hotel de Córdoba, en 1942.

54 *“En la policía, en la policía hay buenos y malos... pero el ferroviario, cuando había uno malo, los buenos trataban de encaminarlo, ¿no?, para que no desprestigiara al género ferroviario...”* (Raúl).





estas instalaciones a un grupo disidente que intenta crear un sindicato paralelo a la UF (1985:434). En las entrevistas que realizamos en el pueblo de Patricios también encontramos testimonios de estas prácticas.⁵⁵

Otro factor que nos interesa resaltar es el de los lazos de solidaridad que producen los períodos de lucha. En este aspecto, también consideramos que la integración que se produce al interior de un sindicato centralizado juega un papel importante, aunque no siempre en beneficio de la conducción del gremio.⁵⁶ La importancia de estos procesos radica en el nivel de organización y de apoyo necesario para lograr tales fines. La participación de toda la “familia ferroviaria” y de la red de organizaciones de la sociedad civil que participan en estos procesos intensifica la identificación ferroviaria. Las asociaciones de ayuda mutua y las cooperativas de consumo son instituciones centrales en la vida de estas comunidades y adquieren una importancia central para la organización y distribución de información y de bienes básicos en los períodos de lucha prolongados.

Tal vez el mejor ejemplo de la puesta en funcionamiento de toda la red de influencia de la comunidad ferroviaria sea la huelga más espectacular que se produce en los ferro-

55 “Y... había que tener que ponerse de acuerdo porque si está la mayoría de acuerdo y otros no, ya te trataban de carnero como se decía y te echaban de la sociedad de camas y cuando salías de viaje no tenías donde dormir” (Fernando). A pesar de que Horowitz (1985) dice que la sociedad de camas no dependía de manera institucional de los sindicatos, en los testimonios encontramos que la admisión a la misma estaba controlada por las mismas seccionales: “... cuando venías de otro lado, como yo cuando me trasladé de acá [de Patricios], tenías que llevar la carta de presentación de La Fraternidad y la carta de presentación de la sociedad de camas, que estabas al día con todos los recibos y que no habías cometido ninguna macana. Tenías que ir y presentar todo a la otra seccional, entonces, ya te hacían socio de la sociedad de camas y te aceptaban como miembro en todos lados.” (Fernando). Otro testimonio de un Maquinista jubilado que participó durante décadas de la comisión ejecutiva de la seccional de Patricios nos cuenta que la misma tenía a cargo el mantenimiento de las casas: “nosotros teníamos, también, comisión de la Sociedad de Albergues... porque nosotros teníamos casas en General Villegas, Curarí, Smith, General Villegas, este... Vittorino de la Plaza, Asturias y Carhue... y para adentro, teníamos en Moquegua, Navarro y Tapiales... ahí teníamos casa nosotros”(Raúl).

56 Por ejemplo, en 1950-51 se encontró desautorizada por las bases, ya que fueron las seccionales, nucleadas en la denominada Junta Consultiva de Emergencia, las que decretaron el paro sin autorización de la CD.





carriles en 1962, donde los ferroviarios deben pasar, prácticamente, a la clandestinidad por casi dos meses, generándose una logística de una complejidad tal que debía resolver desde la alimentación de los huelguistas hasta la veracidad de la información respecto a la huelga en todo el territorio nacional.⁵⁷ Este acontecimiento es pensable solo en una comunidad con una fuerte identificación, que es tanto el producto de una operación simbólica como del soporte material necesario para lograr ese efecto de sentidos compartidos (seccionales, clubes, cooperativas, bibliotecas, mutuales).⁵⁸ Paradójicamente, el punto más alto de la identificación ferroviaria anticipaba lo dura que iba a ser la caída.

Período de retraimiento (1961-2004)

A partir de la huelga de 1961, comienza un proceso de crisis ferroviaria en lo material y simbólico. La disminución del personal y un nuevo status sindical, que ya no los ubica como el sindicato estratégico en la estructura productiva, también trae aparejado un retraimiento de los sindicatos en sus funciones sociales al interior de estos pueblos, condición que pone en crisis la identificación colectiva de los ferroviarios. La experiencia comunitaria y la sindical ya no estarán tan cercanas como antes. Entrado el 2000, para la mayoría de los viejos ferroviarios, el presente ya no es el espacio simbólico en donde se ubica el acontecimiento, es el lugar para rememorar el pasado idílico. La invocación de lo ferroviario gana un matiz nostálgico que irá tiñendo seccionales, clubes, bibliotecas y pueblos enteros. Una reducción de más de 50.000 empleados ferroviarios, una supresión de servicios de pasajeros excluyendo la región metropolitana del AMBA, un levantamiento de vías en miles de kilómetros a lo largo y ancho de todo el país, son algunos de los

⁵⁷ Los ferroviarios en huelga tenían claves para volver al trabajo por la desconfianza en la información que salía en los medios de comunicación: *"... la clave era, una parte de La Quiaca hasta el Sur y del Sur hasta... Esa era la clave, el directivo ponía esas palabras en el discurso y nosotros volvíamos al trabajo (...) cada jefe de pelotón tenía la clave, porque si no cualquier diario decía: 'la huelga se ha levantado' o la radio..."* (Raúl).

⁵⁸ Por ejemplo, un ferroviario de Patricios enfatiza la importancia de la cooperativa de carne del pueblo durante la huelga: *"... eso alivió mucho, a la familia la alivió mucho eso, la cooperativa. Porque la cooperativa sacaba y había que pagarlo después. El que tenía algún pesito ahorrado, bueno, iba y pagaba el fondo de huelga..."* (Cayetano). Y una hija de ferroviario que permaneció en el pueblo durante la huelga aclara que *"teníamos la suerte de que los comerciantes nos aguantaron todo lo que pudieron"* (Cayetano).





elementos materiales que funcionan como soporte de esta memoria nostálgica.

La historia de los ferroviarios también es la historia del prestigio de su labor, que tiene una de las medidas de su nivel en la fortaleza de su gremio. El vigor de la identificación ferroviaria se retrae junto con la actividad ferroviaria y con el prestigio e influencia del sindicato al interior del movimiento obrero organizado. Si desde 1926 con la creación de la Central Obrera Argentina (COA), y más marcadamente con la absorción de ésta en la CGT, la UF se constituye en el gremio de mayor gravitación y peso en el movimiento obrero argentino, sólo perderá esta ventaja relativa de manera categórica luego del primer gobierno peronista. Ya los ferroviarios no tendrán el sindicato más grande ni será el que tenga una gravitación determinante en las centrales obreras. Entonces, si bien el peronismo confirmó a los ferroviarios, y sobre todo a la UF, en lo más alto de la jerarquía sindical, paradójicamente, el peronismo facilitó también, como efecto colateral, el declive del orgullo ferroviario. El crecimiento extraordinario de la actividad industrial, sumado a un aumento en el nivel de sindicalización inédito en el país,⁵⁹ le saca protagonismo a los ferroviarios al interior del movimiento obrero organizado.

Por otra parte, la nacionalización de los ferrocarriles produce un quiebre en la dinámica de negociación de los obreros del riel, así como un cambio de posicionamiento en el espectro sindical. Los ferroviarios, si bien tenían una dinámica de negociación y gestión en estrecha relación con el Estado desde el primer gobierno radical, ahora se convierten, en su totalidad, en empleados estatales. Y esta tradición de relación con el Estado tenía dos caras; por una parte, una dinámica de negociación que lo legitimaba como árbitro necesario de la negociación entre el capital y el trabajo, y por otro, una tensión nunca resuelta en los ferrocarriles administrados por el Estado, así como con los distintos organismos Estatales de gestión y supervisión del desempeño de los ferrocarriles.⁶⁰ Los

59 La afiliación sindical en el sector de la Industria crece un 512% entre 1945 y 1950, superando el millón de afiliados. El sector transporte crece un 160%, pasando los 300 mil afiliados en 1950. Si en 1945 la Industria representa el 39,5% y el transporte el 36,2% del total de afiliados sindicales, para 1950 la industria representa el 54,6% y el transporte el 15,5%, ver cuadro en Doyon (2006: 243).

60 Sin extendernos demasiado, algunos indicios que podemos nombrar para ilustrar estas tensiones son el insistente pedido de los ferroviarios por representar a los trabajadores de los ferrocarriles del Estado, lo que logran finalmente en 1926, y el conflicto que desencadena la intervención de la UF en 1935 por parte del Estado a partir de un informe de la





trabajadores del ferrocarril estatal, antes de la nacionalización masiva, eran los peores pagos y los que trabajaban en las peores condiciones hasta la unificación del escalafón y los salarios. Por ejemplo, al nacionalizarse el FF. CC. Central Argentino en 1938, la UF pone en duda los beneficios hasta ese momento indiscutibles de la nacionalización del servicio, debido al empeoramiento de las condiciones laborales de ese ramal (Horowitz, 2005). Sin embargo, esa tensión que parecía resolverse con la nacionalización, continuará vigente hasta nuestros días. Los modelos de privatización de los servicios de las estaciones y concesión de la explotación, frente a un modelo que prioriza la función estratégica antes que el éxito económico, necesariamente asociado al Estado, único actor capaz de no regirse exclusivamente por la rentabilidad, continuará en tensión a lo largo de la historia nacional, tanto en el ámbito político como en el sindical.

Por último, a nivel cultural, con el auge del revisionismo y el pensamiento nacional, el ferrocarril deja de ser el símbolo de la civilización y el progreso para constituirse en el instrumento de la penetración imperial británica en nuestro país. La prédica nacionalista de Scalabrini Ortiz (2006) con la aguda crítica a la administración ferroviaria británica y a la condescendencia del Estado para con la misma, es un bumerang que abrió el camino hacia la luz nacional y, luego de la nacionalización, ya despojado el ferrocarril del yugo extranjero, vuelve para golpear en la nuca a quienes entendían con Perón que “a los ferroviarios no les di la luna porque no me la pidieron”. Otro factor que influye en la caída del prestigio ferroviario es el crecimiento de la industria automotriz. Desde principios de los ‘30, la propaganda del automóvil como el futuro y la construcción de caminos se presentan como reflejos de la integración del territorio nacional, en contraposición al abanico centralizador del trazado de las vías del tren. El Turismo Carretera (TC) se transformará en una metáfora de esa unidad nacional y latinoamericana, emulando la función social del ferrocarril a fines del siglo XIX y principios del XX⁶¹ (Ballent, 2005; Piglia, 2008). Estos no son los únicos factores explicativos, pero consideramos que también son elementos de cabal importancia a tener en cuenta para analizar a los ferroviarios en el peronismo.

Para continuar una periodización, si la identidad peronista creció en comunión con la ferroviaria y, luego de 1950, entró en crisis la complementariedad de estas identificaciones, con la proscripción del peronismo y de la mano de la resistencia sindical, se reanuda el acercamiento

Dirección General de Ferrocarriles (Fernández, 1947; Del Campo, 2005).

61 La carrera de T.C. más larga y espectacular se dio en 1948, cuando se unieron Buenos Aires con Caracas.





y potenciación de las dos identificaciones.⁶²

La llegada del Dr. Arturo Frondizi al ejecutivo nacional (1958-62) va a asestar un golpe durísimo a las condiciones materiales de los trabajadores ferroviarios, que tendrá su efecto simbólico en los años posteriores. El nivel de unidad y organización que tuvieron los ferroviarios durante el período es un signo de afianzamiento y protagonismo de la identificación ferroviaria, sin embargo, las consecuencias del período fueron determinantes. La huelga de 1962 es, tal vez, la más espectacular de las huelgas ferroviarias, tanto porque involucra a una actividad que llegaba a 200.000 empleados como por su intensidad y duración. Sin dudas, es el punto de ruptura que sumerge a los sindicatos y a los ferrocarriles en la peor crisis de su larga historia en nuestro país. Si bien la huelga implica una muestra de unidad y solidaridad pocas veces vista en una lucha sindical, la fortaleza de los ferroviarios cae junto con su prestigio social. La campaña de desprestigio de la actividad ferroviaria es, como ya mencionamos, particularmente fuerte durante el frondizismo. Junto a ello, la extendida campaña de desaprobación a la nacionalización de los ferrocarriles por su estado “obsoleto”, socava lentamente el orgullo de los ferroviarios. La actitud del Estado ante los reclamos ya no era la misma y el prestigio social de la actividad tampoco era el mismo que a principio de siglo. El poder de negociación de los ferroviarios caía drásticamente.

Pero el recorte y racionalización que comienza en 1962 será, justamente, sólo el comienzo. Los sindicatos ferroviarios vuelven a pasar a la defensiva, pero de manera distinta a como sucediera en los '30. Ahora no se trata de un sindicato que busca negociar para llegar a un acuerdo, sino de un gobierno militar altamente hostil que impone las modificaciones y sofoca violentamente cualquier tipo de protesta. Con la llegada de facto del General Onganía al Gobierno, en 1966, y del Dr. Krieger Vassena al ministerio de Economía, la UF participa de la rama combativa del sindicalismo, nucleada bajo la CGT de los Argentinos y presidida por Raimundo Ongaro (Dawyd, 2011). La participación en esta rama

62 Si bien no avanzaremos en el tema, postulamos como hipótesis que la identificación ferroviaria, la obrera y la naciente identificación peronista, se potencian en el período 1943-49, primando las similitudes por sobre las diferencias implícitas en las tres identificaciones. Estas hipótesis son parte de la tesis doctoral en curso *Entre la identidad ferroviaria y el peronismo. Transformaciones ideológico-simbólicas en el mundo sindical ferroviario durante los años del primer peronismo (1943-1955)*, UNQ.





del sindicalismo se da, principalmente, por dos razones. La primera, por la profundización de las políticas de reducción de las empresas estatales ferroviarias y de la racionalización del sistema ferroviario en general. Y segundo, porque dentro de la UF se encuentran los principales líderes peronistas anti-vandoristas. Más allá de los cruces político-sindicales del período, nos interesa resaltar que, nuevamente, la identificación peronista y la ferroviaria se encuentran potenciadas. Si el peronismo no fue el paraíso para los ferroviarios luego de la nacionalización (recordemos la huelga de 1951), los períodos posteriores mostraron una concepción desarrollista con distancias fundamentales respecto al rol de los ferrocarriles y la importancia de un sindicato organizado y en constante relación con el Estado, que hacían difíciles de olvidar los tiempos peronistas.

La huelga más significativa del período es la de 1967, de 45 días, que termina con la quita de la personería gremial a la UF. Meses después, ante la negativa de abandonar la protesta por parte del gremio, directamente se le niega la existencia al gremio y se pone en remate sus bienes. Antonio Scipone, presidente de la UF y referente en esta CGT, es apresado poco después del Cordobazo, al igual que todos los líderes sindicales pertenecientes a este ala combativa (Dawyd, 2011). Por supuesto que no son los únicos, decenas de miles de trabajadores argentinos desfilan por las cárceles en estos años. La llegada masiva del automóvil y una política de desarrollo activo de vías de comunicación terrestres paralelas a las vías del tren van marcando un futuro cada vez más oscuro para la actividad ferroviaria. El poder de negociación del sindicato no es el mismo y la importancia estratégica de la actividad en la economía del país tampoco. Los pueblos ferroviarios comienzan a perder su vitalidad y dinamismo a medida que cierran ramales y aumenta el número de personal cesante. Las seccionales, clubes, sociedades de fomento, que daban vida a los pueblos pierden recursos de manera crítica, cuando no desaparecen.

El retorno de Perón a la Argentina y a la primera magistratura significa una vuelta a una concepción social del ferrocarril y de la centralidad de los sindicatos como partícipes de la construcción de políticas de Estado en materia de transportes. En resumen, se devuelve poder a los ferroviarios, a los sindicatos y al movimiento obrero organizado en general en la administración y puesta en funcionamiento de los servicios públicos estatales. Aunque el gremio ferroviario ya no era el mismo y la actividad ya no significaba lo mismo que en el primer peronismo, sin dudas el prestigio de la organización ascendió





nuevamente, apoyado en su historia y tradición. En los 17 años de proscripción, la relación entre el Estado y los sindicatos se transformó y la relación entre los sindicatos y la sociedad, también. Tanto la estructura social como la institución sindical ya no son lo mismo. Ahora el enfrentamiento entre la Juventud Peronista (JP) y la estructura sindical nucleada en la CGT hace más complejo y discutido el prestigio de las organizaciones obreras y su legitimación en la sociedad en general. Este conflicto servirá como excusa para el nuevo golpe de Estado que implementa, a través del terror, una nueva estructura productiva e intenta erradicar cualquier concepción de la política y la sociedad no subordinada a la economía y el capital financiero. Por supuesto, cualquier identificación con lo ferroviario, obrero o peronista no será tolerado como modo de expresión política en este período.

Avanzando en el tiempo en esta breve periodización, y sin dejar de advertir las diferencias que existen entre la dictadura de 1976 y la década del noventa, la orientación estructural de una economía y cultura neoliberal es un hilo de continuidad que va *in crescendo* en este período (Pucciarelli, 2011). La dictadura produce el más brutal cerceamiento del sistema ferroviario ⁶³ en un contexto que se debate si fue de impotencia sindical o negociación solapada. Los sindicatos bajan su nivel de afiliación a sus mínimos históricos. Si a los obreros combativos les resultaba insuficiente el accionar de sus dirigentes, a los empleados moderados en sus pretensiones reivindicativas les resultaba, teniendo en cuenta la experiencia de la dictadura, altamente peligroso sindicalizarse. En este marco, así como el sistema político neoliberal plantea un Estado mínimo, hermético a las demandas sociales; la organización sindical también sufre transformaciones, signadas por una tensión entre la negociación y las consecuencias del terrorismo de Estado.

La complejidad de las relaciones políticas y sindicales de la última década del siglo XX en nuestro país merece un análisis extenso y detallado que no podemos continuar aquí, sólo advertiremos que, a pesar de las consecuencias en la reducción de personal y de ramales, que si bien no fue de la misma magnitud que en la dictadura, fue significativa material y simbólicamente; el consenso respecto a un plan de reestructuración ferroviaria excedió con creces a la sociedad política y la cúpula sindical, encontrando significativas

63 “Entre 1976 y 1980 se cerraron unas 560 estaciones y se redujeron los trenes de pasajeros en (...) un 30% del total previo, sufriendo casi toda esa reducción los trenes interurbanos y locales del interior” (Martínez, 2007:212).





adhesiones en medios periodísticos, bases sindicales y la opinión pública en general. A los fines de nuestro análisis, nos interesa indicar que se produce una crisis de *representatividad sindical*, en cuanto se pone en cuestión la potestad del sindicalismo ferroviario de constituirse en defensor de los intereses de *todos* los trabajadores del ferrocarril. El resultado de las concesiones del material ferroviario para la explotación privada, con su consecuente reducción de personal y racionalización de servicios y ramales, encuentra su correlato en un sindicalismo que no está en total desacuerdo con estas políticas y desestima cualquier reacción de sus afiliados para evitar ser “recortados” de la familia ferroviaria.⁶⁴ El año 1991 encuentra la última huelga de peso, llevada adelante por militantes de LF contra la concesión de los servicios ferroviarios y sus consecuencias, durante 45 días. Como resultado se despide a todos los participantes. “Ramal que para, ramal que cierra”, famosa amenaza del Presidente de la Nación luego de la huelga, pinta el panorama de la época, signado por un enfriamiento que el paradigma neoliberal instala en la relación entre representantes y representados en todas las instancias institucionales. A esto se suma un nuevo paradigma de sindicalismo empresarial, en donde las nuevas empresas de servicio con personal terciarizado establecen dudosas relaciones con el ámbito sindical. Estos factores tienen como efecto un manto de sospecha y merma de la legitimidad que los sindicatos ferroviarios habían obtenido en un siglo de luchas.

64 Cuando las bases intentaron evitar medidas de cierre de ramales y despidos, como pasó en 1991, el sindicalismo se encontraba tan lejos de sus afiliados como lo estaba el gobierno del pueblo: *“Desde ese momento se produjo la degradación de una asociación gremial, porque su conducción entregó el conflicto y permitió la reducción del personal, el cierre de ramales y la entrega de algo que era y es patrimonio de todos los argentinos. Entre 1991 y 1994, se perdieron cerca de cuatro mil puestos de trabajo y al mismo tiempo, se perdió la mística que nos caracterizaba”* (entrevista a dirigentes de seccionales de LF, protagonistas de la huelga despedidos luego del conflicto, en Página 12, 2013).





Bibliografía

Aelo, O. (2012). *El peronismo en la provincia de Buenos Aires (1946-1955)*. Caseros: Eduntref.

Badaloni, L. (s/f). “Control, memoria y olvido. ‘Marcha de la Paz’ y huelga ferroviaria durante el primer gobierno peronista”. En *www.Historiapolitica.com*, Dossier Contreras y Marcilece (cord.). *Los trabajadores durante los años del primer gobierno peronista. Nuevas miradas sobre sus organizaciones, sus prácticas y sus ideas (1946–1955)*. Visitado el día 04/02/2014, <http://historiapolitica.com/dossiers/trabajadores-peronismo/>

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”. En *Anuario IEHS*, N°22. Rosario: UNR.

Ballent, A. (2005). Kilómetro Cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”*, tercera serie, N° 27. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.

Cardozo, D. (2008). *La política Ferroviaria del Peronismo 1946-1952*. Ponencia presentada en el Primer Congreso de Estudios sobre el Peronismo: La primera década. Mar del Plata 6 y 7 de noviembre, Facultad de Humanidades, UNMdP.

Cardozo, D. (2010). *Los planes de inversiones del Estado Peronista y su impacto en el sistema ferroviario, (1951-1954)*. Ponencia presentada en el Segundo Congreso de Estudios sobre el Peronismo. Partido de Tres de Febrero, 4, 5 y 6 de noviembre, Facultad de Humanidades, UNTref.

Chiti, J. y Agnelli, F. (1937). *Cincuentenario de La Fraternidad: Fundación, desarrollo, obra*. Buenos Aires: Revashino Hermanos.

Contreras, G. (2008). *Movimiento obrero y peronismo en vías conflictivas: La huelga ferroviaria de fines de 1950 y principios de 1951*. Ponencia presentada en el Primer congreso





de Estudios sobre el Peronismo: La primera década. Mar del Plata, 6 y 7 de noviembre, Facultad de Humanidades, UNMdP.

Contreras, G. (2009). *Ferrovianos. Un capítulo de sus luchas: Las huelgas ferroviarias de fines de 1950 y principios de 1951*. Ponencia presentada en el V Congreso de Historia Ferroviaria. Palma de Mallorca, España, 14-16 de octubre. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Damin, N. (2010). *Plan CONINTES y resistencia peronista 1955-1963*. Buenos aires: INJDP- Secretaría de Cultura de la Nación.

Damin, N. (2011). "Del sindicato al parlamento. La profesionalización política de dirigentes sindicales-políticos en la Argentina del siglo XX". En *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [En línea], Cuestiones del tiempo presente, Francia.

Dawyd, D. (2011). *Sindicatos y Política en la Argentina del Cordobazo. El peronismo entre la CGT de los Argentinos y la reorganización sindical (1968-1970)*. Buenos Aires: Editorial Pueblo Heredero.

De Imaz, J. L. (1968). *Los que mandan*. Buenos Aires: Eudeba.

Del Campo, H. (2005). *Sindicalismo y peronismo. Los comienzos de un vínculo perdurable*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Doyon, L. (2006). *Perón y los trabajadores: Los orígenes del sindicalismo peronista, 1943-1955*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Falcon, R. (1986). *El mundo del trabajo urbano 1890-1914*. Buenos Aires: CEAL.

Fernandez, M. F. (1947). *La Unión Ferroviaria a través del tiempo. Veinticinco años al servicio de un ideal 1922-1947*. Buenos Aires: Editado por la Unión Ferroviaria.

Gasparri, M. (2005). *Mercante y los ferroviarios. Una relación trascendente y necesaria para la consolidación de la gestión de Perón al frente de la Secretaría de Trabajo y Previsión*. En Panella, C. (comp.) *El gobierno de Domingo A. Mercante en Buenos Aires (1946-1952) Un caso de peronismo provincial*. La Plata: Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires.

Gil, E. J. (2013). "Problemas en el paraíso. La huelga ferroviaria de 1950-1951". En *Trabajadores*, N°4. Buenos Aires. ISSN 1853-6735.

Goodwin, P. (1974). *Los ferrocarriles británicos y la U.C.R. 1916-1930*. Buenos Aires: Editorial La Bastilla.





Horowitz, J. (1984). "Ideologías sindicales y políticas estatales en la Argentina 1930-1943". En *Desarrollo Económico*, Vol. 24, N° 94.

Horowitz, J. (1985). "Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943)". En *Desarrollo económico*, N° 99, Buenos Aires.

Horowitz, J. (2005). *Sindicatos, el Estado y el surgimiento de Perón 1930-1946*. Buenos Aires: Eduntref.

Martínez, J.P. (2007). "Capítulo V. 1977-2006: El ciclo de las reformas traumáticas". En López, M., Waddel, J. (comps). *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires: Lumiere.

Mengascini, H. (2005). *El salón de la confraternidad ferroviaria: Sociabilidad y prácticas culturales de los trabajadores ferroviarios de Tandil (1920-1943)*. Tandil: Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires.

Monsalvo, L. (1974). *Testigo de la primera hora del peronismo. Memorias de un ferroviario*. Buenos Aires: Pleamar.

Montserrat, M.A. (2011). "Los trabajadores ferroviarios: sus luchas y organizaciones sindicales en el contexto de la argentina gobernada por el radicalismo (1916-1930)". En *Cuadernos del CIESAL* N° 10, UNR, ISSN 1853-8827.

Lipset, Trown y Coleman (1956) *Union Democracy*. The Free Press, Glencoe, Ill. Citado en Horowitz, J. (1985) "Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943)". En *Desarrollo económico*, N° 99, Buenos Aires.

Lipset, Seymour M. (1963). *El hombre político. Las bases sociales de la política*. Buenos Aires: Eudeba.

Piglia, M. (2008). Viaje deportivo, nación y territorio. El Automóvil Club Argentino y los orígenes del Turismo Carretera. Argentina, 1924-1938. *Revista digital Nuevomundo Mundos Nuevos*, Centre pour l'édition électronique ouverte, L'Ecole des Hautes Etudes on Sciences Sociales.

Pucciarelli, A. (comp.) (2011). *Los años de Menem. La construcción del orden neoliberal*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Rapoport, M. (2008). *Historia económica, política y social de la Argentina, 1880-2003*. Buenos Aires: Emecé.

Raposo, I. (2009). "Reestructuración ferroviaria en Argentina y cambios en el territo-





rio. Una verificación en la Región Metropolitana Rosario”. EN *Revista Transporte y Territorio* N° 1, Universidad de Buenos Aires. ISSN: 1852-7175. www.rtt.filo.uba.ar/RTT00103025.pdf.

Salaman, G. (1974). *Community and Occupation: An Exploration of Work/Leisure Relationships*. Cambridge University Press, Londres. Citado en Horowitz, J. (1985) “Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943)”. En *Desarrollo económico*, N° 99. Buenos Aires.

Scalabrini Ortiz, R. (2006). [1937] *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Buenos Aires: Lancelot.

Torre, J. C. (1990). *La vieja guardia sindical y Perón. Sobre los orígenes del populismo*. Buenos Aires: Sudamericana.

Veschi, E. (1998). Breve historia de las concesiones ferroviarias. En *Realidad Económica*, N° 153. Buenos Aires.

Waddell, J. (2007). De la nacionalización a los planes de modernización. 1947-1976. En López, M. y Waddell, J. (2007). *Nueva historia del ferrocarril en la argentina. 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires: Lumiere.





Capítulo 2. La Familia Ferroviaria: transformaciones intergeneracionales de las representaciones sobre la familia (1940-2008)

Lic. Blanco Navarro M. P., Lic. Gerschfeld D.Y.,
Lic. Goren E.A. y Lic. Larghero M. L.⁶⁵

Introducción

La *Familia*, como construcción socio-cultural, puede ser considerada como uno de los principales disparadores de representaciones e imaginarios sociales que actúan como dadores de sentido de toda comunidad. Tiene, para los distintos grupos sociales o comunidades una significación diferente, pudiendo corresponderse a la unión de dos adultos reconocida por Estado, al grupo que conforman éstos con sus hijos o padres y relativos sanguíneos. También puede estar asociada a vínculos de afinidad electiva definida de modo consuetudinario. De este modo, podemos observar cómo las representaciones acerca de la familia adquieren diversas significaciones y, en sí mismas, pueden reflejar múltiples realidades y vivencias.

En este capítulo no retomaremos ninguna de estas nociones, sino que exploraremos las representaciones generadas acerca de un tipo especial de familia, una que va más allá de los lazos sanguíneos, aunque se ve condicionada por éstos, que tiene que ver con la camaradería, la amistad, pero que su núcleo fundamental es el mundo laboral: la *Familia Ferroviaria*.

En los pueblos ferroviarios, aquellos en los que la actividad económica, social y cultural del pueblo tomó como núcleo relacionante al ferrocarril, la profesión y el oficio ferroviario, en tanto práctica laboral hegemónica de la localidad, incidió de manera determinante.

⁶⁵ Licenciadas en Sociología (UBA), mer_blanco@hotmail.com, gerschfelddaiana@yahoo.com, eagoren@gmail.com, luznatural@hotmail.com.





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

Se formaron lazos y redes comunes de identidad y sentimientos que trajeron consigo la formación de uniones y vínculos entre los residentes del pueblo más relacionados con el sentir, el compromiso y el compañerismo, que con la sangre misma. Esta imagen se reprodujo en las distintas comunidades ferroviarias que se extendieron a lo largo y ancho del país, la cual fue trastocada, principalmente, con el proceso de desmantelamiento del sistema ferroviario de larga distancia en nuestro país. Su representación social predominante era la de *Familia Ferroviaria*.

Si bien podemos considerar que las experiencias vividas en los diversos lugares del país son particulares y diferentes a las demás, en muchos casos hay regularidades que se presentan una y otra vez en pueblos que comparten rasgos e historias comunes. Es decir, tanto su sociogénesis como su transformación ante el levantamiento del tren presentan escenarios que se repiten en distintas geografías, pero con la misma intensidad.

Estas consideraciones nos permiten observar de qué modo las prácticas sociales son las encargadas de producir y reproducir las representaciones e imaginarios directores del sentido en las distintas comunidades (Bourdieu, 2004). Las representaciones que se producen y reproducen en los distintos dispositivos de la vida social no son ni estáticas ni inmodificables. En los grupos sociales, los valores, las creencias y las prácticas que constituyen los imaginarios sufren modificaciones a través de los años y dependen de la historia particular de cada comunidad. Cuando una generación crea y transmite sus recuerdos a las siguientes construye y reconstruye la memoria colectiva en un movimiento dual de transmisión y recepción. Aquella no es “*un cúmulo de acontecimientos, fechas, referencias, sino que estaría formada por las tradiciones, ritos, valores, modos de relación, símbolos, creencias, que dan a un pueblo o grupo el sentido de su identidad y su destino*” (Barela, Miguez, García Conde, 2004).

Para dar cuenta de esta historia, propia de diversas realidades argentinas, reconstruir parte de su mundo representativo y observar las transformaciones que sufrió con el transcurrir de los años aquel imaginario nacido de la raigambre ferroviaria, en este artículo retomaremos los relatos orales de miembros de distintas generaciones de familias habitantes en el pueblo de Patricios, Partido de 9 de julio, Provincia de Buenos Aires.

La Familia Ferroviaria





LA FAMILIA FERROVIARIA: TRANSFORMACIONES INTERGENERACIONALES DE LAS REPRESENTACIONES SOBRE LA FAMILIA (1940-2008)

“El monstruo de hierro transforma todo con rapidez, las tierras y las conciencias; las ciudades y las casas; la guerra y la paz. La historia argentina es antes y después del ferrocarril” (Difrieri, 1987).

La estación de Patricios fue el punto intermedio entre Buenos Aires y las terminaciones de dos ramales del Ferrocarril General Belgrano. Su importancia radicaba en que, al ser estación intermedia, allí se encontraban las dotaciones de Vía y Obra y los Talleres, en las cuales trabajaban un amplio número de ferroviarios.

En Patricios, el ferrocarril funcionó como estructurante de la identidad del pueblo, de sus prácticas, creencias, valores y lazos sociales, generando en sus habitantes un fuerte sentimiento de pertenencia a una gran familia conformada por el pueblo entero: la *Familia Ferroviaria*.

El trabajo ferroviario, como práctica social ampliamente extendida en el pueblo, fue el puntapié inicial, base, fundamento, productor y reproductor de las representaciones e imaginarios del mundo ferroviario de Patricios.

Esto puede apreciarse en la forma en que la vida ferroviaria teñía la vida cotidiana del pueblo, las reuniones sociales y los festejos. Como recuerda Raúl A. en relación con estos últimos, que eran organizados por una comisión de fiestas de La Fraternidad:

“Nosotros teníamos una comisión de fiestas, que teníamos para cambiar tres platos de diferentes formatos, playo, hondos y para comer trescientas sesenta y nueve personas, aparte de eso teníamos ensaladeras, todo, teníamos un arsenal de cosas ahí” (Raúl).

De estos eventos y de su organización participaba todo el pueblo y los corrillos detrás de cada uno duraban meses en los cafés, mates y charlas de vereda entre los vecinos.

A su vez, los jóvenes del pueblo disfrutaban del ferrocarril como un acontecimiento festivo; era una salida, un lugar de reunión y un plan entre amigos o con parejas. Tal como se refiere Ana:

“... lo que me acuerdo es que íbamos a esperar, pero ya éramos más grandes, la





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

locomotora, íbamos con las chicas, teníamos diecisiete, dieciocho años y era el paseo obligado: ir a esperar el tren. No íbamos a esperar a nadie, quizás no venía ningún familiar, era ir a esperar el tren, la joda era esa” (Ana).

Por otra parte, el hecho de vivir en la proximidad del lugar de trabajo y de los compañeros potenció aún más esta identidad ferroviaria que se filtraba en toda la comunidad (Sáez, 2007) siendo los únicos motivos de debate la política y el fútbol⁶⁶.

No obstante, esas rivalidades no eran más que simples debates del día a día; dentro del ámbito de trabajo la preeminencia la tenía el sentimiento de igualdad, fraternidad y responsabilidad.

La fortaleza de los lazos forjados en el trabajo, hacían que los trabajadores del ferrocarril se sintieran parte de un todo, de un gran engranaje en donde cada una de sus partes era responsable de sí mismo y de sus compañeros:

“Siempre me gustó ser ferroviario a mí, (...) me gustó mucho el sistema de la gente vieja, que ya estaba en el Ferrocarril. Cuando uno es nuevo y entra, eran maestros, le enseñaban a uno como se hacían las cosas. Pero eran todos iguales, no había ninguno que se salía de la órbita y eso, a mí, me daba muchas ganas de ser cada vez más ferroviario” (Raúl).

Aquellos sentimientos compartidos al interior del ámbito de trabajo gestaron uno aún más fuerte: el sentirse parte de una gran familia que funcionaba como una escuela, en la cual el oficio era transmitido a los nuevos ingresantes; una familia de buenos sentimientos, fuerte cohesión y gran compañerismo en donde, el compartir el día a día era un orgullo:

“No, una familia, no había problemas. Éramos todos ferroviarios. Imaginate, vos vas toda la semana, todas las semanas con el compañero foguista, el maquinista, comés juntos y vas juntos y ¿qué problemas vas a tener? Y vamos a hacer así, y vamos a parar allá para comprar las cosas, todas estas cosas ¿viste? del gremio. No, en ese

⁶⁶ Una reflexión sobre estos espacios de sociabilidad se encuentra en el capítulo 7.





LA FAMILIA FERROVIARIA: TRANSFORMACIONES INTERGENERACIONALES DE LAS REPRESENTACIONES SOBRE LA FAMILIA (1940-2008)

sentido no había problema. Muy unido, el ferroviario es muy unido” (Alberto).

El desarrollo y el bienestar del pueblo y sus habitantes, trabajadores o no del ferrocarril, se veían solventados y sostenidos por el funcionamiento del tren, por ello, el sentimiento de pertenecer a una gran familia ferroviaria fue un sentimiento que compartían también los pobladores que no trabajaban directamente para el ferrocarril:

“Muy alegre, acá era muy alegre, mucha diversión, era muy alegre porque había muchos habitantes y la gente estaba conforme porque el ferroviario, está bien visto el ferroviario, muy bien visto, sí, se vivía bien y daba vida al negocio...” (Alberto).

Sin embargo, es en la marcada ascendencia familiar del oficio ferroviario donde está el punto de partida inicial en el rastreo de las representaciones sobre la *Familia Ferroviaria*:

“Mi papá era ferroviario y mi mamá era ama de casa. Mi mamá viene de una familia de ferroviarios, mi abuelo era ferroviario y mis tíos todos los varones ferroviarios y mi papá viene de una familia que eran inmigrantes” (Nélida).

Dado que los hijos o parientes de ferroviarios tenían prioridad en el ingreso al ferrocarril, este oficio fue transmitido a las nuevas generaciones, conformándose así familias en las que la mayoría de sus miembros eran ferroviarios. Tal como lo menciona Nélida Alberca en su relato poético “La huelga” escrito en el año 2007:

“El ferrocarril formaba y forma aún parte de mi historia, en mi familia todos fueron ferroviarios, mis dos abuelos, mis tíos paternos y maternos, los papás de mis amigas y por supuesto mi papá...” (Alberca, 2007: 1).

O como afirma Alberto:

“Acá era un pueblo que era todo ferroviario. Estaba el padre, el abuelo, después venían los hijos, eran ferroviarios los hijos (...), todos ferroviarios, un pueblo ferroviario,





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

netamente ferroviario” (Alberto).

Los relatos son muestra de cómo el sentimiento de pertenencia a un mundo ferroviario nace en el seno del hogar. La identidad ferroviaria comienza por casa:

“Vos imagináte que yo soy hija de un ferroviario, esposa de un ferroviario y mi hijo es ferroviario. Para mi vida es todo, una dinastía digamos” (María y Amalia).

Al ser el jefe de hogar ferroviario y estructurarse la vida familiar en torno a su trabajo, la familia se considera a sí misma como ferroviaria. Si bien los que encontraban en el ferrocarril un destino laboral eran los hombres, también las mujeres, esposas e hijas de los ellos, concebían su familia como ferroviaria. Su trabajo en el hogar era una pieza fundamental del trabajo del ferroviario:

“Yo creo que eran ferroviarias, casi te diría que eran ferroviarias, porque la participación de ellas, bueno, preparaban todo, estaban atentas en todo porque ese era un trabajo que si él no estaba cuando lo iban a buscar, había que avisarle porque él tenía un horario y tenía que estar sí o sí, tenía que tener la ropa, tenía que tener, tenía un montón de cosas que las preparaba mamá ...” (Nélida).

Esta constitución ferroviaria de las familias provocó que los lazos sociales que se generaron en la comunidad se afianzaran a través de las familias nucleares y extendidas. Así, aquella generación que vio la posibilidad de progreso, tanto personal como nacional, en el ferrocarril, fue la fundadora de esas familias nucleares ferroviarias que fueron el cimiento y disparador de la Familia Ferroviaria, mediando entre ellas aquellas familias extendidas constituidas por lazos que iban más allá del hogar, pero que unía a sus componentes a través de vínculos de consanguinidad (tíos, primos, abuelos, nietos, etc.) y que poseían como rasgo distintivo que más de uno de sus miembros trabajaba en el ferrocarril:

“...Yo siempre dije que mi abuelo ¿viste? el de los molinos a viento, podría haber hecho un pueblo con su familia. Porque, por ejemplo, los hijos tenían distintos trabajos en el ferrocarril. Uno era el chofer de la zorra ¿viste?, (...) el otro era el mecánico





LA FAMILIA FERROVIARIA: TRANSFORMACIONES INTERGENERACIONALES DE LAS REPRESENTACIONES SOBRE LA FAMILIA (1940-2008)

que arreglaba toda la herrería y obras. El otro, este, era también de vías y obras (...). Todos adentro de lo que era el ferrocarril tenían su puesto, o su oficio digamos” (María y Amalia).

A pesar de las marcadas diferencias en torno a las tareas en el trabajo, la agremiación sindical, las posiciones económico-sociales, las posturas políticas y la afinidad a cada club, la construcción de una comunidad con lazos firmes y mutua cooperación forjó la idea, creencia y representación de ser una *Familia Ferroviaria*.

Como hemos visto en el capítulo anterior, estas familias y su construcción del pasado fundacional de la localidad, muchas veces colisionaba con el producido por el otro tipo de familia presente en la comunidad: la familia chacarera.

El cierre del ramal Patricios y sus efectos en las representaciones de familia

“Patricios fue importante por la cantidad de gente, (...) era todo una familia ferroviaria (...), ahora somos unidos, pero poquitos” (Raúl).

La huelga de 1961 fue un punto de inflexión para la historia del pueblo. Las políticas de racionalización y los planes económicos desplegados por el gobierno del Dr. Arturo Frondizi, desde fines de la década del 50, implicaban la reestructuración del sistema ferroviario a través de la clausura de ramales “improductivos”.⁶⁷ Aquella clausura, derivó en el reemplazo del paradigma del ferrocarril al de las rutas y los camiones, como lo menciona Di Santo:

“La huelga de 42 días que el gremio del riel protagonizó en 1961 fue no sólo la resultante del rechazo de los trabajadores a la política que el gobierno impulsaba en materia de ferrocarriles, sino también el signo de una larga etapa cumplida en la política del transporte en general” (Di Santo, 1999:147).

⁶⁷ En el capítulo 1 se analiza este proceso.





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

La importancia de las reformas y la huelga del '61 brota en los relatos como un punto de inflexión trascendental que marcó un antes y un después para las familias y el pueblo de Patricios en su conjunto⁶⁸:

“Sí, porque los ferrocarriles iban a ser cerrados, los ramales. Eso fue en defensa de su fuente de trabajo que los hacían (...) porque hablaba de un plan que era norteamericano y daba el nombre, no me acuerdo. Pero lo cierto es que el plan ese quería destruir los ferrocarriles (...) nunca se dedicaron a suplantar lo que ellos destruyeron” (María y Amalia).

O desde la óptica de Raúl:

“Bueno, el inicio de la huelga, fue (...): entra el gobierno de Frondizi y ya en un discurso decía que iba a reestructurar los ferrocarriles y que iba a clausurar los ramales improductivos, improductivos que él consideraba (...). Nos querían arrebatar los ferrocarriles” (Raúl).

En el transcurso de la huelga la comunidad de Patricios dio muestra de un amplio sentido de solidaridad y compañerismo con los huelguistas y sus familias, que se evidenció en diversas estrategias frente a la partida de los hombres,⁶⁹ y que demostraban que,

68 A lo largo del trabajo de campo los actores manifestaron cuáles fueron las distintas estrategias y trayectorias de vida desplegadas ante el conflicto; detallamos aquí una breve tipología: los que renunciaron a participar de la huelga cobrando una indemnización; algunos de ellos se quedan en el pueblo y otros deciden partir. Entre los que participaron de la huelga del '61 las decisiones con posterioridad a ella fueron las siguientes: encontramos a aquellos que cobraron la indemnización; otros fueron trasladados, con o sin sus familias, a diversas zonas del país; de ellos podemos disociar entre los que luego regresaron al pueblo, los que formaron nuevas familia en otro lugar y los que fallecieron en su nuevo lugar de trabajo; aquellos que ya tenían la edad, se jubilaron en Patricios y unos pocos pudieron quedarse trabajando en el ferrocarril del pueblo, hasta el momento en que las vías y rieles fueron levantadas por completo en la década del setenta.

69 Cuando los ferroviarios recibieron la orden por parte de la dirección de sus gremios de ir a huelga, muchos de ellos marcharon de sus hogares con el fin de esconderse, ya que en el marco del Plan CONINTES, existía el temor de que los militares fueran a sus casas para obligarlos a trabajar o detenerlos y así suspender la huelga.





LA FAMILIA FERROVIARIA: TRANSFORMACIONES INTERGENERACIONALES DE LAS REPRESENTACIONES SOBRE LA FAMILIA (1940-2008)

incluso en esas difíciles situaciones, la comunidad de Patricios se comportaba como una gran familia enfrentando el temporal.

Los comerciantes fiaban a las familias de los ferroviarios, las mujeres compartían viviendas para reducir sus gastos, la cooperativa del Estado funcionó como un resguardo frente a la crítica situación y se constituyó un sistema de comunicación entre los hombres que debieron partir para sostener la huelga y sus familias.

Trascurridos cuarenta y dos días, la huelga terminó, dejando en los trabajadores y sus familias una sensación de derrota, pese a la presión ejercida, se inició el proceso de clausura de ramales y levantamiento de vías que se prolongó por más de quince años:

“... pero no se ganó nada. Igual se echó gente, se clausuraron ramales, todo. No se ganó nada en esa huelga” (Alberto).

“... perdimos la huelga, después de tanto sacrificio, se perdió, quedamos en la nada” (Raúl).

En los años posteriores a la huelga se redujo el número de trabajadores necesarios para el funcionamiento del ramal que seguía pasando por el pueblo. Como relata Nélida A:

“... después se va a ver que la huelga se levantó de gusto, que se perdió la huelga de los cuarenta días y que el gobierno siguió con su plan, que levantó y que en el levante trabajaron los pocos que habían quedado, los cuatro o cinco equipos, cuando digo equipos son diez familias de las setenta y pico que había” (Nélida).

Condicionados por este contexto, los proyectos de vida de los ferroviarios, debieron ser replanteados: el traslado, la indemnización, la jubilación y, para unos pocos, el servicio en sus hogares hasta el desmantelamiento total del ramal, se convirtieron en los nuevos horizontes de las distintas estrategias familiares de vida.

Desde el relato de madre e hija pudimos reconstruir, a modo de ejemplo, la experiencia del traslado a un punto lejano del país:





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

“...después de la bendita huelga, bendita o como sea, no me gusta maldecir, fuimos trasladados a Salta, y yo fui con mi marido y allá lo perdí, entonces pasaron 10 años largos ¿no? hasta que después me pude volver, con mis hijos me volví, que eran jovencitos todavía los chicos, y me volví a mi pueblo natal, donde dejé la casa. Al tener tu casa, como decir, tu techo, volvé a eso, a tu lugar. Allá en Salta también vivíamos en un barrio, ¡ajo, eh! En un barrio obrero, pero a la vez nunca nos arraigamos, ni los chicos ni yo. Siempre volvíamos todos los años a nuestro pueblito” (María y Amalia).

Su hija, Ana, cuenta que durante los años que vivieron en Salta estudiaba para no llevarse ninguna materia y poder así pasar los tres meses de vacaciones en Patricios junto a sus primos y amigos.

Los casos de Raúl y Alberto son ejemplo, con sus matices y diferencias, de los pocos ferroviarios que pudieron continuar en actividad hasta su jubilación manteniendo la residencia en Patricios a lo largo de toda su vida:

“Yo entré a los dieciocho años al ferrocarril. Sí, en 1938 (...) Estuve treinta y un años de guarda acá y me jubilé acá” (Alberto).

En voz de sus hijos:

“Mi papá fue guarda, estuvo cuarenta y cuatro años en el ferrocarril de guarda, y se jubiló de guarda (...). Nosotros nos quedamos acá, mi papá se quedó acá y toda la familia acá” (Beto).

“Papá siguió viajando hasta el año '76 que se jubiló, pero llevando el levante, el material del levante. Traslataban con los trenes el material del levante, todo, los durmientes, todo” (Nélida).

El impacto de la huelga y todas las modificaciones que a ella le sucedieron, afectaron no sólo las estrategias de vida de las familias nucleares, sino que trastocaron por completo la vida del pueblo, el cual asistió, a partir de ese momento, a un proceso de despoblación.





LA FAMILIA FERROVIARIA: TRANSFORMACIONES INTERGENERACIONALES DE LAS REPRESENTACIONES SOBRE LA FAMILIA (1940-2008)

miento continuo que amenazó con echar por tierra las representaciones sociales sobre la familia ferroviaria que constituía a Patricios en pleno. Como lo narra Alberto F:

“No, y después se destruyó todo, vino el desbarajuste y no quedó nadie, ¿no ves cómo es ahora? hierro nomás (...). Imaginate, muchas familias que quedaron sin laburo, sin trabajo, las trasladaban, unos renunciaron, entonces, se vino abajo el pueblo, no había gente, se vino abajo y acá la fuente de trabajo era el ferrocarril” (Alberto).

Los traslados generaron una disgregación de los ferroviarios de Patricios hacia distintas regiones de todo el país:⁷⁰

“Y toda esa gente, te nombro: Villa Madero, Tapiales, donde busques. En Buenos Aires, en el norte: Salta, Jujuy, en donde mires, en 9 de Julio, La Plata, donde mires hay gente de Patricios. Toda esa gente calculá que antes vivía acá” (Beto).

Lo descripto inició un proceso de rearticulación de las relaciones sociales internas en el pueblo que impactó de modo significativo, adquiriendo diversas formas, en las representaciones e imaginarios compartidos por la población.

En principio, el oficio heredado del ferroviario dejó de ser el horizonte hegemónico para las nuevas generaciones. Si bien los hijos de ferroviarios siguieron teniendo prioridad en el ingreso al ferrocarril, el oficio ya no podía ser ejercido en el pueblo, junto con la familia, sino que implicaba marchar de Patricios.

De este modo, desmantelada la práctica del trabajo en el ferrocarril, las representaciones sociales que la misma generaba en el imaginario social poco a poco comenzaron a desdibujarse, dejando como rastro visible, las vivencias de aquella rememoradas a través del relato oral intergeneracional.

Con el tiempo, las opciones laborales que en otro momento eran secundarias debido a la posibilidad de emplearse en el ferrocarril, se hicieron visibles y abrieron camino a nuevas representaciones dadoras de sentido sobre las que se construyeron las planifica-

70 Al respecto puede consultarse el capítulo 3.





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

ciones a futuro de las familias de Patricios.

La acería de Bragado albergó grandes masas de trabajadores de Patricios alentados por la proximidad entre el pueblo y el lugar de trabajo que permitía no alejarse ni fragmentar a la familia. A su vez, algunas mujeres, antes sólo amas de casa, buscaron nuevas fuentes de ingreso para sus hogares. Mientras que en tiempos pasados el tejido era un *hobbie* desplegado para la familia y el hogar, en el nuevo contexto se convirtió en un empleo puertas adentro que colaboró a sobrellevar la difícil situación:

“... ¿Sabes qué hacía? tejía, era tejedora a mano, tejía gordo, así de esos que se usaban, de esos artesanales (...). Tenía una clienta que su marido era dueño de las bodegas Etchart” (Amalia B.).

Por su parte, las hijas de los ferroviarios encontraron en la docencia una opción de capacitación profesional y una fuente laboral que no implicaba necesariamente abandonar la residencia en el pueblo. Por ejemplo, las hijas de Alberto:

“No, las chicas estudiaron, una en la escuela de Inglés y la Taía era profesora de Piano. Una acá en 9 de Julio, vive, y la otra en Villa Madero” (Alberto).

La opción por la docencia o el trabajo, en la acería de Bragado, permitió el mantenimiento de la cohesión de la comunidad de Patricios y el mantenimiento de ciertas representaciones generadas. Sin embargo, el proceso de despoblamiento se aceleró con su cierre en años posteriores, acrecentando, asimismo, los problemas sociales y económicos de las familias del pueblo.

En las décadas posteriores a la huelga, la reestructuración y los traslados, las prácticas y con ellas los modos de sentir y vivir el pueblo se fueron modificando. Este proceso se aceleró con las políticas elaboradas en materia de transporte desde la última dictadura militar, iniciada con el golpe de Estado de 1976.

Durante el último gobierno de facto de nuestro país diversas medidas aplicadas en materia social, económica y política confluyeron para desarticular, al menos en sus aspectos más relevantes, el modelo económico y estatal que había dirigido el ciclo iniciado a





LA FAMILIA FERROVIARIA: TRANSFORMACIONES INTERGENERACIONALES DE LAS REPRESENTACIONES SOBRE LA FAMILIA (1940-2008)

partir de la segunda posguerra, logrando de este modo uno de sus objetivos mayores: la irreversibilidad de sus medidas (Canelo, 2004).

En el caso del sistema ferroviario nacional la irreversibilidad se logró mediante el levantamiento de vías y durmientes,⁷¹ que garantizó la imposibilidad de rehabilitación de los ramales.

En este sentido, la década del setenta se convirtió para los habitantes del pueblo en un punto de no retorno del ferrocarril:

“... La pena es que no dejó las cosas, porque hubiera clausurado nada más, pero quiso asegurarse de que nunca más funcionara y lo levantó. Claro, los hicieron levantar, lo desmantelaron para que no funcionara más (...). Ahora si quieren hacer un ferrocarril lo tienen que tender de nuevo”⁷² (Nélida).

Es importante destacar que el levantamiento de vías fue acompañado de promesas de construcción de rutas y mejoras en los caminos. Pero el tiempo pasó y, como en muchos otros pueblos de Argentina, estas promesas nunca se cumplieron, dejando a poblaciones enteras sin posibilidad de transporte seguro ni comunicación:

“Porque nunca se dedicaron a suplantar lo que ellos destruyeron. No hicieron las autopistas, o por lo menos las rutas dobles, para que puedan andar los camiones y todo lo demás. ¡No! Destruyeron. Para mí fue como destruir las arterias de un ser humano” (Amalia B.).

⁷¹ Por expresa decisión del poder ejecutivo del gobierno de facto mediante el decreto N° 2294/77 del 05-08-77 se ordenó la clausura y el levantamiento del ramal Patricios-Victorino de la Plaza del Ferrocarril General Belgrano, así como también de otros tantos ramales de la red ferroviaria argentina. En dicho período se redujo en total 5948 kilómetros de red ferroviaria. Ver Rocattagliatta (a1987: 68, 69, 71).

⁷² Resultó llamativo que la entrevistada se refiere al Dr. Frondizi como si hubiese sido durante su gobierno que se decretó el levantamiento de los ramales. Este caso nos sirve de ejemplo para ver cómo los habitantes del pueblo muchas veces alteran los momentos históricos en los que han pasado las cosas, construyendo de este modo su propia versión de la historia.





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

Por ello la construcción del acceso al pueblo se convirtió en un anhelo para todos sus habitantes:

“... el sueño mío sería que esto, si no viniera el ferrocarril, que es muy difícil que venga, que hagan el acceso, el acceso hace treinta y cuatro años que está pedido, casi treinta y cinco (...) eso sería una de las principales cosas para que el pueblo progrese ...” (Raúl).

Esta situación determinó que el pueblo presente en la actualidad una estructura etaria sumamente polarizada en donde hay una preeminencia de los dos grupos extremos:

“... es que al no haber trabajo quién se queda. Fijate que es un pueblo de gente grande, de gente grande y de chicos hasta quince, dieciséis años, donde pueden cursar la escuela y después viejos, no hay más...” (Nélida).

Este fenómeno se explica, en cierta medida, si observamos que gran parte de los jóvenes en edad universitaria migran en busca de posibilidades laborales y educativas; en función de dichos objetivos se movilizan hacia ciudades más o menos próximas, siendo este proceso avalado e impulsado por sus padres y abuelos que observan en ese movimiento la mejor opción para ellos:

“... Tenían que estudiar, les gustaba estudiar y, bueno, tuvimos la posibilidad de darle para que estudien y se tuvieron que ir. Para los padres es doloroso, es jodido porque, nosotros vivíamos todos juntos, los cinco acá y se te van (...), pero soy consciente de que se tienen que ir y a preparar porque el día de mañana, sino es ser egoísta, para mí es doloroso... ” (Beto).

A través de estos relatos se puede observar cómo la idea de movilidad social ascendente se ha ido modificando para las familias del pueblo en relación con las nuevas generaciones. Mientras que en tiempos pasados, desde la fundación del pueblo y ante todo en la época de esplendor del ferrocarril, la idea de progreso guardaba relación con





LA FAMILIA FERROVIARIA: TRANSFORMACIONES INTERGENERACIONALES DE LAS REPRESENTACIONES SOBRE LA FAMILIA (1940-2008)

la profesión de ferroviario y el trabajo en él, con los cambios vividos pasa a ser el estudio universitario, fuera del pueblo, la puerta que abre la posibilidad de movilidad social, progreso económico y material. Por ello, los entrevistados del pueblo relatan con orgullo que sus hijos y nietos pudieron acceder a estudios universitarios.

Sin embargo, a pesar del dolor que conlleva la partida de hijos y nietos, muchas personas decidieron quedarse en el pueblo aunque no todos por los mismos motivos: los vecinos, la fuente de trabajo, sus propiedades, el amor al pueblo, la tranquilidad y paz de vivir allí y la seguridad de todos los días:

“... acá tenemos todas las cosas que no tenés, pero tenés lo que no hay en todo el... no el país, el mundo, acá tenés paz, tranquilidad. Acá nadie te va a robar, nadie te va a violar, nada, no existe eso, es tranquilo (...), estoy acostumbrado a esto de acá, acá nadie te va a molestar, vas a otro lado y te crees que estás en Patricios, y no, no estás en Patricios. Pero, yo si hoy me tendría que ir, no creo que me vaya, no creo que me vaya, aparte te vuelvo a repetir: acá estas tranquilo...” (Beto).

No obstante, quienes no se hayan jubilado entienden que la opción de permanecer en el pueblo está directamente relacionada con la posibilidad de mantener la fuente laboral:

“Y, yo actualmente porque tengo trabajo, sino la verdad que no creo. Pienso que no estaríamos acá. Yo porque siempre tuve el trabajo a dos cuadras de mi casa...” (Ana).

La Familia Ferroviaria hoy

“Tampoco sabíamos que viviríamos otras luchas para despertar a ese pueblo agonizante, hundido en el silencio, en la soledad, frecuentado por fantasmas, recuerdos y sueños extraviados. Y que la firme decisión y el empuje de los pocos que quedaron, sumados a su voluntad de resistir, abrirían nuevos caminos hacia la esperanza, la luz, la vida...” (Alberca, 2007: 7).





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

A través del capítulo, la historia oral y la sociología histórica nos permitieron dar cuenta de los acontecimientos, procesos y factores que influyeron en la conformación y la reproducción de la representación *Familia Ferroviaria*. Apellando a la memoria de los pobladores de Patricios y tomando su relato como fuente pudimos acceder a la reconstrucción del pasado en función de la cual la colectividad definió su identidad.

Si bien cada relato fue y es único, dado que refleja la subjetividad de las personas entrevistadas, en la construcción de su propia subjetividad pudimos rastrear la influencia familiar, barrial, social, socioeconómica, cultural, en la que han vivido y viven.

Los eventos históricos que se convirtieron en hitos de la vida del pueblo (la llegada del ferrocarril, la huelga del '61, el desmantelamiento de vías y durmientes) influyeron en la construcción de esa subjetividad afectando los relatos de ex ferroviarios y sus familias de modos singulares.

Hemos observado que la desaparición de la práctica ferroviaria, antes hegemónica, incidió en la progresiva transformación del imaginario del pueblo. Sin embargo, las representaciones que tomaban la práctica ferroviaria como motor siguieron influyendo en los modos de sentir y vivir de los habitantes. Nuestra pregunta es ¿por qué?

Como se pudo observar a través de los relatos, con posterioridad al cierre de los ferrocarriles no aparece otra práctica que se convierta en hegemónica y nucleee a los habitantes del pueblo funcionando como fuente de ingreso, vitalidad económica y social, así como tampoco como fuente de representaciones.

El progresivo desdoblamiento, empobrecimiento y envejecimiento del pueblo, provocó, como lo menciona Nélida A., que:

“... al no haber trabajo quién se queda. Fijate que es un pueblo de gente grande, de gente grande y de chicos hasta quince, dieciséis años, donde pueden cursar la escuela y después viejos, no hay más...”.

Sin embargo, aquellas personas que se han quedado en el pueblo, y que hemos podido entrevistar, son muestra viva de aquellos imaginarios ferroviarios. Son eje fundamental para construir y reconstruir en el tiempo aquel pasado mítico de *Familia Ferroviaria*, que los





LA FAMILIA FERROVIARIA: TRANSFORMACIONES INTERGENERACIONALES DE LAS REPRESENTACIONES SOBRE LA FAMILIA (1940-2008)

mantiene unidos y viviendo en el pueblo aún hoy. Asimismo, es muestra de la existencia de diversas estrategias comunitarias de supervivencia simbólica y económica que se unen a aquel imaginario tan fuerte que los invoca a quedarse, a seguir arraigados a su lugar.

En este contexto, los habitantes desplegaron estrategias de supervivencia, no sólo económicas sino también sociales y simbólicas.⁷³ El actual imaginario de Patricios retoma desde la memoria de parte de sus habitantes ese pasado mítico, de gloria ferroviaria, a través del cual reconstruye su propia identidad e impulsa nuevas prácticas que actúan como formas de integración y cohesión al interior de la población.

La nueva compañía teatral,⁷⁴ los documentales sobre el pueblo, los eventos constantes que se realizan para rememorar lo ocurrido y sobre todo la remodelación de la estación, símbolo de aquel pasado de oro, son algunas de las formas con las que el pueblo reconstruye su pasado, da vida al presente y lucha por no desaparecer.

En dichos emprendimientos participan tanto la generación de ferroviarios jubilados y sus esposas como los hijos de éstos y los niños del pueblo, reforzando de este modo la transmisión intergeneracional de los valores heredados del pasado ferroviario: la hermandad, el compañerismo, la camaradería y la solidaridad, son algunos de ellos.

La representación *Familia Ferroviaria*, componente esencial de aquel imaginario fundacional del pueblo, es resignificada: se produce y reproduce a través del ejercicio de memoria que se encuentra detrás de cada uno de los emprendimientos que se desarrollan en el pueblo, retomando así algunos de los valores constitutivos de la misma. De este modo, dicha representación se ha modificado en el imaginario; la misma y su reproducción ya no radican en el trabajo en el ferrocarril, sin embargo, parte del componente ideal ferroviario sigue vigente.

Mientras que la representación de la *Familia Ferroviaria* nació para aquella generación de antiguos ferroviarios de la práctica concreta en la que descansaba el desempeño del oficio, en sus hijos tal representación fue transmitida, pero se mantiene desde el recuerdo de un pasado bajo condiciones prácticas que ya no existen.

La *Familia Ferroviaria*, perdura en la memoria de aquellos viejos ferroviarios del pueblo. Al crear y transmitir sus recuerdos a las siguientes generaciones construyen y recons-

⁷³ Estos temas son también abordados en el capítulo 4.

⁷⁴ Un análisis del grupo de teatro se encuentra en el capítulo 6.





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

truyen la memoria colectiva en un movimiento dual de transmisión y recepción de las tradiciones, ritos, valores, modos de relación, símbolos, creencias, que dieron al pueblo su sentido de identidad y su destino.

A su vez, los hijos de aquellos comparten entre sí el recuerdo de una infancia feliz en un pueblo próspero donde el ferrocarril estructuraba la vida cotidiana; en la mayoría de los casos no vivieron en carne propia el oficio ferroviario, o no lo hicieron de la misma manera que sus padres, pero aún hoy persiste en ellos ese sentimiento de pertenencia a este mundo particular que se renueva constantemente a través de los relatos anecdóticos de sus padres y de los relatos, ahora propios, que se transmiten a sus hijos, nietos de los primeros.

Retomar este pasado para reconstruir al pueblo desde sus cenizas, implica recuperar algunas formas de solidaridad propias de aquel mundo ferroviario de Patricios; a estas se suman nuevos lazos sociales nacidos de prácticas de cohesión e integración al interior del pueblo propias del nuevo contexto.

Así, la representación *Familia Ferroviaria*, permanece en el imaginario de los pobladores como espacio simbólico que sintetiza el pasado, permite la reconstrucción del relato individual y colectivo de las estrategias familiares y de vida puestas en práctica desde el cierre del ramal. También se constituye en materia para algunos repertorios de acción colectiva destinados a la reconstrucción del pueblo, con un intento de ligar aquel pasado mítico y utópico, con los deseos de un futuro mejor.





Bibliografía

Alberca, N. (2007). *La huelga*, 9 de Julio. Buenos Aires.

Baczko, B. (2005). *Los imaginarios sociales. Memorias y esperanzas colectivas*. Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión.

Barela, L., Miguez, M., García Conde, L. (2004). *Algunos apuntes sobre Historia Oral*. Buenos Aires: Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires.

Bourdieu, P., Chamboredon, J.C., Passeron, J.C. (2004). *El oficio del sociólogo. Presupuestos epistemológicos*. Buenos Aires: Siglo XXI

Canelo, P. (2004). "La Política contra la Economía: los elencos militares frente al plan económico de Martínez de Hoz durante el Proceso de Reorganización Nacional (1976-1981)". En Pucciarelli, A. (coord.) *Empresarios, tecnócratas y militares. La trama corporativa de la última dictadura*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Di Santo, A. (1999). "La huelga de 1961". En Lucita, E. (comp.) *La Patria en el riel. Un siglo de lucha de los trabajadores ferroviarios*. Buenos Aires: Ediciones de Pensamiento Nacional.

Giddens, A. (1999). "Perfiles y críticas en teoría social", capítulo VI. En Aronson, P. y Conrado, H. (comp.) *La teoría social de Anthony Giddens*. Buenos Aires: Colección Cuadernos de Sociología, Serie Teoría, Eudeba.

Grele, R. (1991). "Movimiento sin meta: problemas metodológicos y teóricos en la Historia Oral". En Schwarzstein, D. (comp.): *La Historia Oral*. Buenos Aires: CEAL.

Roccatagliata, J. (1987). *Los ferrocarriles en la Argentina, un enfoque geográfico*, Buenos Aires, Editorial Universitaria de Buenos Aires, Colección TEMAS.

Saez, G. (2007). "Ser Ferroviario". En *Revista de Historia Bonaerense*, N° 32. Buenos Aires: Instituto Histórico del Municipio de Morón.

Schneider, A. (2006). *Los compañeros. Trabajadores, izquierda y peronismo. 1955/1973*. Buenos Aires: Imago Mundo

Schutz, A. (1995). *El problema de la realidad social*. Buenos Aires: Amorrortu Editores.

Torrado, S. (comp.) (2007). *Población y bienestar en la Argentina del primero al segundo*





centenario. Una historia social del siglo XXI. Buenos Aires: Edhasa.





Capítulo 3. Los clubes sociales y deportivos: las diferencias al interior de un pueblo ferroviario

Lic. Aldo J.⁷⁵

“Cuando iban a jugar los dos club acá... plantaban los trenes para ir a jugar al fútbol” (Guillermo).

Caminar por Patricios a las tres de la tarde es una experiencia única. Las calles se encuentran desiertas, el reflejo del sol en las piedras se vuelve difuso por el calor que espesa el aire. Encontrar a una persona bajo la sombra de un alero es difícil; una de cada muchas viviendas está ocupada, y eso si se camina por la zona en la que “vive gente”. Tan solo queda una décima parte de la población que había en los años sesenta. Llego al club, el Compañía General Buenos Aires, un nombre que invoca a la empresa ferroviaria francesa, no muy extensa en cantidad de kilómetros, pero con una intensa actividad social en los pueblos por los que pasaban sus trenes. La empresa fomentaba y facilitaba la formación de clubes, cooperativas, escuelas y colonias de vacaciones, que los empleados gestionaban y abrían a sus familias y a la comunidad. El club es una huella de aquellos tiempos. La puerta está abierta, una boca oscura que no promete lujo, pero sí un ambiente fresco, lejos de las inclemencias climáticas de la calle. Entro, saludo a la “cantinera”, se encuentra atrás de la barra, y sus dos chicos corren por el salón. En una mesa, tres muchachos septuagenarios comparten una caña. A pesar de lo desolador del paisaje, aún hoy, sólo en el club se puede encontrar una “multitud” así reunida.

En las siguientes líneas intentaremos un análisis que se enfocará, de manera indirecta, en enfatizar la relevancia del estudio de los clubes como espacios de sociabilidad, o más específicamente, espacios de negociación, de disputa de los sentidos compartidos de una comunidad. Hasta principios de la década del '60, la etapa de mayor crecimiento y mayor actividad ferroviaria en el pueblo, los clubes de Patricios eran espacios con un alto nivel

⁷⁵ UNMdP/CONICET joacoaldao@hotmail.com





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

de actividades festivas, deportivas y artísticas, y más importante aún, con un alto nivel de participación de la comunidad. Para ilustrarlo con las palabras de un habitante del pueblo:

“... y bueno, había jornadas de trabajo que... salíamos los viernes y veníamos los martes (...) 5 días afuera.... venía y bueno... se bañaba uno bien y... después se iba al club... era la vida. Acá la gente, en esas épocas, se acostumbraba a tomar 4 o 5 ‘vermu’ antes de las comidas. Pero no éramos solamente nosotros, las mujeres, todos iban a los clubes...” (Raúl).

Esta condición nos permite rastrear en ellos diversas prácticas de la comunidad, y también podemos acercarnos a los modos de valorar y de interpretar aquellas prácticas. Pero esta primera capa del análisis se constituirá en un presupuesto, apoyando su fundamentación en capítulos anteriores, que se centran en la conformación de esta homogeneidad de sentidos, de esta identificación de Patricios con lo ferroviario.⁷⁶ Aquí nos centramos de manera principal en el análisis de las *diferencias al interior de la comunidad ferroviaria*. En resumidas cuentas, nuestro objetivo fue caracterizar, a través de la vida en los clubes, dos modos diferentes de identificarse con lo ferroviario. Lejos de considerar etiquetas simples, buscaremos desplegar de modo descriptivo las contradicciones y paradojas que se presentan cuando se intenta encontrar las claves de una distinción de este tipo.

Nuestra indagación parte de preguntarse ¿cómo se expresan las diferencias en una comunidad que se destaca por su pertenencia, por su homogeneidad, por su identificación con lo ferroviario? El poder adquisitivo, la formación intelectual, las adscripciones políticas, la actividad al interior del mundo ferroviario y su consecuente sindicalización⁷⁷, son dimensiones que nos permiten abordar desde otro ángulo la dinámica de las identificaciones, permitiendo romper con la idea de la identidad como sustantiva. Nos centraremos en cómo se desarrolla la vida en los clubes, qué motivaciones llevan a los individuos a pertenecer a un club, a defenderlo, a sentirse parte de él y, a la vez, a distinguirse de los otros. Por último, en el plano del análisis socio-histórico del movimiento obrero ferroviario, este

⁷⁶ Ver capítulo 1.

⁷⁷ Recordemos que la sindicalización de los ferroviarios depende de su actividad. El personal de tracción (maquinistas y foguistas) se afilian a La Fraternidad y el resto del personal, de Tráfico, Talleres, Vía y Obras, a la Unión Ferroviaria.





LOS CLUBES SOCIALES Y DEPORTIVOS: LAS DIFERENCIAS AL INTERIOR DE UN PUEBLO FERROVIARIO

enfoque nos permite profundizar en los distintos modos de comprender lo ferroviario y prestar especial atención a sus disputas internas, que, por supuesto, no comienzan ni terminan en el club.

En lo metodológico, la investigación es de carácter cualitativo y tiene como fuentes las entrevistas de historia de vida a informantes claves, que realizamos en el pueblo. Recogimos las vivencias de socios, directivos y gente allegada a los clubes para entender un poco más las identificaciones expresadas en estos ámbitos particulares de sociabilidad. Tenemos en cuenta el resguardo metodológico necesario para una investigación de estas características, en donde resulta indispensable un análisis minucioso de los discursos, y se hace necesario cotejar los testimonios entre sí y con otras fuentes escritas. Sin embargo, para este tipo de estudios, la pretensión de veracidad de las fuentes es menos un astro que nos guía que una piedra en el zapato, sobre todo por la riqueza que tienen las valoraciones e interpretaciones de los actores para comprender el complejo mundo de las identificaciones.

Los clubes

En la Historia de Patricios hubo tres clubes, el primero fue el Centro Recreativo Juventud Unida, fundado a principios del siglo XX. Este primer Club funcionaba en las instalaciones en donde actualmente está el Club Atlético Patricios, segundo club del pueblo, fundado en 1927. El primero de los clubes fue el que construyó las instalaciones, entre las que se incluye el único cine del pueblo. El tercer Club es el que actualmente se llama Compañía General Buenos Aires. Al momento de su fundación se llamó Independiente y su nombre cambió, aproximadamente, en 1942⁷⁸.

Juventud

El Centro Recreativo Juventud Unida fue el primer club de Patricios. De los primeros años del club, a principios del siglo XX, poco nos han podido hablar los entrevistados, sobre todo porque no fue posible obtener muchos testimonios de la época por la diferencia casi centenaria entre la fundación del club y el momento de las entrevistas. El club estaba en donde luego se

⁷⁸ Nos basamos en testimonios de los entrevistados ya que no encontramos otra fuente con fecha precisa del cambio de nombre del club.





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

ubicó el Club Atlético Patricios, uno de los dos clubes que perduran hasta hoy. Al “Juventud” se lo caracteriza como un club “medio aristocrático” o “de alcurnia”, donde “no podían entrar los tipos de bombacha y botas, esos no... ¡de traje, viste! (risas)” (López y Héctor).

Club Atlético Patricios

Club Atlético Patricios fue el segundo club que se fundó en el pueblo, un 16 de julio del año 1927. Según los testimonios y los diarios revisados, este club era muy afín al Juventud Unida mientras coexistieron. Se realizaban fiestas en conjunto en las instalaciones de Juventud, ya que Atlético recién en 1944 ⁷⁹ tuvo salón propio para realizar bailes. Este club fue el más importante en lo deportivo. Fue el único equipo del pueblo en salir “Campeón de Campeones” del torneo amateur de la Provincia de Buenos Aires, un hecho que recuerdan varios de los entrevistados como el logro deportivo más importante del pueblo.

El Compañía General Buenos Aires

El club Independiente, luego Compañía General Buenos Aires (CGBA), fue el último en ser creado. Su primer presidente fue Ángel Tofé, un panadero del pueblo. Al tiempo de su primera fundación, 31 de Agosto de 1931, se llamó club Independiente, y cambió de nombre en 1942, aproximadamente. Los motivos para cambiar el nombre están relacionados con la intención de identificar al club con el ferrocarril, cooptando a las personas que llegaban por traslados laborales dentro de la actividad. Desde su creación el club se torna en un espacio popular, en contraposición con los dos clubes anteriormente nombrados.

“Se llamaba... Independiente... era el Club Independiente... eh... al transcurrir los años, acá estaba el ferrocarril, que acarrea mucha gente, (...) entonces, para llamar la atención... que los que vengan se hagan socios del club y tener un poco más de cupo... le pusieron Compañía General Buenos Aires, como se llama el ferrocarril...” (López y Héctor).

El mito fundacional: La aparición del club Independiente como instancia de cristalización de las diferencias

El estigma de la distinción entre los integrantes de los clubes parece iniciarse en la

⁷⁹ *Reflejos*, sábado 3 de febrero de 1944.





LOS CLUBES SOCIALES Y DEPORTIVOS: LAS DIFERENCIAS AL INTERIOR DE UN PUEBLO FERROVIARIO

misma fundación del club Independiente, tanto es así, que está presente como la motivación principal en el relato sobre la fundación del club. La historia de cómo se fundó el club es conocida en el pueblo, aunque, como toda historia, tiene varios matices según quién la cuenta. Para nuestro análisis es relevante porque se centra en distinciones de clase al interior del pueblo, que se expresan en la clasificación según la vestimenta:

“Viste, al haber un solo club (...) en aquel entonces, este... se decía... a los bailes si no entrabas de saco y corbata no te dejaban entrar... eh, entonces... se fue así... un sector de la juventud se juntaba en la panadería, a mitad de cuadra de acá, en un pasillo que tenía, se juntaron ahí, y empezaron a querer formar otro club...”
(López y Héctor).

Pero ¿cómo interpretar una distinción tal en un pueblo ferroviario? En primer lugar necesitamos indagar si estas distinciones de clase están atravesadas por alguna particularidad en la comunidad en cuestión, principalmente teniendo en cuenta que es una comunidad ocupacional (Horowitz, 1986) donde la actividad laboral se relaciona intensamente con el entramado simbólico en el pueblo. Existen diferencias en las actividades que se realizan al interior del ferrocarril que trascienden las horas de trabajo. Los maquinistas se erigen como otra clase de ferroviarios; dos pilares de esa distinción son su pertenencia gremial y sus ingresos económicos. El hecho de que La Fraternidad es el único gremio que no se unifica en 1922, cuando los ferroviarios se unen en la UF, es tal vez la prueba más cabal de ello. Aunque, vale aclarar, no es esta negativa del gremio de Tracción a integrarse con el resto de los trabajadores ferroviarios una causa de la distinción, sino, en todo caso, ese acontecimiento es una consecuencia de una distinción preexistente entre los obreros del riel. El nivel de educación y salarios de los maquinistas, junto con la tradición fraternal norteamericana de su sindicato, son factores que pueden acercarnos más a la distinción al interior del mundo ferroviario (Horowitz, 1985; Di Tella, 2003).

Pero continuemos con el modo en que esta distinción se expresa en los clubes de este pequeño pueblo ferroviario.

“... porque acá siempre hubo... a ver ¿cómo te puedo decir? cosas que han pasado,





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

por ejemplo, los de este club [Atlético], eran siempre los más, antes habían muchos maquinistas (...) y los maquinistas a lo mejor, eh, hace años, vamos a ponerle ganaban \$500, y los otros, los guardas, ganaban \$250 y había ¿viste?...

- Entrevistador: Pica...

Claro, (risas) (...) aquel era 'el pueblo', el 'club de los negros' le decían, club chico pero iba el doble de gente, pero bueno, estaba dividido así. Pueblo ferroviario siempre pasa eso ¿viste? (...) allá eran los 'catangos'⁸⁰ que le decían, los guardas⁸¹ que eran ya inferiores, eran... los que menos ganaban estaban allá (...), mayormente se diferenciaba así viste, este es el club de más, no de más ricos porque toda la gente es laboradora, que se yo, y el otro era el club más, más pobre diría... (Presidente Club).

Otro testimonio que apoya al anterior:

"Yo te explico. Cuando éramos jóvenes, nosotros íbamos al club Compañía, ibas de alpargatitas y no había problemas, entrabas. Cuando ibas a Atlético tenías que ir de saco y corbata, sino no entrabas. Yo me acuerdo que andaba de novio, mi señora era de Compañía, la dejaba a mi señora en casa, me ponía el saco y la corbata y venía a Atlético. Por eso se llamaba el club de los ricos..."

Entrevistador: ¿Era de la Fraternidad?

"Claro, había mucha gente de la Fraternidad, de los maquinistas, toda esa gente que era de guita. Era el club Atlético. Y Compañía era de los más pobres, de los del galpón" (Ernesto).⁸²

A la luz de los mismos testimonios, reducir la diferencia sólo a la capacidad adqui-

80 "Catango" se denomina al personal de mantenimiento de vías, que era el menos instruido y el grupo que más se nutría de trabajadores "golondrinas" que alternaban la cosecha con el trabajo en el ferrocarril. La actividad, además de físicamente exigente, se efectuaba mayoritariamente en parajes desolados en los que pernoctaban en casillas precarias.

81 "Guardas" se denomina al personal de tráfico que se encarga de controlar el pasaje.

82 Con los "del galpón" hace referencia a los empleados que desarrollaban tareas de empaque.





LOS CLUBES SOCIALES Y DEPORTIVOS: LAS DIFERENCIAS AL INTERIOR DE UN PUEBLO FERROVIARIO

sitiva de los trabajadores parece insuficiente. Sin embargo, negar la existencia de esta dimensión como parte del complejo de sentidos que habilitan la distinción sería necio. La paradoja se expresa en la primera cita, el testimonio falla en intentar categorizar de ricos a unos y pobres a otros. Lo hace, pero luego relativiza esa afirmación que parece insuficiente, advierte que “toda la gente es laboradora”, aunque algunos “inferiores”, todos son trabajadores ferroviarios. Otra clave explicativa que se nos presenta en la primera cita, y cumple la función de legitimar la distinción a la que alude, es que el entrevistado naturaliza esta distinción con la frase en “pueblo ferroviario siempre pasa eso ¿viste?”. Y aquí volvemos sobre estas diferencias entre maquinistas por una parte y guardas, “catangos”, o los “del galpón”, por otra. La distinción no es intrínseca a los clubes, sino, por el contrario, parece que los clubes vienen a cristalizar aquellas diferencias ya existentes, y no reduci- bles al poder adquisitivo de unos y otros. Lo que nos pone de frente a la complejidad de las identificaciones sociales. Sin dudas el dinero es una medida de fuerte impacto para la distinción, pero las jerarquías que operan en la comunidad y que aquí ponemos de relieve no se reducen a este elemento simbólico. De hecho, la diferencia de sueldo entre un maquinista y un empleado del taller no es significativa (Horowitz, 1985).

En una nota de tapa que aparece en el periódico local a principios de los '40 encontramos operando esta distinción de manera sutil. Con el título “*Un simpático acto de camaradería*”, la crónica relata una reunión entre personal de tráfico (UF) y de tracción (LF), poniendo de relieve que “*la realización de un acto como el que nos ocupa da la pauta de la estrecha fraternidad entre jefes y empleados de menor jerarquía*”. Curiosamente, la distinción entre tráfico y tracción es por departamentos, no por jerarquía, no permitiendo dilucidar quiénes son los empleados de “menor jerarquía”. De todos modos, lo que nos interesa resaltar por sintomático es el simple hecho de la necesidad de afirmar la “fraternidad” entre los departamentos, como si respondiera a dudas o reparos sobre ella en la comunidad (Reflejos, 31 de agosto de 1941, en Tapa).

Otro elemento que se desprende de las citas anteriores y nos interesa resaltar es que las apelaciones al club “del pueblo” o “de los negros”, nos corre del factor económico nuevamente y nos pone en camino de complejizar la interpretación al plantearse una distinción con términos precisos, que se instalan con fuerza a partir de la contienda política argentina luego de la formación del peronismo. El “cabecita negra”, una figura que cruza





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

las distinciones de clase con la xenofobia y las opciones ideológicas y políticas, se instala en el discurso del pueblo para caracterizar a los integrantes del club Compañía. Como explicamos anteriormente, también aquí vale aclarar que la distinción no se origina con la llegada del peronismo, ya que el propio mito fundacional del club Independiente nos permite rastrear una práctica de segregación anterior, donde los de “bombacha y botas” se exilian al pasillo de la panadería y planean armar otro club que los cobije a todos. Sin embargo, el peronismo es una nueva dimensión que permite poner en palabras esta distinción preexistente, reconfigurando tanto sus significantes, sus modos de nombrar, como sus sentidos, las intenciones de esos nombres.

La nueva nominación: de Independiente a CGBA

Pero justamente por ello podemos plantear que la distinción de mediados de los ‘40 ya no será la misma que de principios de los ‘30. Sobre todo teniendo en cuenta la intensidad del fenómeno político peronista y el protagonismo de los trabajadores del riel en el proceso de su formación, desde 1943. La afluencia de nuevos trabajadores del riel y la pertenencia de los mismos a la UF son factores que influyen en la transformación del modo de comprender y enunciar esas diferencias. Si bien no podemos poner fechas exactas por falta de documentación precisa, es por estos años —un testimonio recuerda 1942— cuando el club Independiente adopta un nuevo nombre, que busca identificarlo con los trabajadores del riel. El C.G.B.A resignifica el estigma de la identificación por la negativa, ya no es el club de los rechazados que se juntan en la panadería, ahora es un club popular... y ferroviario.⁸³ Las identidades preexistentes se trastoca y la búsqueda de una nueva nominación amenaza con apropiarse de EL elemento identificatorio del pueblo: si Patricios es ferroviario, el CGBA es el club de los ferroviarios. Aventurando una interpretación *laclauiana*,⁸⁴ podemos decir que en una cadena de equivalencia, con

⁸³ Encontramos una nominación que emparenta lo ferroviario con lo popular en una publicidad que aparece en el periódico del pueblo en 1941. Allí una peluquería denominada “La Ferroviaria” anuncia cortes a “precios muy reducidos”. Otras publicidades de peluquerías en el pueblo ponían de manifiesto las comodidades del local o sólo el nombre del/la peluquero/a, pero ninguno el precio del corte. (*Reflejos*, 26 de julio de 1941). (Ver anexo B).

⁸⁴ Laclau (2006).





LOS CLUBES SOCIALES Y DEPORTIVOS: LAS DIFERENCIAS AL INTERIOR DE UN PUEBLO FERROVIARIO

la llegada del peronismo, se pone también al trabajador ferroviario como el Pueblo. Pero ésta, en el mundo ferroviario, opera de modo paradójico también. No implica la definición de una nueva identidad ferroviaria, sino la paradoja que permite la disputa explícita, es decir, la politización, de las diferencias preexistentes. El ser ferroviario, definición que homogeneiza, que otorga sentido de pertenencia a toda la comunidad en un pueblo ferroviario, ahora también opera como sentido de pertenencia a uno de los clubes, que, en la misma operación, se vuelve *el* pueblo, otorgándose el carácter ferroviario con exclusividad. Ahora, CGBA, signo distintivo del pueblo, *apellido* de Patricios,⁸⁵ es el nombre de uno de los clubes.

Tras los pasos de la distinción

Vamos ahora a centrarnos en algunos discursos y prácticas que nos permiten profundizar sobre los modos en que se expresa esta distinción apoyada en los espacios físicos de los clubes. Primero nos enfocamos en los niveles de explicitación que alcanza en la comunidad el mito de que un club era peronista y el otro anti-peronista, intentando integrar esta dimensión a las que nos encontramos trabajando. En segundo término, nos centramos en prácticas que nos dicen algo respecto a esta distinción. Carnavales, el fútbol, el cine, la piletta del pueblo, son escenarios que en momentos determinados producen efectos claros que sirven de fotografías, de imágenes en las cuales podemos percibir este aspecto disímil, jerárquico, de una comunidad que no por ello deja de ser homogénea, es decir, una comunidad ferroviaria.

Huellas discursivas

Lo maravilloso de la experiencia de las entrevistas en Patricios fue encontrar que, a pesar de que era “vox populi” el asociar al Club Atlético con el sindicato de maquinistas, La Fraternidad con el anti-peronismo y al club CGBA con la UF y con el peronismo, al momento de acercarnos al tema en las entrevistas, la respuesta casi refleja era la de negar

⁸⁵ Para que la afirmación de que la empresa ferroviaria opera como “apellido” del pueblo en el imaginario del mismo, se juzgue exagerada sólo en su justa medida, ejemplificaremos con los comunicados de distintas asociaciones del pueblo y publicidades —aparecidas en los periódicos locales— en las cuales se refieren al pueblo como Patricios, FFCCCGBA o CGBA. (Ver anexo A).





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

cualquier distinción política. Por supuesto que son factores a tener en cuenta el hecho de que los entrevistadores éramos ajenos a la comunidad, por lo que prevalece un sentido de discreción al interior de la misma; y que el paso del tiempo, el despoblamiento, etc., son elementos que colaboran a pensar un pasado más idílico, menos problematizado respecto a la vida del pueblo en el pasado. Sin embargo, todos los entrevistados aceptaban la existencia del mito, y algunos de ellos, en el esfuerzo por desenmascararlo, de reducirlo a fabulas, proponen algunas huellas que, lejos de lograr su objetivo, lo fortalecen:

“... lo que pasaba era muy simple... en aquel entonces los peronistas, que eran la gente, como quien dice, más... más humilde... pedían el salón de Compañía, para hacer las reuniones, y los radicales el de Atlético, pero (...) la idea tuya es aparte... ¡es así!... (...) se tiraban más el peronismo para allá, pero era porque, el mismo ambiente de acá, los peronistas de acá, eran de Compañía... ¿te das cuenta? Era así, vamos a ponerle, que se yo, cincuenta peronistas de acá decían ‘no, vamos a Compañía’, bueno... pero no porque... era así... las ideas políticas no las puedes meter en un club... te pueden ayudar, lo que sea, pero no las poder poner, eso es así...” (López y Héctor).

El testimonio arriba citado, en su literalidad, nos intenta explicar que los peronistas iban a un club y los actos peronistas se hacían allí, pero no porque el club era peronista. Sin embargo, con la observación no buscamos denunciar inconsistencias léxicas, sino introducir a la idea de que la dimensión política del peronismo habilita estas paradojas, porque lo que se propone es la ampliación de la definición de la política, o la intromisión inusitada de la dimensión política en toda práctica social, uno de los rasgos más sobresalientes para comprender el carácter perturbable del fenómeno peronista en los distintos resquicios sociales. El testimonio citado queda trunco, no encuentra las palabras o las definiciones para defender lo que intenta explicar: que el club no era una unidad básica del PJ, sino un club, lleno de peronistas y en el que se hacían actos peronistas a veces, pero un club al fin. “Las ideas políticas no las puedes meter en un club” sentencia, hablándonos más de un deseo, de un precepto moral o normativo, que del pasado del club. Esta característica se pone de relieve en los testimonios que aceptan la distinción en los clubes. La





LOS CLUBES SOCIALES Y DEPORTIVOS: LAS DIFERENCIAS AL INTERIOR DE UN PUEBLO FERROVIARIO

aceptan pero no la comparten, existe algo de inmoral en esta distinción entre peronistas y antiperonistas, entre “cabecitas negras” y gente “superior”:

“... el Club Atlético Patricios estaba catalogado como contra Perón... y... había muchas diferencias con las otras familias... después existía Compañía General, que se ponía como un partido adicto, o sea como un club bien adicto a Perón... y... y la gente... a lo mejor... yo siempre estuve a favor de Compañía en este sentido... de que muchos que eran de Atlético se creían que eran superior a ellos, y estaban equivocados... yo era del club porque simpatizaba... (Raúl).”

Pero no es menos cierto que los clubes no eran sólo un lugar de reunión política —al estilo inglés o francés— sino que, en nuestro país, tradicionalmente los clubes fueron sociales y deportivos. Patricios no era una excepción, por eso cuando se cuenta que se realizan mítines políticos, se advierte sobre ello con anterioridad, tomando distancia entre el evento que se desarrolla en el espacio y el espacio mismo. Del mismo modo, las seccionales de los sindicatos tenían sus propios lugares de reunión, separando la vida político-sindical de la vida social. Por ello nos parece fundamental indagar en las prácticas cotidianas de estos clubes para continuar con el rastreo de esta multidimensional y paradójica distinción al interior de una comunidad identificada con lo ferroviario.

Las prácticas

El cine en Patricios existe desde las primeras décadas del siglo XX, funcionaba en las instalaciones del club Juventud Unida, y luego del Atlético, cuando éste se muda a las instalaciones del primero. Sin duda, uno de los principales símbolos de status del club está dado por esta sala y su proyector. En el momento de nuestra visita a Patricios el proyector estaba en desuso, la comodidad de la TV terminó con la dudosa popularidad e este viejo artefacto,⁸⁶ pero a lo largo de

86 Decidimos hablar de dudosa popularidad porque encontramos en la década del '30 quejas por parte de las autoridades del club respecto a la poca concurrencia de público y advertencias de que, de seguir así, el cine cerraría sus puertas. Ver la nota “El cine local tiende a desaparecer si el público no contribuye a su mantenimiento” (*La voz de Patricios*, 17 de septiembre de 1934).





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

varias décadas se constituyó en la única imagen proyectada que el pueblo podía apreciar. ¿En qué medida una rivalidad puede influir en la asistencia o no al evento cultural más novedoso del siglo XX? El testimonio de un hombre de más de 70 años, socio de CGBA, nos puede dar una idea:

“Entrevistador: Si en el club Atlético había cine, ¿los de Compañía iban al cine el fin de semana?

-C: Yo nunca fui... así te digo... (Risas) así...” (López y Héctor).

Otra práctica cultural que nos parece interesante indagar y que tenía gran aceptación y participación de la comunidad son los *carnavales*. Según los testimonios, fueron las fiestas con mayor organización y movilización entre los habitantes. La preparación para llevarlos a cabo iba desde la contratación de orquestas y músicos, hasta la preparación de vestimentas y carruajes de decenas, a veces centenas, de personas.⁸⁷

“De Biasi venía y después salía él y con el acordeón a recorrer la avenida. Entraba por un lado de la estación y salía por otro (...) y todos haciendo cola y bailando...” (López y Héctor).

La duración de los carnavales durante la época de apogeo del pueblo era de dos semanas aproximadamente. Comúnmente, eran los clubes los espacios en los que se organizaban, aunque no de manera conjunta, sino que en simultáneo pero en cada club por separado:

“No, el carnaval era individual, nada que ver, ellos arreglaban el salón acá de ellos, traían la orquesta de ellos... nosotros arreglábamos la parte nuestra y traíamos la orquesta nuestra. Hacían bailes los dos, en la noche había baile en los dos lados...” (López y Héctor).

Sin embargo, un hecho que nos parece interesante resaltar es que, durante un pe-

⁸⁷ *“... en aquel entonces, Compañía hacía... en una oportunidad 170 indios se disfrazaron, con hechiceros (...) habían hecho caballitos todos de madera, para los indios... ¡170 indios entraron a bailar! Al baile... llamaba la atención, en aquel entonces, sacó la cuenta...” (López y Héctor).*





LOS CLUBES SOCIALES Y DEPORTIVOS: LAS DIFERENCIAS AL INTERIOR DE UN PUEBLO FERROVIARIO

riodo de 3 años aproximadamente, se llevó a cabo un carnaval en común, en el cual se competía entre clubes y lo organizaba la Sociedad de Fomento. Esta no será la única experiencia en donde se intenta una actuación en conjunto entre los clubes. Luego nos centraremos en los intentos por unificar los equipos de fútbol, otra práctica de los clubes que era significativa en el pueblo. Pero, volviendo a los carnavales, durante el período en que se realizó en conjunto, con la modalidad de competir entre las comparsas de cada club, ganó siempre el Club Atlético. Si bien los argumentos de porqué ganaba siempre el mismo club son variados: la sospecha de la parcialidad de los jurados porque “venía gente de 9 de Julio”, la diferencia económica para armar los trajes y carrozas —y la orgullosa atribución de mayor habilidad y buen gusto por parte de la diseñadora de los trajes y los carruajes del Atlético—⁸⁸ ; queda en evidencia la negativa a continuar con el evento luego de esas escasas presentaciones en conjunto. Nuevamente, las versiones de por qué se termina el evento son disímiles, para los del Atlético los otros no “se bancaban” seguir perdiendo, para los de Compañía el evento, además de estar viciado y ser injusto en los resultados, no era lo mismo porque había poca concurrencia cuando se hacía en la sociedad de fomento.⁸⁹

El fútbol en nuestro país es un elemento culturalmente presente en todos los rincones de las fronteras nacionales. En Patricios no es diferente. La primacía de este deporte sobre los demás en los clubes era notoria, tanto por su presencia como, más adelante, por su ausencia:

“Siempre tuvo un fútbol bárbaro el club, salió campeón de campeones... pero ahora.... están en decadencia...” (Nora).

La cantidad de público que presenciaba los partidos en la época de auge del pueblo,

88 *“Y yo me los preparaba a todos los chicos, (...) y después... entraba también el Club Compañía... y como (risas) le gane los tres años, al otro año no quisieron entrar... entonces no hicieron más este... concursos” (Nora).*

89 *“Lo que pasa es que... la pista no es llamadora de gente, en esta zona... porque sacá la cuenta(...) dentro de un ratito vos salís al pasto y vas a ver, hay un rocío tremendo” (López y Héctor).*





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

podimos constatarlo, llegó a millares.⁹⁰ Pero el período que nos interesa resaltar para nuestros fines analíticos es en el que los dos clubes se unieron para participar de un torneo. Al igual que con los carnavales la unión tuvo poco éxito, a diferencia de aquellos, aquí la integración no era para una competencia entre ellos, sino, por el contrario, para un trabajo en conjunto, una cooperación para poder participar como un todo homogéneo ante equipos de otros pueblos y ciudades.

“Hará 10 años, había un muchacho que había venido de la provincia, el negro Ramírez, jugaba al fútbol, para Compañía, el club mío, yo jugué toda la vida para Compañía. Que uno era de los pobres y otro de los ricos... Vino este Ramírez y dijo ‘vamos a ver si podemos unir los pueblos, hacer un solo equipo’. Bueno, la idea fue buena. ¿Qué paso? Un día jugaban Unidos Patricios se llamaba, con un equipo de 9 de Julio. Los de Atlético estaban acá, y los de Compañía estaban allá, cuando agarra la pelota uno de Compañía los de Compañía aplaudían, cuando la agarraba uno de Atlético, los de Atlético aplaudían. Así no se podía. Decían que cuando se muriesen los viejos se iban a unir. Mentira, porque los viejos quedaban, y después los hijos de los hijos. Y no se une más Patricios. Yo siempre digo, acá hay que poner una bomba a Compañía y otra a Atlético y después hacer un club nuevo” (Ernesto).

Tanto los intentos de unificación competitiva de los carnavales como el de unidad cooperativa del equipo de fútbol son ejemplos que nos ponen en presencia de un efecto de distinción presente en los clubes.⁹¹ La oportunidad racional de armar un carnaval que reúna al pueblo entero, o la oportunidad económica y deportiva de participar con

90 En el diario de Patricios de 1943 aparece en tapa una crónica del partido final del “Torneo Nuevejuliense”, en donde participa Atlético Patricios y calculan que “posiblemente 2.500 personas presenciaron este match, y un 70% de este mismo público simpatizaba con Patricios” (*Reflejos*, 16 de octubre de 1943).

91 Anterior a estas experiencias, encontramos una nota en el diario del pueblo en 1941, en donde se problematiza la posibilidad de unificar los distintos clubes y sociedades del pueblo. La nota en la tapa se titula “La fusión de las sociedades es algo muy interesante. Pero es empresa delicada y por tanto requiere cuidadoso estudio”. En la nota se apoya el “espíritu” de unificación, pero en concreto el autor (nota editorial) no está convencido de que sea el momento ni el modo de hacerlo. (*Reflejos*, sábado 27 de septiembre de 1941).





LOS CLUBES SOCIALES Y DEPORTIVOS: LAS DIFERENCIAS AL INTERIOR DE UN PUEBLO FERROVIARIO

un equipo del pueblo en la liga local, se ven eclipsadas por un efecto simbólico que poco tiene que ver con el carácter racional de las decisiones institucionales.

Reflexiones finales

El objetivo de este trabajo fue hablar de diversidad de grupos dentro de una comunidad ocupacional y de un mismo universo simbólico que englobamos en lo que denominamos la identidad ferroviaria. No desde un espíritu polemista, sino que intentamos desplazar la perspectiva de análisis para enriquecer el concepto. Consideramos que, incluso aceptando la existencia de una comunidad ocupacional, existe una perspectiva que nos permite abordar aquellos elementos que dividen al todo y reagrupan parcialidades. A esto lo *denominamos diversos modos de relacionarse con el complejo simbólico de la identificación ferroviaria*. Los distintos grupos al interior del pueblo se relacionan de manera distinta con el complejo de sentidos que producen esas identificaciones. Diferentes sentidos de pertenencia se conjugan para constituir diversos modos de vivir, de valorar, de experimentar aquella identidad.

En este aspecto, consideramos que los clubes en el pueblo de Patricios fueron espacios que cumplieron una clara función de sociabilidad en la comunidad. Por este motivo fue que buscamos en estos espacios cómo se manifiestan las jerarquías simbólicas que atraviesan la comunidad y cómo opera la distinción. Tomamos a los clubes como espacios políticos en sentido amplio, en donde se juega algo más que el “amor a una camiseta” o la simple rivalidad deportiva; encontramos las prácticas que se realizan allí, atravesadas por diferentes dimensiones: económicas, políticas y sindicales, que fueron coordinadas que orientaron nuestro trabajo de campo.

Por último, las preguntas del tipo: ¿prevalece la distinción o la integración en el complejo identificador de los ferroviarios?, ¿se puede lograr una unidad que se ponga por encima de aquellas diferencias?, ¿se puede continuar hablando de un pueblo ferroviario luego de plantear la diversidad? Son preguntas sin respuesta, pero más importante aún, son preguntas sin ningún valor analítico. Consideramos que el cambio de las preguntas es una clave para nuevas interpretaciones. Aquí intentamos eso, otra perspectiva interpretativa y, en ese sentido, los diferentes modos de relacionarse con la identificación ferroviaria no vienen a esquematizar ni a sentenciar nada respecto a la identidad ferroviaria,





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

sino a proponer otro modo de abordar el objeto, e indefectiblemente, en ese gesto, el mismo objeto se transforma.

Bibliografía

Baczko, B. (1984). *Los imaginarios sociales*. Buenos Aires: Nueva Visión.

Bourdieu, P. (1998). *La distinción*. Buenos Aires: Taurus.

Geertz, C. (1987). *La interpretación de las culturas*. Barcelona: Gedisa.

Grimson, A. (2011). *Los límites de la cultura: crítica de las teorías de la identidad*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Horowitz, J. (1985). "Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943)". En *Desarrollo económico*, N° 99. Buenos Aires.

Losada, L. (2006). "Sociabilidad, distinción y alta sociedad en Buenos Aires: Los clubes sociales de la elite porteña (1880-1930)". En *Desarrollo Económico*, vol. 45, N° 180. Buenos Aires.

Mengascini, H. (2005). *El salón de la confraternidad ferroviaria: Sociabilidad y prácticas culturales de los trabajadores ferroviarios de Tandil (1920-1943)*. Buenos Aires: Universidad Nacional del centro de la Provincia de Buenos Aires.

Laclau, E. (2006). *La razón populista*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

Di Tella, T.S. (2003). *Perón y los sindicatos. El inicio de una relación conflictiva*. Madrid: Ariel.





Parte 2

Capítulo 4. La comunidad ferroviaria sin el tren. Dinámica identitaria y prácticas de memoria en los pueblos al costado de las vías.

Capítulo 5. Teatro Comunitario: Memoria, Identidad y Subjetividad. La experiencia de Patricios.

Capítulo 6. Observaciones en torno a las consecuencias demográficas del desmantelamiento del tren de pasajeros







Capítulo 4. La comunidad ferroviaria sin el tren. Dinámica identitaria y prácticas de memoria en los pueblos al costado de las vías

Lic. Aldao J. y Dr. Damin N.⁹²

“¿Y sabe qué es lo que pasa? La tristeza. Porque nuestros hijos, por ejemplo, todos estos chicos que andan por ahí, que han ido de un lado a otro. Bueno, tendrían que haber estado acá con nosotros (...) Porque si el ferrocarril existía, todos estos hombres que están por ahí, al Norte, han quedado algunos por ahí, algunos han muerto por ahí, abandonados de su pueblo (...). Es una tristeza, porque hoy nadie puede estar contento de lo que ha ocurrido en el pueblo de Patricios. Como ha ocurrido en otros pueblos, por ejemplo, ustedes no sé si conocen Mechita. Mechita, había ¿cuánta gente trabajaba en el depósito ahí en el ferrocarril? Miles y miles de personas. Y esa gente ¿cómo está? Una tristeza. Igual que en el Norte, por ejemplo, Tucumán, Tañi Viejo, donde había millones y millones trabajando, la gente trabajando (...) calcule usted esa gente como quedó, tirada... y los hijos...” (Cayetano).

¡Señores! Para que se efectúe esta gran reforma moral, todavía tenemos que luchar contra el error del plagio científico, que aún reina entre nosotros. Marcos Sastre. El Temple Argentino.

Las comunidades estudiadas por nosotros aquí fueron reunidas en el mismo universo

⁹² UNMdP/CONICET joacoaldo@hotmail.com; CEIL/CONICET/UNLa ndamin@ceil-conicet.gov.ar.





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

de estudio a través de un factor común, el ferrocarril de pasajeros. El ferrocarril de pasajeros, en las pequeñas localidades del interior de las provincias, se erigía en algo más que un simple medio de transporte: era un importante soporte de las economías locales, un catalizador del desarrollo cultural ⁹³ y la principal fuente de movilidad, comunicación y comercialización regional de dichas comunidades. La posibilidad de recorrer e interactuar en cada comunidad presentando la temática del ferrocarril como una problemática común a todos los pueblos, a través de talleres, charlas y eventos conmemorativos, ⁹⁴ nos permitió trabajar diversos aspectos de la relación de las comunidades con la memoria en cuanto soporte de la identificación ferroviaria.

Consideramos indispensable realizar, en primer, lugar una caracterización a grandes rasgos de los aspectos laborales y económicos asociados al tren de pasajeros en estos pueblos. No se trata de un análisis en sí mismo, sino en cuanto influyen, como soporte material, en la dinámica identitaria de estas comunidades. Es precondition de una identificación con lo ferroviario la existencia del ferrocarril y la presencia física de los trabajadores del riel. Sin embargo, con el paso del tiempo y el cambio de los contextos —en este caso el cese de la actividad que daba origen a la identidad ferroviaria— las *prácticas de memoria* pueden operar como materialidad para esa identificación. Para decirlo en una frase y de manera sencilla, un pueblo ferroviario puede continuar reconociéndose como tal a pesar del cese de la actividad ferroviaria, siempre que se lleven adelante ciertas prácticas que mantengan vigente aquella identificación con lo ferroviario.

Ahora, veamos primero cómo afecta el cese de la actividad en estas localidades y, luego, de qué formas se reconfiguran los procesos de identificación y el rol de las diversas prácticas de memoria en esos procesos.

Las consecuencias del cese de la actividad ferroviaria en los pueblos: aspectos laborales y económicos

Como venimos trabajando en distintos textos, la idea de las comunidades ferroviarias como *comunidades ocupacionales* (Horowitz, 1985) nos pone en la necesidad de asociar

⁹³ Respecto a la relación entre los trabajadores del riel y las actividades culturales, recreacionales y educativas en las comunidades ver el capítulo 1.

⁹⁴ Estas actividades las realizamos en el marco de la Travesía Ferroviaria 2008.





LA COMUNIDAD FERROVIARIA SIN EL TREN. DINÁMICA IDENTITARIA Y PRÁCTICAS DE MEMORIA EN LOS PUEBLOS AL COSTADO DE LAS VÍAS

la actividad laboral y los sentidos que permiten una identificación con lo ferroviario, trascendiendo al ámbito laboral. La fuerte presencia de esta actividad en la zona, sumada a la actividad extra laboral de los trabajadores del riel —a través de asociaciones civiles locales (cooperadoras, clubes, sociedades de fomento, bibliotecas, etc.) o de las seccionales de los sindicatos— así como la importancia que las huelgas ferroviarias tuvieron para la consolidación de una fuerte solidaridad comunitaria, son todos elementos que influyeron para consolidar una presencia cotidiana de lo ferroviario en la comunidad,⁹⁵ estableciéndose como símbolo al que se asocian distintos sentidos y valores.

En relación al aspecto económico, en las localidades ferroviarias medianas y pequeñas, podemos simplificar, a grandes rasgos, la composición del mercado laboral en cuatro actividades fácilmente reconocibles: empleados del ferrocarril, empleados públicos, pequeños comercios ligados al mercado interno y, por último, el sector primario, que según la zona puede ser agropecuario y/o extractivo, integrado tanto por grandes empresas como por medianos y micro-emprendimientos (agrícolas, ganaderos y derivados de ellos por un lado y mineros por el otro) ligados al intercambio local, regional, nacional o sector exportador.⁹⁶

En estas comunidades, la circulación de mercancías regionales de pequeños productores y producciones artesanales, eran comercializadas principalmente en el pueblo y en las localidades aledañas; y el ferrocarril era el medio de transporte que, sobre todo por costos y disponibilidad, posibilitaba esta particular actividad. Por eso, luego del cese de la actividad ferroviaria, esta actividad desaparece en los pueblos que no tienen otros caminos de acceso adecuados; y los que lo tienen, sólo se comunican con la ciudad y no entre pueblos de iguales características.

Por otra parte, en estas localidades, la dinámica del mercado interno está fuertemente

95 Sólo a modo de ejemplo ilustrativo de la gravitación y prestigio de los ferroviarios en una comunidad, en Patricios, encontramos en reiteradas oportunidades en la tapa del periódico local eventos que involucran, exclusivamente, a ferroviarios, como el traslado de un empleado a otra localidad (*Reflejos*, sábado 16 de mayo de 1942) o reuniones sociales entre empleados de distintos departamentos (*Reflejos*, sábado 28 de agosto de 1941).

96 Somos conscientes que esta última categoría es, paradójicamente, muy amplia desde un aspecto analítico (encierra demasiadas actividades y escalas) y, a la vez, insuficiente (no agota las actividades que podemos encontrar en todos los pueblos del país). Nos excusamos bajo nuestra intención ilustrativa para utilizarla aquí.





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

relacionada con el poder adquisitivo de los asalariados del pueblo. En este sentido, la gran cantidad de familias que obtenían sus ingresos de la actividad ferroviaria —una de las mayores fuentes de empleo y de las mejor pagas— no sólo sufrieron las consecuencias en lo individual, sino que se constituye en un factor determinante en la disminución del mercado interno, lo que traslada la crisis al sector comercial. La familia ferroviaria se queda sin ingresos y los pequeños comerciantes del pueblo pierden clientes predilectos, por nivel de consumo y confiabilidad. La mención de esta dimensión fue un factor común en varias de las entrevistas que realizamos:

“Patricios era así, tenía almacenes y negocios grandes, tenía hoteles, tenía muchas cosas, tenía periódicos, tenía diarios, tenía sastrería, tenía muchas cosas. Y de repente se quedó sin nada, una carnicería, un almacén y la panadería, y punto...” (Felipe).

“En esos pueblos trabajaban a lo mejor 20 hombres, 30 hombres, por ejemplo, todo el año, hombreando bolsas, sacando bolsas, estibando, cargando, descargando, en tiempos de la cosecha había hasta 100 hombres trabajando en las estaciones. (...) ¿Ellos [los responsables del levantamiento del ferrocarril] tenían previsto para poder darle de trabajar a esa gente? El pueblo vivía con esa gente, vivía el carnicero, el panadero, esto, aquello, todo el mundo, de esa gente...” (Cayetano).

“... había muchos habitantes y la gente estaba conforme porque el ferroviario, está bien visto el ferroviario, muy bien visto... si... se vivía bien y daba vida al negocio...” (Alberto).

“yo no puedo hablar de lo que es... de otras actividades... pero el ferroviario siempre estuvo bien... en ese sentido... en sueldo... pagos en término... acá venía el día treinta... venía el coche pagador y... pagaba a toda la gente... acá se movía muchísima plata. 9 de Julio, el comercio de 9 de Julio vivían con... con la gente de Patricios... las casas grandes, ¿no?... Veguer, Magazin... que son casas mayoristas grandes de mueblerías... acá entraban cuatro, cinco juegos de muebles todos los meses...” (Raúl).

Con el tiempo, la significativa disminución de la población también trae aparejada una disminución en el volumen de las funciones públicas. Tanto a nivel político, burocrático-administrativo, como en el sector educativo y de salud, el fuerte descenso de la población





LA COMUNIDAD FERROVIARIA SIN EL TREN. DINÁMICA IDENTITARIA Y PRÁCTICAS DE MEMORIA EN LOS PUEBLOS AL COSTADO DE LAS VÍAS

genera una disminución de la representatividad política y del personal público, llegando al límite de generar la desaparición de dependencias municipales, cierre de establecimientos educativos de nivel inicial y medio o de salas de primeros auxilios.⁹⁷ Por ejemplo, en Patrios, al momento de nuestra visita (2007), había sólo un médico municipal que permanecía en el pueblo de lunes a viernes:

“... los fines de semana tenemos el problema de que el médico que tenemos es de Buenos Aires. Entonces, tiene su familia allá, entonces en cuanto hay un feriado se va, sábado y domingo. Vos decís: ¡pucha!, se me está muriendo mi hermana y acá no hay médico’. Y acá si hay médico, lo que pasa es que a lo mejor, en el momento que te pasó... haciendo una mala comparación, como cuando se te termina la garrafa y vos estás cocinando” (Rubén).

Por último, el sector agropecuario y extractivo pudo continuar con sus actividades en el caso de las grandes empresas, ya que el ferrocarril de carga responde casi exclusivamente a ellas.⁹⁸ O, en el caso del cese total del servicio, el reemplazo por el transporte automotor es posible. Sin embargo, para los micro-emprendimientos el panorama es más oscuro, ya que el servicio de carga no frena en la mayoría de los pueblos por los que pasa y los costos de flete en camión aumentan en relación inversa a la cantidad de carga transportada. Además, muchas de las mercancías frescas se transportaban en los furgones del servicio de pasajeros y no en vagones de carga:

“En los furgones se cargaban, en general, aves y huevos en todas las estaciones, porque era una carga rápida y se hacía en el tren de pasajeros porque era rápido y tenía que llegar con urgencia al mercado” (Guillermo).

97 “Y sí porque, por ejemplo, cuando vos hablás que en la escuela disminuyó la matrícula, el tema es que al no haber trabajo ¿quién se queda? Fijate que es un pueblo de gente grande... de gente grande y de chicos hasta quince, dieciséis años, donde pueden cursar la escuela y después viejos, no hay más. Si te querés capacitar, si querés cobrar, comprar una camisa, vas a 9 de Julio... mirá, yo creo que hay un voluntario que reparte las cartas, mirá ni eso tenemos” (Nélida).

98 Con el proceso de concesiones iniciado en 1991, a medida que se suspenden los servicios de pasajeros “antieconómicos”, los servicios de cargas ponderan una parte significativa de su éxito en relación a la existencia o no de grandes clientes que garanticen su rentabilidad (Martínez, 2007).





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

Este esbozo nos da un panorama ilustrativo de los alcances económicos y en calidad de vida que tiene para un pueblo la supresión de un servicio de pasajeros, servicio “antieconómico” desde la perspectiva de la administración ferroviaria, y con consecuencias casi invisibles para cualquier cálculo macro-económico que intente medir el impacto de su cancelación en pequeñas localidades. También somos conscientes que los factores particulares que influyen en cada pueblo son innumerables, pudiendo nombrar desde la cantidad de habitantes, el peso relativo de cada actividad económica, la existencia o no de otras industrias locales y su peso, etc., por lo que no se puede ponderar de manera unificada el impacto que aquí describimos. Pero es también por ese motivo que esta es una caracterización de índole descriptiva y no un análisis con pretensiones objetivistas. Lo que aquí perseguimos no es una medida cuantificable que pondere el impacto en relación a medidas externas a la vida del mismo pueblo, sino que postulamos que la erradicación del ferrocarril de pasajeros en estas localidades impactó de manera negativa, con mayor o menor intensidad, en todas ellas. Y más importante aún, nos interesamos por cómo lo experimentaron los protagonistas.

La dinámica identitaria en los pueblos ferroviarios a partir del cese de la actividad

“Bueno, a los veintitrés años a mí no me quedaba ninguna amiga de las que yo había tenido hasta los 15, 16, 17 años... trasladaron a todos. Quedaron 5 equipos aquí, por ejemplo, de los que eran maquinistas y foguistas. Era un pueblo de ferroviarios y la gente se tuvo que ir, qué se yo, a Salta, Chaco, Santiago del Estero. Se fueron mis tíos. Entonces, se iba el esposo y la familia, y los que no se fueron se separaron, y como no había trabajo las personas esas se fueron también...” (Nélida).

Adentrarse en los procesos de resignificación en las distintas comunidades analizadas implica un trabajo de indagación que se puede reconstruir sólo si se le da un lugar importante a la observación e interacción con los protagonistas. Del mismo modo, es a partir de la experiencia de investigación que se puede avanzar en la creación y complemento de constructos teóricos. En este sentido, fue a partir de nuestras experiencias de investigación que reflexionamos sobre la relación entre identidad y memoria, ya clásica





LA COMUNIDAD FERROVIARIA SIN EL TREN. DINÁMICA IDENTITARIA Y PRÁCTICAS DE MEMORIA EN LOS PUEBLOS AL COSTADO DE LAS VÍAS

en la tradición sociológica, definiendo a la memoria como narrativa de la identidad (Aldao, 2012). También, como resultado de la experiencia de investigación, ensayamos una categorización de las prácticas de memoria, que luego desarrollaremos, apoyados en los ejemplos de los distintos pueblos y ciudades recorridas.

Una de las conclusiones más importantes de nuestra experiencia es que se produce un *aislamiento* material y simbólico entre los pueblos aledaños que antes se conectaban por el tren. La situación traumática a nivel comunidad que representa la pérdida del ferrocarril, la cual los mismos habitantes lo asocian con un *abandono*, dificulta la construcción de medios alternativos que desarrollen nuevos sentidos compartidos. No es sólo la situación objetiva que implica la extrema dificultad de comunicación y transporte la que los aísla, sino que la sensación de abandono por parte del Estado —tanto en su versión local como nacional—, se constituye en un factor determinante en el imaginario de la comunidad:

“... era un pueblo muy lindo, pero ahora resulta que estamos agonizando... hemos quedado pobres viejos ya que no servimos ni para llevar cuentos, (risas), ¿me entiende? ¡Cómo hemos salido los viejos! Nos han abandonado por completo, ahora estamos abandonados...” (Cayetano).

Más aún, la pérdida del medio de transporte y el consecuente aislamiento reviste la forma de una exclusión de la nación, de la provincia; para sus habitantes, el pueblo es un territorio excluido. Fueron voluntades del poder político que fijaron el devenir de sus comunidades, ahora olvidadas por toda la nación representada en la investidura estatal. Entonces, el aislamiento se refuerza con la experiencia de exclusión. El pueblo, ya olvidado por todos desde la perspectiva de los actores, ya no pertenece a un entramado nacional que lo trascienda. La insignificancia política, por escasas de población, los deja sin voz ni voto incluso en el ámbito municipal:

“... no se consigue nada (...) de la Municipalidad, se olvidan de los pueblos. Porque es cierto, más de los pueblos chicos no hay muchos, no hay tantos votantes, se preocupan de los pueblos donde hay más votantes...” (Presidente Club).





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

La insignificancia económica, que los transforma en un paraje “antieconómico”, los deja sin transporte. El despojo de todos los soportes materiales refuerza la noción de que su lugar, aislado y excluido, está destinado al estancamiento; y de que sus hijos deben salir de allí para pertenecer, constituyéndose en los consumidores últimos de aquel abandono. En este sentido, la relación entre las generaciones también se trastoca. Los pueblos y parajes no ofrecen futuro y, las generaciones más grandes portan un pasado que, para los más chicos, ya no pertenece al presente, o encuentra serias dificultades para integrarse a él. El futuro no es en ese lugar. Pero luego desarrollaremos este aspecto.

Otro factor que refuerza la sensación de aislamiento se produce porque los pueblos que quedan a pocos kilómetros de distancia pierden la dinámica relacional que tenían cuando pasaba el ferrocarril de pasajeros y se ven trastocados los sentidos compartidos que se tejían en la intercomunicación cotidiana que generaba el tren, al conectar en minutos u escasas horas las estaciones contiguas de un mismo ramal. La comunicación con la ciudad de un modo u otro siempre se mantiene, pero esta relación, con el centro urbano, siempre es asimétrica. Lo que se corta, y nos parece significativo, es la comunicación horizontal con pueblos con las mismas características, problemáticas y costumbres. Si antes era común ir un domingo a pasear o de visita al pueblo aldeaño, las nuevas generaciones ni siquiera se lo plantean. Ilustremos lo que intentamos explicar con un ejemplo. Durante los talleres que realizamos en el marco de la Travesía Ferroviaria, planteamos una actividad en donde los chicos de la escuela local escribían cartas o hacían dibujos para los chicos de la próxima escuela —en la próxima estación—, quienes recibían y hacían lo mismo, continuando la cadena. Algunos detalles de la actividad nos ponen en perspectiva de la noción de aislamiento. Por ejemplo, no era raro que nos preguntaran por el nombre del pueblo aldeaño o el siguiente, siendo pueblos que se encontraban más cerca que la próxima ciudad, a la cual casi todos conocían. Del mismo modo, en repetidas ocasiones en el transcurso de los talleres, encontrábamos niños que, orgullosos de sí, nos decían no sólo que sabían el nombre, sino que incluso conocían el pueblo —¡ante la mirada atónita de los compañeros!— porque tenía familiares allí. Los pueblos más pequeños se aíslan material y simbólicamente, no de las ciudades, sino de los pueblos vecinos,





LA COMUNIDAD FERROVIARIA SIN EL TREN. DINÁMICA IDENTITARIA Y PRÁCTICAS DE MEMORIA EN LOS PUEBLOS AL COSTADO DE LAS VÍAS

complementos fundamentales en el entramado de sentido anterior; en la pertenencia a un colectivo que trascendía las fronteras de su propia comunidad.

Como anticipamos, también la transmisión intergeneracional, la transmisión de los sentidos de pertenencia a un colectivo determinado que trasciende temporalmente, se vio trastocada de manera significativa con la desaparición del tren de pasajeros. Como caso extremo de fractura de la comunicación intergeneracional podemos citar lo siguiente, surgido de uno de los talleres. En una escuela en Villa Mercedes, Pcia. de San Luis, donde juntamos a todo el nivel primario en el hall central de la escuelita, una docente se lamenta de que no tengamos una foto del ferrocarril para mostrar a los “más chicos”. “Los más chicos no tienen idea de qué es un ferrocarril porque el tren ya no pasa hace 15 años”, nos dice la maestra de un colegio que queda a unas 20 cuadras de la estación ferroviaria. Curiosamente, veníamos de un acto con presencia del Intendente en la misma estación, con gran concurrencia de sectores que vivieron el paso del ferrocarril por Villa Mercedes. La emotividad presente en aquel acto de rememoración, se transforma en un símbolo indescifrable para las nuevas generaciones, que ni siquiera saben, aún, qué es un ferrocarril. Existe una sentencia que recorre la metáfora que proponemos, los pueblos ferroviarios ya no lo son y, esa sentencia, incontestable en los hechos, es una presencia tan abrumadora que a las nuevas generaciones se les dificulta enterarse que habitan esa ausencia.

Sin embargo, no siempre ni en todos los lugares es sólo melancolía. Estas realidades coexisten con nuevas prácticas de memoria que pugnan por resignificar los sentidos de aquellas pérdidas y, más importante aún, por lograr sentidos de pertenencia en el presente, a partir de saldar las cuentas con aquel pasado traumático, silenciado o, en el mejor de los casos, problemático.

Las diversas prácticas de memoria en las estaciones ferroviarias

“La estación era la madre de todos” (Raúl).

La pregunta obligada en estos pueblos, ahora (ex)ferroviarios, es: ¿y ahora qué son? Las respuestas varían según numerosas variables como densidad demográfica, infraestructura productiva, competencias culturales, etc. Sin embargo, aunque advirtiendo sobre estas





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

variables, lo que nos interesa aquí puntualmente es referirnos a las *prácticas de memoria*. Es decir, al modo en que se auto-representan y resignifican el pasado distintos grupos que ocupan el espacio de la estación del ferrocarril. Y más allá del contenido concreto de las mismas, al sentido que estas prácticas le imprimen al presente de estos grupos.

Durante nuestro trabajo de campo, intentamos categorizar o agrupar distintas *prácticas de memoria* que se desarrollan en las localidades, con el fin de poder llevar el análisis a un plano comparativo que las englobe. El criterio de formación de dichas categorías estuvo supeditado a la experiencia en el campo, es decir, no intentamos encajar nuestros preconceptos en las experiencias sino que, de modo inverso, intentamos construir puntos teóricos de referencia a partir de la experiencia.

Un factor común que encontramos en las distintas *estrategias de memoria* fue la necesidad de realizar dicho proceso sobre un soporte material. En la mayoría de los casos, la base material por excelencia era el terreno de la vieja estación del ferrocarril. Es así que se puede ver, al recorrer estas localidades, distintas relaciones de la comunidad con su estación local, lo cual se constituye en un signo claro de la importancia y centralidad de dicho edificio en la comunidad. En algunas, la estación fue pedida a las autoridades por la comunidad para transformarlas en museos (como en Cruz del Eje en Córdoba, Basavilbaso y Ubajay en Entre Ríos, San Rafael y Luján de Cuyo en Mendoza, Ciudad de Salta, San Miguel de Tucumán, entre otros). En otras, la estación funciona como un lugar de reunión informal, un espacio apropiado a partir de su utilización efectiva, sin mediaciones con el poder político que las regula (el ejemplo paradigmático de este tipo durante nuestra experiencia fue la estación de Mendoza capital). Por último, existen estaciones, y es el caso de la mayoría de los parajes casi desérticos, que se encuentran abandonadas por completo.

En el primero de los casos mencionados, los que clasificamos bajo la categoría de *museificación* (para decirlo de un modo simplificado, la transformación de la estación en museo) se inscribe en una estrategia de resignificación anclada en el pasado, en donde la reutilización del espacio como “santuario” de la memoria deja en claro el lugar del ferrocarril en la comunidad. Situándolo como un elemento depreciado para entender el pasado, la sutura del trauma identitario generado por el cese de la actividad ferroviaria se produce a partir de una presentación de objetos, de una puesta en escena. Y esto sólo





LA COMUNIDAD FERROVIARIA SIN EL TREN. DINÁMICA IDENTITARIA Y PRÁCTICAS DE MEMORIA EN LOS PUEBLOS AL COSTADO DE LAS VÍAS

puede suceder cuando la materialidad funciona como eje catalizador de la dinámica de sociabilidad que allí se produce. Una presentación de los vestigios del pasado, que los propone como medios para comprender —e integrar— al presente. El museo permite a la comunidad saldar las cuentas con el pasado ferroviario. Respecto a la pregunta por el presente, la incógnita queda planteada con igual fuerza. En este sentido definimos a este tipo de prácticas que aquí describimos como *prácticas de memoria pasiva*.⁹⁹

En la segunda categoría que proponemos se engloban las experiencias que utilizan la estación como espacio de sociabilidad amplio, estableciendo relaciones que no se anclan en el pasado ni se agotan en la exhibición. El ejemplo más ilustrativo de estas experiencias lo encontramos en la estación de la ciudad de Mendoza. Allí, un grupo de jóvenes de la ciudad “tomó” la estación de tren para transformarla en un “centro cultural” informal. La vieja estación de tren, nos contaban los protagonistas, estaba abandonada desde mediados de los ‘90 y había sufrido todo tipo de destrozos y hasta un incendio que la redujo casi a ruinas. Hace algunos años (no encontramos en los testimonios un momento fundante al que nos podamos remitir), un grupo de jóvenes comenzó a reunirse en el lugar. En primer término, realizaron *graffitis* sobre las paredes de la estación, y con el paso del tiempo, lo constituyeron en un lugar de reunión habitual. En el momento de nuestra visita (octubre de 2008), la estación ya era más que un lugar de reunión. Era un espacio en donde se realizaban fiestas, ciclos de cine, recitales, entre otras actividades. Y ellos mismos se encargaban de vender bebidas y alimentos para los concurrentes, constituyendo esta práctica en una actividad para autosustentarse.

Esta práctica de memoria tiene una lógica de funcionamiento que se distingue de la anterior. Aquí se trata de un caso que, por un lado, no se ancla en el recuerdo del ferrocarril propiamente dicho, pero sin embargo, se transforma en un espacio que toma nueva vida, en el que se propone y se ponen en juego nuevos sentidos. Si bien las alusiones al ferrocarril no son explícitas, la transformación del espacio abandonado de la estación en un espacio de sociabilidad, en donde se propone una nueva dinámica de relaciones que se inscribe profundamente en tipos de sociabilidad contemporáneos, nos permite categorizarla como una *práctica de memoria activa*. Se trata de restablecer a la estación de tren, a través de componentes simbólicos no manifiestos, como lugar de reunión, como

99 Para una definición teórica más amplia de las prácticas de memoria ver Aldao (2012).





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

un espacio en donde la comunidad se interrelaciona de modo original y contemporáneo. Si nos centramos en los sentidos de las prácticas que se inscriben en el lugar, tanto cuando el ferrocarril estaba en funcionamiento como al momento de realizar el trabajo de campo, encontramos el punto de comparación.

La estación, cuando funcionaba el ferrocarril, era un espacio privilegiado de sociabilidad. La estación no sólo se constituía en un lugar de espera, a la estación se iba a despedir el tren, a saludar a los que llegaban, a encontrarse con la gente del pueblo, incluso son conocidas las anécdotas de las parejas que se casaban en la estación. En resumen, un lugar de encuentro, en donde la comunidad se constituye como tal y cobra dinamismo. En este sentido, lo que nos interesa resaltar es que una *práctica de memoria activa* no tiene que remitir explícitamente a un pasado o su materialidad —aunque la estación ya es una materialidad que opera como soporte de la práctica— el entramado de sentidos que emergen de la práctica es lo que permite constituir a la actividad como una práctica de memoria.

Lo mismo sucede con el caso de la Playa de Cargas de Caballito, en Capital Federal, que a partir de 2002 se constituyó en el espacio cultural *Estación de los Deseos*. Uno de los fundadores del espacio ilustra lo que describimos de manera significativa: “Recuperar la estación, de alguna manera, tenía que ver con la construcción de ciudadanía, de la identidad, desde nuestro laburo, que es el cultural y artístico”¹⁰⁰. El espacio se resignifica, su utilización, también, y es, sin dudas, un modo de saldar cuentas con el pasado; esto es lo que nos interesa poner de manifiesto. Es partir de una práctica que se desprende de la literalidad, de la intención manifiesta, pero que permite reanudar procesos identificatorios.

En estos casos, sin embargo, si bien no se dificulta hablar de nuevas identificaciones, que incluyen al espacio de la estación como elemento simbólico de importancia —como parte de una nueva dinámica de sociabilidad y de un nuevo sentido de pertenencia que se gesta— sí se torna problemático categorizar a estas nuevas identificaciones como ferroviarias. En términos más claros, lo ferroviario ya no es el símbolo que estructura, sino un elemento más de un nuevo complejo simbólico pero, sin duda, es parte de la memoria del espacio y, en ese sentido, es parte de un nuevo relato identificadorio que construye

¹⁰⁰ Entrevista citada en Zenter (2013).





LA COMUNIDAD FERROVIARIA SIN EL TREN. DINÁMICA IDENTITARIA Y PRÁCTICAS DE MEMORIA EN LOS PUEBLOS AL COSTADO DE LAS VÍAS

el grupo. Debemos considerar también que este tipo de experiencia lo encontramos en espacios al interior de ciudades, no de pueblos. Como ya mencionamos, la atomización de sentidos y posibilidades de sociabilidad en estos espacios en medio de las ciudades (Mendoza y Capital Federal) adquiere una dinámica distinta a la que se puede analizar en pueblos pequeños, en donde la primacía del símbolo ferroviario tuvo su correspondencia en el mayor impacto de la desaparición de la actividad, dificultando este tipo de identificación alternativa.

Un caso que sí consideramos que reúne las condiciones para hablar de prácticas de memoria, en pos de una resignificación de la identificación ferroviaria, es el caso del pueblo de Patricios. Allí se da, por una parte, la utilización de un piso de la estación del ferrocarril como museo, lo que aquí categorizamos como una práctica de memoria pasiva; y, por otro, la conformación de un grupo de teatro comunitario,¹⁰¹ en el que participan una porción extraordinaria de los habitantes del pueblo, quienes realizan, entre otras obras, una en la que se representa la huelga ferroviaria de fines de 1961 y el modo en que se experimentó la misma en el pueblo. Sin embargo, lo más importante de esta práctica es que el grupo de teatro opera como una práctica de memoria activa en cuanto pone al pueblo en una actividad que recupera el sentido de pertenencia a un colectivo y permite la resignificación. No es el contenido rememorativo de la huelga por sí solo el que pone en juego el sentido de pertenencia, sino la práctica comunitaria a una escala inusitada para un pueblo que se encontraba en “vías de extinción” por el éxodo y aislamiento, producto del cese de la actividad ferroviaria. De este modo, los sentidos y valores que se ponen en juego permiten una resignificación que incluye en el relato identificatorio una memoria que habilita una continuidad, en donde juega un rol central el símbolo ferroviario.

Conclusiones

Este trabajo es sólo un esbozo que intenta condensar dos intenciones. Una, la de caracterizar algunas de las dinámicas identitarias en los pueblos que se encontraron con la suspensión del ferrocarril de pasajeros. La otra, poner en funcionamiento categorías de análisis que desarrollamos teóricamente a partir de las experiencias de campo.

El fuerte impacto que tuvo material y simbólicamente la pérdida del ferrocarril de

¹⁰¹ Ver el capítulo 5.





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

pasajeros produjo un aislamiento de estas comunidades causando un significativo impacto en ellas, que ahora se imaginan al costado de la Nación. Si bien para muchos pueblos fue el golpe de gracia para desaparecer, en otros se ponen en funcionamiento diversas prácticas de memoria que categorizamos como activas y pasivas, según su relación con la materialidad ferroviaria por un lado, y los sentidos que se ponen en juego por otro, teniendo como marco los espacios de las estaciones del ferrocarril.

Como decíamos, no intentamos en estas líneas realizar una caracterización exhaustiva de todas las prácticas de memoria presentes en los distintos espacios ferroviarios del país, sino, principalmente, utilizando algunos ejemplos que consideramos paradigmáticos, ensayar una lógica de análisis de estas prácticas que permita abordar otras sin tener que comenzar de cero en cuanto a recursos teóricos para el análisis, así como presenta un marco interpretativo que habilita la dimensión comparativa de las mismas.





Bibliografía

Aldao, J. (2012). “Apuntes de sociología de la memoria. Conceptualizando las prácticas de memoria”. En Martín, L. (comp.) *Crímenes indelebles. Memoria y justicia, a 30 años. Mar del Plata*: Facultad de Humanidades UNMDP - Ediciones Suárez.

Baczko, B. (1984). *Los imaginarios sociales. Memorias y esperanzas colectivas*. Buenos Aires: Nueva Visión.

Candau, J. (2006). *Antropología de la memoria*. Buenos Aires: Nueva Visión.

Horowitz, J. (1985). “Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943)”. En *Desarrollo económico*, N° 99. Buenos Aires,

James, D. (2004 [1990]) *Doña María: Historia de vida, Memoria e Identidad política*. Buenos Aires: Manantial.

Mallimaci, F., Giménez Beliveau, V. (2006) “Historia de vida y métodos biográficos”. En Vasilachis, I., Ameigeiras, A., Neiman, G. y otros, *Estrategias de investigación cualitativa*. Barcelona: Gedisa.

Nietzsche, F. (2006 [1874]). *Segunda consideración intempestiva*. Buenos Aires: Libros Del Zorzal.

Grimson, A. (2011). *Los límites de la cultura: crítica de las teorías de la identidad*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Halbwachs, M. (1925). *Les cadres sociaux de la mémoire*. Paris: Librairie Félix Alcan. Disponible en: <http://classiques.uqac.ca> [10/07/2012].

Jelin, E. (2002). “Los trabajos de la memoria”. Citado en *Sociología de la memoria* Montesperelli, P. (2004). Buenos Aires: Nueva Visión.

Montesperelli, P. (2004). *Sociología de la memoria*. Buenos Aires: Nueva Visión.

Pollak, M. (2006). *Memoria, olvido, silencio. La producción social de Identidades frente a situaciones límite*. La Plata: Ediciones Al Margen.

Zenter, M. (2013) “Cuando el ámbito se adapta a las ganas de crear”. En Página 12 del 7 de diciembre, sección Cultura y Espectáculos, edición online, visitado el 05/03/2014: <http://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/espectaculos/17-30762-2013-12-07.html>.







Capítulo 5. Teatro Comunitario: Memoria, Identidad y Subjetividad. La experiencia de Patricios

Lic. Dematine S., Lic. Ghelfi F. y Lic. Russo V.¹⁰²

“Recuerdo los tiempos buenos, se dispusieron a hacerlo y lo lograron, un éxito total el que obtuvieron, con el orgullo de haberlo realizado, algo muy suyo recordar viejos tiempos de rieles nuevos y locomotoras. El andén siempre lleno con muchos pasajeros y con noticias de lugares lejanos, que arrimaba el telégrafo y hoy es puro recuerdo, pero con ganas de lograr algo valedero, por eso fue el esfuerzo e hicieron bien las cosas, memorizaron todo; con gracia y precisión allí lo expusieron; ahora está el comentario ‘qué bien que estuvieron’, yo observé todo, todo, y a esta conclusión llegué: que sea este el inicio para los tiempos nuevos” (Guillermo Menéndez, vecino y poeta de Patricios).

Introducción

En las últimas tres décadas del siglo XX la Argentina atravesó un fuerte proceso de reestructuración socio-económica que marcó el fin de un modelo duradero de integración social y configuró un perfil de sociedad de tipo excluyente. Estas mutaciones se tradujeron en un creciente proceso de fragmentación, heterogeneidad y desigualdad social. En medio de este contexto regresivo se asistió a un profundo retraimiento de las formas colectivas y a la consolidación de un proceso de individualización. Estas transformaciones, que se afianzaron en la década de los '90, implicaron la destrucción de los soportes colectivos que habían configurado las identidades sociales desde mediados del siglo XX

¹⁰² Licenciados en Sociología (UBA), sdematine@gmail.com, fedeghelfi@hotmail.com y vicentegrusso@gmail.com





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

en nuestro país (Svampa, 2005:75).

En el contexto de la crisis del 2001, emergieron en la Argentina una serie de prácticas que intentaron hacer frente a la nueva realidad social. Distintos sectores de la sociedad se vieron ante el desafío de generar espacios alternativos que permitiesen dar respuestas al nuevo escenario instaurado. Uno de los desafíos que se planteaban era de qué manera reconstruir los esquemas colectivos de reconocimiento que habían sido quebrados durante el modelo neoliberal.

En este sentido, si bien la práctica del Teatro Comunitario se remonta hacia mediados de los '90, se constituye como fenómeno a partir de la crisis social. Sus iniciadores conciben esta expresión artística como una poderosa herramienta para la transformación social. Según Dubatti, “el teatro comunitario se erige contra las formas hegemónicas de concebir la cultura y construye un espacio micropolítico que valora la reinserción social, el trabajo en equipo, la práctica comunitaria, lo grupal y, de esta forma, se constituye en un arma poderosa contra la forma radical según la cual sólo se reconoce y valora el propio yo” (Dubatti, 2003:22).

La iniciativa del Grupo de Teatro Comunitario de Patricios surgió en noviembre del año 2002 a partir de una propuesta desarrollada en el “Club del Trueque” del pueblo, inspirada en las experiencias de Teatro Comunitario presentadas en el “Taller de Teatro, Comunidad y Memoria”, organizado por la Comisión Provincial por la Memoria. Vacilantes, en un comienzo, por la idea de hacer teatro y por la posibilidad de representar sobre un escenario sus propias historias, un conjunto de vecinos se convenció, finalmente, sobre la oportunidad de la iniciativa. Esta idea, que en un principio había despertado más extrañeza que entusiasmo, fue tomando forma y haciéndose realidad. A partir de una serie de encuentros iniciales este primer grupo fue hallando, colectivamente, el sentido que tendría para Patricios sacar a luz sus recuerdos profundos. Finalmente, en marzo de 2003, en el 90° aniversario del pueblo, nace “Nuestros Recuerdos”, la primera obra del grupo de Teatro Comunitario realizada en Patricios que, desde aquel entonces, lleva por nombre “Patricios Unido de Pie”. La obra teatraliza los orígenes históricos y el particular derrotero del pueblo, haciendo hincapié en el sentimiento de desarraigo que produjo la pérdida del ferrocarril en la comunidad de Patricios. Desde entonces, la obra no sólo ha sido presentada en la estación del ferrocarril de Patricios, el grupo también ha llevado su





TEATRO COMUNITARIO: MEMORIA, IDENTIDAD Y SUBJETIVIDAD. LA EXPERIENCIA DE PATRICIOS

expresión a numerosas localidades de distintas provincias, muchas de las cuales comparten similares historias de pérdida colectiva. Entre las instancias más interesantes que se generan alrededor del fenómeno de los teatros comunitarios vale la pena destacar los “Encuentros Nacionales de Teatro Comunitario” realizados una vez por año. En éstos, diversos grupos teatrales de todo el país comparten sus experiencias artísticas-comunitarias y buscan fortalecer un espacio en común sobre el cual desarrollarse.¹⁰³

Mientras que “Nuestros Recuerdos” lleva más de cien funciones exhibidas, actualmente el grupo se encuentra componiendo una segunda pieza que lleva por nombre “Luchas”. Esta nueva representación aborda situaciones conflictivas que marcan la vida del pueblo, como la histórica huelga ferroviaria de 1961, las inundaciones de 1973 y, por último, las vicisitudes en torno a la demanda —desoída por más de 35 años— por la pavimentación del acceso carretero que une a Patricios con la localidad de Nueve de Julio.

I

La experiencia del Teatro Comunitario en Patricios dio lugar a la formación de un espacio participativo de discusión de las formas y el armado de la puesta en escena de las obras. Quienes primero se integraron al proyecto comenzaron a reunirse en forma periódica en la estación con el objetivo de involucrar mayor cantidad de gente a las reuniones y de compartir distintas historias personales y familiares diseminadas en la comunidad. El guión de “Nuestros Recuerdos” fue tomando forma a partir de la puesta en común y articulación de un conjunto de vivencias que brotaron de los testimonios de la comunidad. Según Bidegain (2007:166), a nivel operativo, es premisa fundamental del teatro comunitario aprovechar el material que cada integrante trae consigo; de este modo nadie es rechazado o discriminado, cada uno de sus integrantes aporta lo que tiene y puede, desde su lugar y sus posibilidades:

“En las primeras reuniones de la obra, cada uno tenía que aportar datos sobre cosas

¹⁰³ Según Bidegain, que ha realizado un estudio específico acerca del teatro comunitario, “Patricios Unidos de Pie es el caso más emblemático del arte como trasformador social (...), por primera vez, con el teatro, se vio al pueblo nuevamente junto; el teatro ha sacudido al pueblo entero” (Bidegain, 2007:167).





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

que habían sufrido. Entonces, cada una de las personas aportaba un dato, una frasecita y así hicimos las canciones, la letra de la obra, con las vivencias de todos. Mucha gente que no está trabajando en la obra también participó, con datos, papelitos; a todos se los tuvieron en cuenta. [La obra] Está hecha con todas vivencias de la gente de Patricios” (Verónica).

“Para el armado de la obra juntamos mucha gente del pueblo, también vino gente vieja, ferroviaria que vino a contar historias, a contar toda la historia” (Nelly).

Una masa constituida de cartas, fotografías, documentos, historias y anécdotas fue la materia prima para la formulación de los núcleos temáticos que articularon la composición final de la obra “Nuestros Recuerdos”. Los encuentros se fueron convirtiendo en un espacio intersubjetivo de rememoración colectiva. La propuesta no resultó sencilla ya que suponía echar una mirada sobre el pasado, recordar momentos dolorosos y traumáticos, ponerlos en palabras y estar dispuestos a escuchar y reconocerse en otras historias; aun así, los participantes fueron encontrando paulatinamente la posibilidad de enunciar un relato común y representativo. En esas fases preparatorias los testimonios personales resultaban afines y los sentimientos individuales, familiares; cada participante comenzaba a identificarse en la palabra del otro. Se hallaron lugares comunes sobre los que se imponía la tarea de componer una nueva narrativa que suponía reordenar, reinterpretar, aquellos recuerdos que en cierto modo se hallaban aislados.

II

En los testimonios personales de los habitantes del pueblo se pone de relieve la ruptura marcada por la desaparición del tren. La vida cotidiana en Patricios sufrió importantes cambios: familias enteras debieron emigrar, otras se desmembraron; legados y tradiciones interrumpidas; historias de amor abruptamente deshechas; sueños y proyectos, trancos. Así, los testimonios se organizan en torno a un “antes” y un “después” delineados alrededor de una división temporal tajante. Por un lado, un mundo social radiante que marchaba al compás de la vida ferroviaria, y más aún, de una *comunidad ocupacional* en la que





TEATRO COMUNITARIO: MEMORIA, IDENTIDAD Y SUBJETIVIDAD. LA EXPERIENCIA DE PATRICIOS

la actividad laboral del ferrocarril se integraba intensamente con el entramado simbólico en el pueblo.¹⁰⁴ Por otro, en contraposición, una época de sufrimiento colectivo asociado al derrumbe de ese mundo en común:

“Esto fue grande... la vida del ferrocarril... era vida, porque acá había muchísimos negocios. Todo el pueblo, su magia (...) acá no había casas vacías, casas para alquilar, estaba todo ubicado. Y venía gente... había equipos de maquinistas; ha venido a vivir gente trasladada de Salta, de Tucumán, de Córdoba, de todos lados. (...) Había mucho trabajo; mucho movimiento, tanto en los negocios como en todo ramo. Porque acá se cargaban camiones de hacienda, de cereales, los galpones... acá en esos galpones estaba siempre llenos de cereal y ahí se cargaba a granel y se llevaba al puerto por medio del ferrocarril... y después los talleres trabajaban muchísimo, habían tres turnos... (...) Siempre hubo muchísimo movimiento. Fue muy, muy lindo. Fue una vida muy desenvuelta para todos, muy rica. El pueblo era rico, rico. (...) Se fue destruyendo todo... porque es el pueblo que se fue; ese pueblo” (Nelly).

“Cuando yo vine era una cosa hermosa el pueblo, muchísimo trabajo, movimiento de trenes. Los comercios, los clubes, los bailes, las fiestas, todo. Era un pueblito bien... bien... bien... ¡Bien constituido! Y después, bueno, empezaron a trasladar a la gente...” (María y Amalia).

“En Patricios, antes de que levantara el ferrocarril, había 5 mil personas. El galpón del ferrocarril trabajaba día y noche, eran las 24 horas (...). Después de que se terminó de levantar el ferrocarril se terminó Patricios” (Ernesto).

Evocaciones como las que encontramos en estos pasajes de los habitantes de Patricios forman parte de las narrativas compartidas con las que trabaja el Teatro Comunitario y sobre las que elabora un relato colectivo de otro género, de una entidad diferente a las memorias privadas. Los recuerdos se reordenan con el potencial de ser

¹⁰⁴ Para un desarrollo específico sobre la utilización de esta categoría de comunidad ocupacional (Salaman, 1974; Lisset, Trown y Coleman, 1956 y Horowitz 1986) para el caso de Patricios, véanse los capítulos 4 y 7 del presente libro.





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

transmitidos socialmente y representados artísticamente. Se establece la posibilidad de lograr otra forma de comunicación. La transmisión de saberes y sentidos del pasado se torna una cuestión abierta y pública, en la que distintas generaciones, las que vivieron la experiencia del “auge de Patricios” y quienes no lo hicieron, y sólo vieron al “pueblo como un desierto”, intercambian imaginarios, sentimientos, creencias. En este diálogo, se ejerce una reflexión activa sobre ese pasado, habilitando lecturas emergentes que abren nuevos horizontes de expectativas, ubicando directamente el sentido del pasado en un presente y en función de un futuro deseado. De esta forma, el espacio creado en torno al Teatro Comunitario (reuniones, festivales, encuentros, viajes) brinda la oportunidad de constituir un ámbito de reflexión y trabajo sobre la historia y la memoria.

III

El debate surgido en las últimas décadas en el campo de las ciencias sociales en torno al concepto de memoria provee de elementos útiles para abordar el fenómeno que representa el Teatro Comunitario en la localidad de Patricios. Nos interesa, en particular, lo que algunos autores han dado en llamar *trabajo de la memoria* (Jelin, 2001; Oberti y Pittaluga, 2006; Vezzetti, 2001).

Siguiendo a Jelin (2001: 90), partimos de una noción de memoria como concepto utilizado para interrogar las maneras en que las personas construyen un sentido del pasado y el modo en que se enlaza ese pasado con el presente en el acto mismo de recordar. La memoria entendida como operación de dar sentido al pasado (sentidos que se construyen y cambian en relación y en diálogos con otros que pueden compartir y confrontar las experiencias). La memoria como instancia creativa de reflexión y análisis, como forma de acercarse críticamente al presente, desnaturalizándolo. No se trata, tal como señalan Oberti y Pittaluga, de mirar el pasado para aprehender lo sucedido e imprimirlo en el presente de manera fija e inmutable, sino de abrir la posibilidad de volver a mirar cada día con nuevos interrogantes; asumiendo lo que ese pasado tiene todavía de presente (Oberti y Pittaluga, 2006: 18).

Ahora bien, por *trabajo de la memoria* aludimos al lugar activo y productivo que los sujetos asumen al momento de explorar el pasado; se constituye en un objeto de trabajo.





TEATRO COMUNITARIO: MEMORIA, IDENTIDAD Y SUBJETIVIDAD. LA EXPERIENCIA DE PATRICIOS

De este modo, tanto el pasado como el presente pueden ser problematizados y transformados. Es en este proceso donde los sujetos se convierten en agentes de transformación, alterando el mundo social y a sí mismos. Como lo explica Jelin, hay ocasiones en que la memoria invade (sin involucrar trabajo) independientemente de la voluntad, la conciencia o la estrategia de los actores. Su presencia puede irrumpir, invadir o penetrar el presente como silencios, compulsiones y repeticiones. En estas situaciones, la memoria del pasado invade pero no es objeto de trabajo. La contracara de esta presencia sin agencia, es la de los seres humanos activos en los procesos de transformación simbólica y de elaboración de sentidos del pasado. Personas que trabajan sobre y con las memorias del pasado (Jelin, 2002: 14). Trabajar la memoria supone el desafío de superar las repeticiones y olvidos, tomar distancia para promover la reflexión sobre ese pasado y su sentido para el presente y el futuro.

Consideramos que lo que sucede hoy en día en Patricios alrededor del movimiento impulsado por el Teatro Comunitario “Patricios Unido de Pie” da cuenta, de cierta forma, del potencial transformador que tiene el ejercicio colectivo de la memoria. Siguiendo a Dubatti, el teatro comunitario “es también manifestación de resiliencia o capacidad de construir frente a la adversidad o el infortunio porque [las personas] son capaces de fortalecerse y salir transformados del dolor. Generan sentido en el sin sentido y en la insignificancia y productividad en el sufrimiento” (Dubatti, 2002: 63). Patricios se encuentra de alguna manera, todavía hoy, aferrada a un pasado que “ya fue”, en conflicto con un presente desolador que reclama explicaciones. En este sentido, el trabajo realizado en el ámbito del Teatro ha generado importantes cambios tanto en el pueblo como en sus habitantes. Muchos vecinos se involucraron en una iniciativa que implicó e implica afrontar el pasado de forma diferente. Un abordaje penetrante que posibilitó elaborar recuerdos y experiencias, de recrear el pasado evitando la repetición literal que invade y somete al presente. Una expresión colectiva novedosa como la del Teatro Comunitario asume el desafío de procesar el sufrimiento que cubría al pasado, ir más allá del dolor causado por los recuerdos y salirse del ámbito personal para pasar a la esfera pública. Los patricenses buscan exponer en público aquello que se vivía como duelo privado, tratando de conectar las vivencias personales y transformarlas en acciones públicas.

En este punto nos parece pertinente recurrir a la clásica distinción de Todorov (2000)





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

entre *memoria literal* y *memoria ejemplar*. El uso literal de la memoria hace del acontecimiento pasado algo insuperable, prolongando el trauma y al fin de cuentas haciendo del pasado un eterno presente. Por el contrario, el uso ejemplar supone una elaboración de la memoria en función de un proyecto. Al promover el debate, hace del pasado algo vivo para convertirlo en un principio de acción: la memoria abandona el acento en el pasado para ponerlo en el futuro. A diferencia de la memoria literal, que clausura el pasado y conserva el recuerdo como algo intransferible, en el uso de la memoria ejemplar el recuerdo se convierte en un ejemplo que da lugar a un proceso de aprendizaje e intercambio capaz de transmitirse en comunidad. A partir de lo anterior, sostenemos que esta memoria ejemplar puede pensarse como un producto del trabajo de la memoria.

Es aquí que nos surgen algunas preguntas relacionadas con el fenómeno que representa el Teatro Comunitario en Patricios. ¿En qué medida el Teatro Comunitario transforma la realidad? ¿Dónde se hacen visibles esas transformaciones? ¿Cómo viven los habitantes del pueblo esos cambios? ¿Hasta qué punto abre hoy nuevos horizontes y expectativas?

IV

Estas reflexiones sobre el trabajo de la memoria dirigen la atención sobre otro asunto fundamental en el que interviene el fenómeno del Teatro Comunitario: la cuestión de la identidad. El ejercicio de la memoria se apoya sobre una construcción colectiva en que se ponen en juego los sentidos compartidos de una comunidad; en ese sentido, el trabajo de la memoria está estrechamente asociado a un proceso de constitución identitaria. La interpretación de un pasado común, implicada en todo trabajo sobre la memoria, son siempre procesos que dan cuenta de un mundo cultural intersubjetivo. Por lo tanto, la identificación grupal y, de modo más general, el reconocimiento de la pertenencia al interior de la comunidad, que son movilizados activamente en ese “compartir”, hacen que la memoria colectiva pueda formar parte de un proceso de construcción de identidad. De este modo, puede suponerse que, a la luz de los procesos de fragmentación operados en las décadas pasadas y de la desintegración de la *comunidad ocupacional* ferroviaria a los que hicimos referencia anteriormente, Patricios ha visto su identidad socio-cultural amenazada, en tanto sus lazos materiales y simbólicos han recibido un fuerte impacto de





TEATRO COMUNITARIO: MEMORIA, IDENTIDAD Y SUBJETIVIDAD. LA EXPERIENCIA DE PATRICIOS

disgregación. Bajo este signo, el mundo social del pueblo y las subjetividades han entrado en crisis. Como señala Arfuch (2002), en situaciones límite de este tipo, “la ‘identidad’ aparece a la vez como escape de la incertidumbre y como afirmación ontológica en términos de ‘proyecto o postulado’”. A partir de ello podemos pensar que la posibilidad de la (re)construcción del tejido identitario en Patricios tiene que estar ligada necesariamente a la búsqueda de nuevos horizontes, a una mirada hacia el futuro, que permita a sus habitantes confrontar de modo compartido un escenario inestable en el que todos sus anclajes han sido seriamente cuestionados; encontrar una salida que permita trazar nuevas expectativas y anhelos. Es en este punto donde proponemos encuadrar la potencialidad del Teatro Comunitario de Patricios, es decir, en la intersección entre la memoria y la identidad, ya que esa búsqueda de alternativas, de integraciones, no puede disociarse de un trasfondo compartido que persiga cristalizar un relato común.

Ahora bien, del mismo modo también debe señalarse un desafío particular que enfrenta esta construcción colectiva: evitar que la conformación de ese horizonte común se sustente en forma excluyente en los sentidos de un pasado temporal sin reelaborar, es decir, que despeñe hacia una mera exhibición de recuerdos. El espacio abierto por el Teatro Comunitario pone en tensión esa disyuntiva y, por ende, contribuye a proyectar una narratividad que hace de las historias y vivencias compartidas un complejo simbólico que funda identidad. Muchos patricenses han encontrado en el Teatro Comunitario un lugar intersubjetivo de reconocimiento, para depositar allí sus expectativas e ilusiones, no por el mero hecho artístico, sino por el desacomodamiento que produce la interrogación colectiva, sobre su pasado, sus valores, su legado y sus aspiraciones.

V

No mucho tiempo atrás el pueblo de Patricios daba claras señales de ir en camino hacia su definitiva desaparición, a quedar caído del mapa. Un escenario de casas abandonadas, calles desérticas y plazas vacías; personas y familias que finalmente decidían dejar a atrás su pueblo natal en busca de oportunidades de progreso. La quietud y el silencio se apoderaban de la vida cotidiana del pueblo, la frustración conspiraba contra cada uno de los sueños y proyectos. En pocas palabras, el espíritu de Patricios se veía signado por





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

la desesperanza. Según el relato testimonial de los patricenses, el pueblo se encontraba “sin vida”, “desolado”, “paralizado”, una realidad que limitaba la posibilidad de construir espacios de intercambio, de reuniones, de lugares comunes donde encontrarse con el otro, conversar, compartir. Así, mientras la retracción hacia las esferas personales evidenciaban la falta de comunicación y la posibilidad de generar un proyecto colectivo en comunidad, las relaciones sociales se veían empobrecidas y el tejido social, de la mano del impulso estructural que supone la desintegración del factor socio-laboral del ferrocarril, resquebrajado.

La dinámica del Teatro, aún sin la capacidad orgánica de revertir esa dinámica social que la excede, intervino en esta realidad: se metió en la cotidianeidad de las personas y se imbricó en la vida social del pueblo. No deja de ser muy interesante el modo en que los patricenses reconstruyen esa irrupción en el relato. Según ellos, el Teatro Comunitario contribuyó a regenerar la confianza perdida. “Estábamos como descreídos y el Teatro vino como a levantarnos”. A nivel individual, las personas destacan sentirse parte de un proyecto común que “vale la pena”, en el cual son partícipes de un espacio donde “sentimos que hacemos algo importante”. Un proyecto donde se aúnan objetivos y se plantean metas que movilizan a los integrantes, y a partir de las cuales éstos asumen responsabilidades y compromisos que los ocupan, los mantienen atentos y los impulsan a enriquecer sus experiencias de vida:

“Vos sabés que vos te levantás y necesitás asearte, desayunar, almorzar, trabajar y, después, es como si todo eso estuviera incorporado a nuestra vida, por lo menos yo, lo vivo así... [El Teatro] pasó a ser algo más de mi rutina. Tratando de no sacarlo de mí porque, por empezar es algo que me sirve, por continuar es algo que me gusta hacer.... No me imagino sin eso... se me ha hecho carne en mi propia carne, y pienso que a mis otros compañeros les debe pasar lo mismo. Es una vida dentro de otra vida. No los podemos dejar, como los siameses que nacen pegados. Muchas veces me acuesto, pensando en qué hicimos o qué vamos a hacer; o me levanto pensando si hoy o dentro de un mes ‘vamos a hacer tal cosa o la otra, vamos a tal lugar u otro’. Todo lo que hago tiene relación con eso...” (Felipe).





TEATRO COMUNITARIO: MEMORIA, IDENTIDAD Y SUBJETIVIDAD. LA EXPERIENCIA DE PATRICIOS

La apuesta del Teatro Comunitario implica también una invitación a desarrollar la creatividad personal, a expresarse, a descubrir facetas inexploradas de la propia personalidad, generando experiencias novedosas que tienden a reforzar la autoestima. Como sostiene Bidegain, el Teatro Comunitario parte de la premisa de que toda persona es esencialmente creativa: “lo que resta es estimular, despertar o recuperar la capacidad de creación de cada individuo” (2007: 34).

Como recuerda una vecina, ante la propuesta de hacer teatro:

“Nosotros dijimos ‘No, ¡Teatro acá en Patricios, qué vamos a hacer!’ Bueno, después (...) para mí fue una gran alegría hacer esto, [al principio] no quería hacerlo porque me daba vergüenza” (Nelly).

En el mismo tono, Verónica afirma:

“Me gusta porque es una manera de soltarse, noto que desde que estoy en el grupo, estoy más suelta, no tengo tanta vergüenza, era muy vergonzosa; me gusta”.

Estos pasajes son una muestra de cómo los integrantes, al despojarse de miedos, inhibiciones y prejuicios, se animan a compartir sus emociones. Sin dudas, para aquellos que pudimos compartir sus tiempos de ensayo, representación y las instancias colectivas generadas en torno a los eventos teatrales, es fácil reconocer dos particularidades. Por una parte, que el escenario montado por el Teatro Comunitario se convierte en una experiencia que se vive subjetivamente de diversas maneras, alegrías, llantos, risas, emociones, tanto en los propios actores como por parte del público. Por otra parte, la impresión de que a lo que se asiste allí es mucho más que a un espectáculo artístico; se trata de un evento en que el pueblo está movilizándolo propio y que lo hace mediante un trabajo de muchos, para ellos mismos, y hacia afuera, para otros.

Decíamos, entonces, que el Teatro Comunitario dinamiza, en cierto modo, el desenvolvimiento de la vida social de Patricios y la posibilidad de fortalecer los lazos de pertenencia. Al promover la acción grupal, tienden a emerger prácticas sociales de nuevo





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

tipo, se intensifican o recrean interacciones que luchan por no acomodarse en el letargo del tiempo perdido. A partir del “movimiento” que se genera alrededor del Teatro Comunitario, el pueblo comenzó, al decir de sus habitantes, a “escapar de la monotonía” en la que estaba sumido: de un “pueblo sin vida” y “sin oportunidades” a un “Patricios con más movimiento, con más gente”. De este modo, vemos cómo la dicotomía imaginaria-estructurante a la que referíamos en un comienzo entre un “antes” esplendoroso y un “después” declinante, comienza, al nivel de las enunciaciones discursivas de los actores, a cuestionarse. Muchos patricenses perciben que gracias al teatro “Patricios cambió”, se “incorporó” y “es otro”. Felipe lo retrata a su manera:

“Eso fue como cuando hace mucho tiempo que no llueve y empieza a llover, y esas gotas que caen te rejuvenecen todo, que cuando tenés una sequía total el agua de lluvia te hace reverdecer todo, florece todo. Nosotros volvimos a pararnos, como hacen las malezas cuando están resacas, que cae el agua bendita esa, y bueno, se incorporan, toman color, recobran vida y a nosotros nos pasó, de algún modo, eso y a partir de ahí empezamos a sufrir todos los cambios. (...) Hubo nuevas expectativas, otras formas de ver las cosas, una manera diferente de mirar, empezamos a mirarnos más a nosotros mismos. A tratar y convivir con gente que, a lo mejor, hace cincuenta años vivimos en el lugar y no nos tratábamos” (Felipe).

“Antes era un pueblito que estaba ahí, que no hacía nada.... Conocimos un montón de lugares, estamos por internet, diarios, revistas... Estamos viendo cambios, no sólo con el teatro sino con la gente que se acerca. (...) Ahora estamos viendo gente que está comprando casitas, que arreglan sus casas, esperamos que pueda mejorar un poco más” (Verónica).

Para algunos de ellos la “convivencia” suscitada por el Teatro se traduce en “más contacto”, “más trato”, “más amistad”, “más comunicación”.

“Y es una emoción muy grande porque hay una... una comunicación entre nosotros; antes nosotros nos tratábamos ‘buen día, buenas tardes, qué tal, cómo te va’, pero el convivir en esto... ahora, como estamos conviviendo es distinto, es conocernos más, es estar más unidos entre todos. Hay más comunicación (...) se recupera mucho: mucha amistad, mucho





TEATRO COMUNITARIO: MEMORIA, IDENTIDAD Y SUBJETIVIDAD. LA EXPERIENCIA DE PATRICIOS

trato con la gente, mucha cordialidad” (Nelly).

Uno de los puntos sobresalientes de la dinámica del Teatro Comunitario en Patricios son los viajes que el grupo ha realizado por diversos lugares del país. Localidades cercanas como Bragado, Mechita, Colonia Barón y Carlos Casares, ciudades como La Plata en Buenos Aires, así como provincias más alejadas como La Pampa, Córdoba y Santiago del Estero han sido algunos de los destinos visitados bajo la bandera común de la obra “Nuestros Recuerdos”. A los viajes se suman muchas personas de pueblo, superando ampliamente el conjunto de participantes que periódicamente se reúnen a ensayar en la Estación. La posibilidad de “salir con la obra” ha permitido, a nivel personal, que los participantes conocieran lugares que “ni remotamente” imaginaban conocer: “Me sirvió para salir a conocer, aparte de 9 de julio... No lo podía creer, fuimos a Córdoba, Buenos Aires; estabas ahí y pensabas ‘cuándo ibas a ir, sino’; ‘A mí me despertó un conocimiento muy grande en todo’. Vivencias como estas dan una idea del potencial que puede tener, a nivel subjetivo, el espacio abierto por el teatro; enriqueciendo la experiencia subjetiva al multiplicar horizontes, ensanchar las miradas y los puntos de vista sobre sí mismos y sobre los demás.

Por lo general, la obra se moviliza a pueblos y localidades que comparten con Patricios una historia en común: “todo lo que les pasó fue el desarraigo del ferrocarril, también”, “ellos también sufrieron así como hemos sufrido nosotros... el tren no pasó más...”. A partir de estos encuentros en donde gente de muchos pueblos comparten sentimientos, recuerdos y emociones comienza a formarse un espacio en el cual entretener lazos y solidaridades inter-comunitarios. En este lugar para el intercambio, no sólo se pone en común una misma historia sino también, y más importante aún, es que a partir del reconocimiento de la misma problemática, surge la posibilidad de abrir nuevas proyecciones de sentido. Pueblos que no tenían teatro comunitario hasta entonces tomaron para sí la original propuesta de Patricios: “Prendimos la mecha para que otros grupos empiecen”. Así se da la posibilidad de impulsar nuevos espacios de identificación y relacionamiento a partir del Teatro Comunitario.

“Fue un trato con gente que uno no conocía y la amabilidad de la gente en todos los pueblos a los que hemos ido fue maravillosa. Siempre nos han tratado con mucho cariño, con mucha cordialidad, todos. Siempre, siempre... y cuando vienen acá también son tratados con alegría...” (Nelly).





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

“Empezamos a viajar... pensábamos que éramos el único pueblo perdido, pero no. Pueblitos que ya están a punto de desaparecer, ellos sentían que no estaba todo perdido, que algo se podía hacer. Volvieron al año siguiente con su propia obra” (Teodora).

Otras de las instancias de intercambio comunitario en las que Patricios cambia su fisonomía habitual convirtiéndose en “una casa grande” se dan en el marco de eventos como “Avecinarte” y el “Encuentro Nacional de Teatro Comunitario”. En estos acontecimientos, cuando el pueblo recibe una gran cantidad de vecinos, grupos artísticos e instituciones se viven de modo festivo y es el marco en que se presentan las diferentes obras artísticas y también se organizan talleres y espacios de discusión. Este es otro de los modos en que Patricios sale de su aislamiento y se inserta en un ámbito de relaciones socio-culturales en la que ocupa un papel central.

“Y ahí fue... pero el Teatro fue... para el pueblo fue una vida, le da vida al pueblo, porque cuando se hacen los eventos esto se llena de gente. Se llena de gente, es una alegría porque el pueblo volvió a florecer, como quien dice” (Nelly).

“Es la primera vez [con el Encuentro Nacional de Teatro Comunitario] que veíamos tanta gente en el pueblo... después de mucho tiempo” (Teodora).

En forma paralela, en el marco de estos eventos a los que asisten alrededor de 400 personas, los vecinos generan un pequeño espacio de producción. Como describe Bidegain “se fabrican artesanías, manualidades, dulces, se improvisan kioscos, cantinas, parrilladas, paseos en caballo, tractores, y carros, así como también visitas a los centros de interés como el museo ferroviario (...). También los mismos habitantes de estas manzanas abren sus casas al original sistema de hotelería *Dormir y desayunar* por el que ofrecen albergue a aquellos que prefieren la estadía en las casas de los habitantes del pueblo y así compartir mate y charla con ellos cada vez que se organiza un encuentro o festival de teatro, o cada vez que se recibe al turismo” (2007: 167). Por otro lado, también han existido propuestas e iniciativas de mayor alcance: “catorce microemprendimientos gestados, todos, a partir de la transformación que el Grupo de Teatro Comunitario Patricio Unido





TEATRO COMUNITARIO: MEMORIA, IDENTIDAD Y SUBJETIVIDAD. LA EXPERIENCIA DE PATRICIOS

de Pie ha logrado promover y desarrollar” (Bidegain, 2007: 187).

Sin dudas, alrededor del fenómeno del teatro comunitario se ha forjado un fuerte sentimiento grupal, los vecinos se sienten parte de un colectivo que comparten intereses y problemas. Aunque no todos participen —como artistas— en el teatro, la mayoría de ellos, de un modo u otro, están incluidos en la iniciativa, ya que ésta se concibe como un proyecto “por el pueblo y para el pueblo”. No sólo se trata de un grupo de teatro sino también, y principalmente, funge como grupo que aspira a representar la comunidad.¹⁰⁵ Si en otros tiempos la activa vida social del pueblo permitía la existencia de múltiples y diversos espacios de encuentro y reunión,¹⁰⁶ hoy en día podría arriesgarse que es el Teatro Comunitario el que se erige como el núcleo más representativo desde el cual es posible, y se busca, actuar en forma colectiva.

“Cuando yo era chica el pueblo se unía por los clubs y el fútbol... la unidad del pueblo pasaba por ahí. Y después en los bailes, los carnavales, la sociedad de fomento, iglesias, fiestas patronales... Pero así todos en el mismo lugar [como en el Teatro] no, trabajando todos para una sola cosa, no” (Teodora).

De alguna manera, entonces, el Teatro impulsa —con sus posibilidades y sus límites— un marco de sentido para la acción comunitaria. Sentidos construidos intersubjetivamente que orientan una gran porción de las motivaciones personales y perfilan muchas iniciativas colectivas. El teatro comunitario “articuló una comunidad incomunicada, tendió redes de comunicación y estimuló otras formas de gestión y participación” (Bidegain, 2007), constituyéndose en un canal de expresión para revitalizar necesidades y reclamos de los patricenses. En este sentido, nos podemos detener en un hecho de importancia para la actualidad del pueblo, que da cuenta de esta potencialidad que tiene el teatro para canalizar diversas manifestaciones. Desde hace unos años, el grupo de teatro se encuentra componiendo una nueva obra llamada “Luchas”, en la que se ponen en escena,

105 “El Teatro Comunitario es de y para la comunidad: no se concibe como un pasatiempo, un lugar de ocio o esparcimiento ni como un espacio terapéutico sino como una forma de producción, un espacio para la voluntad de *hacer y construir*” (Bidegain, 2007: 33).

106 Para un análisis específico de los clubes y las diversas actividades que allí se realizaban ver el capítulo 7.





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

junto a acontecimientos históricos que marcaron el pasado de Patricios (como lo fueron la huelga ferroviaria de 1961 y las inundaciones de 1973), una original forma de demanda referida a la pavimentación del acceso carretero que une al pueblo con la localidad de Nueve de Julio.

*Ha nacido un expediente
Esto pueblo lo gestó
Y decidimos que es urgente
Les pedimos por favor.*

*Ha nacido un expediente
Llévenlo al superior
Juntemos nuestras fuerzas
Por la pavimentación*

*Ha nacido un expediente
Noviembre '72
Y ahora les toca a ustedes
Cumplir nuestra petición*

Letra de una canción de la primera escena de “Luchas”.

Esta segunda obra da un indicio de cómo una expresión artística tiene la potencialidad de reinventar el repertorio clásico de la protesta, permitiendo concentrar las energías del teatro comunitario en una problemática histórica-presente y en una posibilidad de mirar hacia adelante:

“Cuando lo presentamos es como que nos queremos hacer sentir, notar. En vez de hacer piquete, bochinche, nosotros les presentamos la obra; acá estamos, vivimos, no se olviden de nosotros; existimos” (Verónica).





TEATRO COMUNITARIO: MEMORIA, IDENTIDAD Y SUBJETIVIDAD. LA EXPERIENCIA DE PATRICIOS

Como explica Verónica, esto permite a los patricenses *insertarse en el ahora*, articular colectivamente una demanda concreta de una manera original. Es importante captar la importancia que tiene para ellos este reclamo para “rescatar un poco más al pueblo”.

“No hay un medio de vida para la juventud. Que haya un trabajo para la juventud, no para que desarraiguen: si tienen que buscar un porvenir en otro lugar, que lo busquen, pero no es el medio de vida. Ahora, si acá hubiera un acceso, pudieran poner una fábrica, una cosa de esas; hay propuestas para poner una fábrica, pero hay que tener el acceso...” (Nelly).

“Esperamos que pueda mejorar un poco más, si nos hicieran el acceso sería bárbaro, seguimos en la lucha (...) son sólo 6 km., no vamos a bajar los brazos, eso seguro” (Verónica).

La apuesta del teatro¹⁰⁷ consiste en gran medida en sacar a Patricios de su aislamiento, de su confinamiento, volverlo visible y posible, crear las condiciones para que el pueblo no desaparezca, para que los pobladores, sobre todo los jóvenes, no deban emigrar por falta de oportunidades: “Hay que buscar la forma que pueblos como este resurjan y puedan albergar a chicos y a grandes y nadie se tenga que ir”. En un plano general, se trata de idear entre todos *un lugar* para Patricios: construir un presente que ofrezca oportunidades, levantar sobre este las bases para un futuro mejor y forjar nuevos horizontes que devuelvan a los patricenses la confianza de sí mismos. En este sentido y, en definitiva, el Teatro Comunitario no es más que un vehículo de expresión de la voluntad de transformación de la realidad que hoy vive el pueblo de Patricios.

107 Según Bidegain “Lograr que grandes grupos de personas se reúnan para hacer teatro sin dar la espalda a los intereses sociales es, sin dudas, un hecho político. El teatro es político desde la intencionalidad de sus creadores, desde la elección del texto en sí o su metáfora, desde la producción, la circulación, las formas de gestión, la crítica y fundamentalmente desde la actividad del receptor” (2007: 59).





Bibliografía

- Arfuch, L.** (comp.). (2002). *Identidades, sujetos y subjetividades*. Buenos Aires: Prometeo Libros.
- Bidegain, M.** (2007). *Teatro Comunitario. Resistencia y Transformación Social*. Buenos Aires: Atuel.
- Dubatti, J.** (2002). *El nuevo teatro argentino de la posdictadura*. Buenos Aires: Centro Cultural de la Cooperación.
- Dubatti, J.** (2003). *El Convivio Teatral. Teoría y Práctica del teatro comparado*. Buenos Aires: Atuel.
- Horowitz, J.** (1985). "Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943)". En *Desarrollo económico*, N° 99. Buenos Aires.
- Jelin, E.** (2001). *Historia, memoria social y testimonio o la legitimidad de la palabra*. Berlín: Iberoamericana.
- Jelin, E.** (2002). *Los trabajos de la memoria*. Madrid y Buenos Aires: Siglo XXI.
- Oberti y Pittaluga** (2006). *Memorias en montaje*. Buenos Aires: El Cielo por Asalto.
- Salaman, G.** (1974). *Community and Occupation: An Exploration of Work/Leisure Relationships*. Londres: Cambridge University Press.
- Svampa, M.** (2005). *La Sociedad Excluyente*. Buenos Aires: Taurus.
- Todorov, T.** (2008). *Los abusos de la memoria*. Buenos Aires: Paidós.
- Vezzetti, H.** (2001). *El imperativo de la memoria y la demanda de justicia*. Berlín: Iberoamericana.





Capítulo 6. Observaciones en torno a las consecuencias demográficas del desmantelamiento del tren de pasajeros

Lic. Kaminker S.A.¹⁰⁸.

Introducción

Este breve artículo busca poner en contexto y discutir las consecuencias demográficas sobre los poblados donde el servicio de tren de pasajeros interurbano ha dejado de pasar. En un libro dedicado a la identidad, memoria e historia de las comunidades ferroviarias,¹⁰⁹ cuestionarse por esto nos obliga a hacer preguntas sobre la naturaleza de la territorialidad del ferrocarril, su vinculación con el entramado productivo y su lugar en la estructura poblacional de la Argentina. En particular, el texto revisará, a través de información secundaria y la interpretación de algunos antecedentes bibliográficos de importancia, algunas imágenes o representaciones típicas ligadas al desmantelamiento de ramales ferroviarios y el levantamiento del tren de pasajeros, como ser la vinculación directa entre tendido del ferrocarril y poblamiento y la aparición de pueblos “fantasma”.

Ferrocarril, población y territorio

“El ferrocarril crea vidas y pueblos” (Raúl Scalabrini Ortiz).

Como en muchos otros países, la instalación y extensión de las vías del ferrocarril fue uno de los elementos centrales del proceso de modernización y expansión del territorio nacional. Éstos permitieron el poblamiento de espacios de muy baja densidad, brindando una conectividad y circulación de bienes relativa al comercio interno e internacional,

108 CeNPaT/CONICET kaminker@cenpat.edu.ar

109 Producto del trabajo realizado entre los años 2007 y 2009 en el marco de proyectos de investigación liderados por la Cátedra de Historia Social Argentina de FSOC-UBA sobre comunidades ferroviarias. Proyectos de Reconocimiento Institucional de FSOC-UBA: Identidad, narración y memoria: *Patricios pueblo ferroviario, un caso de estudio* (2007-2008) e *Imaginario, representaciones y prácticas sociales de las comunidades ferroviarias argentinas* (1961-2008) *El mito movilizador del regreso del tren* (2008-2009), dirigidos por Mg. Irene Marrone en el primer caso y Dr. Fortunato Mallimaci en el segundo.





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

pero también la posibilidad del movimiento de personas.

De esta manera, el ferrocarril acompañó la aparición y crecimiento de varias pequeñas y medianas ciudades, en especial en su período de mayor expansión entre 1880 y 1914, no casualmente los años en que Argentina consolidó su Estado nacional y su relación con el mercado internacional como exportador de materias primas agropecuarias (Schvarzer, 1999). En consecuencia, ese tendido tuvo un sentido direccional y una densidad significativa en la región pampeana dado que una porción importante de las vías iba de los espacios productivos a los principales puertos del país. La longitud de los ramales acompañó, en buena medida, la expansión de la frontera agropecuaria, en especial, hasta el estallido de la Primera Guerra Mundial. Luego, en virtud de los albores de la industrialización liviana, creció en relación a la expansión del mercado interno, relacionando importantes centros urbanos del país y algunas economías regionales, hasta que sufrió su primer recorte hacia fines de la década de '50 durante la presidencia de Frondizi. En el año 1960, ya más del 70% de la población del país era urbana. Cabe señalar que buena parte del tendido primigenio de vías (y sus estaciones intermedias), no sólo conectaban grandes ciudades, sino que estaba en relación a la producción rural y a los pequeños poblados, incluso con ramales próximos entre sí donde había viejos caminos (Roccatagliata, 1998). En particular, el corredor central ferroviario de nuestro país respondía a esta estructura, mientras que la tendencia de la estructura poblacional en la Argentina se estaba convirtiendo, progresivamente, en urbana. Ya en el primer censo nacional del siglo XX, en 1914, más de la mitad de la población residía en poblados urbanos y ese guarismo iría creciendo hasta más del 90% en 2010 (ver cuadro I).

De hecho, esta estructura de embudo hacia los puertos, en especial hacia Buenos Aires, y la conexión con los principales centros urbanos tradicionales como Rosario o Córdoba, generaba que la migración interna —hasta la década del '70— fuera predominantemente hacia estos lugares (Alonso, 1992). Ahora bien, para comprender mejor qué sucedió en términos poblacionales con el desmantelamiento del transporte interurbano de pasajeros operado entre 1955 y 1991, es necesario comenzar a desandar un camino que explicita el contexto de transformación de la estructura poblacional de la Argentina en el período y su relación con este proceso.

En 1955 la red tenía cerca de 44 mil kilómetros de extensión. Desde esa fecha, la re-





OBSERVACIONES EN TORNO A LAS CONSECUENCIAS DEMOGRÁFICAS DEL DESMANTELAMIENTO DEL TREN DE PASAJEROS

ducción de la escala y de los servicios de pasajeros interurbanos que la misma albergaba reconocen dos momentos. El primero fue en el contexto del desarrollo de una política de racionalización en el gobierno del Dr. Arturo Frondizi, de algún modo inspirado en el conocido “plan Larkin”, entre fines de la década de 1950 y principios de la siguiente. El segundo fue durante la última dictadura militar, sobre todo en el período que va de 1976 a 1979 (Müller, 2007). No nos adentraremos en detalles de lo que pasó en la década de 1990, o incluso durante el trunco gobierno de la Alianza. En definitiva, por aquellos años hubo desde la suspensión de servicios de pasajeros de diversos ramales —en los cuales se mantenía el tren de carga en algunos casos y en otros no— hasta el desmantelamiento de ramales completos, aunque esto sucedió en menor medida que durante la última dictadura militar (Roccatagliata, 1987).

Cuadro 1. Grado de urbanización de la Argentina (1895-2010)

Año Censal	Grado de urbanización (%)Total país
1895	37,4
1914	52,7
1947	62,2
1960	72
1970	79
1980	83
1991	87,2
2001	89,44
2010	91,02

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos INDEC. Análisis demográfico, Serie 15. Situación demográfica de la provincia de Chubut. Censos nacionales de población, hogares y viviendas 2001, 2010.





Entre las imágenes de sentido común y las lecturas estadísticas

“Ha sido un lugar común mencionar el efecto negativo de este achicamiento sobre los centros poblacionales, en particular los de menor densidad, que parecen haberse convertido en pueblos ‘fantasma’. La pérdida de accesibilidad que implicó la cancelación del servicio ferroviario habría inviabilizado actividades productivas, ocasionando el deterioro del nivel de vida e incentivando el abandono de los núcleos poblados antes atendidos por el ferrocarril” (Müller, 2007: 597).

Alberto Müller produjo el único texto académico que hace una lectura demográfica de las consecuencias del levantamiento del servicio ferroviario de transporte de pasajeros en pequeños poblados a nivel nacional.¹¹⁰ Dice no abrir juicio sobre la política de achicamiento de los servicios ferroviarios, en especial la supresión del servicio del transporte de pasajeros, aunque afirma que parecería no haber sido efectiva en la transformación del sistema ferroviario, sino “haber contribuido a su creciente inviabilidad” (Müller, 2007: 598). El autor se propone comprobar qué sucedió con la población en una muestra de más de 700 localidades de menos de 10 mil habitantes donde originalmente llegaba el servicio. Si bien el período a estudiar, según el mismo autor señala, sería desde 1960, revisa qué sucedió a partir de 1970 por problemas en la metodología de medición en el censo de 1970. La medición de este censo transformaba varias localidades, cambiando de nombre unas y haciendo desaparecer otras, que terminaban contenidas en localidades aledañas (Vapñarsky, 1979). Müller genera una ecuación en la cual mide la relación entre empleo, accesibilidad y población. Para criticar el mito de los pueblos “fantasma”, comprueba que en las dos décadas o períodos intercensales, que pasan entre 1970 y 1991, “la disponibilidad del servicio ferroviario habría tenido una incidencia modesta sobre la trayectoria demográfica de las localidades analizadas” (Müller, 2007: 609) y cierra la discusión al sostener que “una mayor desagregación teórica poco reportaría a la interpre-

110 Sobre las consecuencias regionales del levantamiento de los servicios ferroviarios, ver Golovanevsky (2012) para el caso de Jujuy.





OBSERVACIONES EN TORNO A LAS CONSECUENCIAS DEMOGRÁFICAS DEL DESMANTELAMIENTO DEL TREN DE PASAJEROS

tación de los datos empíricos” (Müller, 2007: 604). Pero está claro que son esos mismos datos los que precisan de diversas variables para entender en forma precisa la relación entre población y ferrocarril por aquellos años. Entre estas podemos señalar desde una periodización más adecuada, la transformación de los sistemas de transporte en el país, los cambios operados en la producción agropecuaria y el proceso de urbanización, entre otros. De la misma manera, Golovanevsky (2012) sugiere, por esta misma razón, una aproximación correlacional (y no causal) para entender la relación entre las etapas del sistema ferroviario y la estructura poblacional.

Ahora bien, a través de una ardua construcción estadística, Müller busca simplificar un proceso de transformación mayor, a través de una vinculación unidireccional entre accesibilidad, empleo y población, cuando una reflexión sobre este proceso nos obliga a una contextualización y visión multicausal. Sólo así podremos comprender mejor qué lugar tiene aquel mito vuelto hoy sentido común sobre la existencia de pueblos “fantasma”.

Este proceso mayor ha sido la nueva configuración de la estructura poblacional de la Argentina. Luego de la consolidación y crecimiento de las grandes urbes en la primeras décadas del siglo XX, comenzó un proceso de contraurbanización (Leveau, 2009) o doble desconcentración poblacional ligada al tamaño y ubicación de las localidades (Lindenboim y Kennedy, 2004). Como mostramos anteriormente, el país ha tendido a ser cada vez más urbano. Sin embargo, en el proceso ha cambiado no sólo el peso de la población rural,¹¹¹ sino de las ciudades pequeñas e intermedias.

En primer lugar, es importante tener en cuenta que la población rural en nuestro país generalmente vivía en el mismo predio donde trabajaba, pero que la cantidad de población económicamente activa dedicada a actividades agropecuarias fue cayendo con el paso de los años. No fue la falta de conectividad lo que transformó esto, sino que la tecnificación del agro implicó que, a medida que avanzó en el período la frontera agrícola, se necesitó, sin embargo, menos mano de obra y más concentración de servicios en los centros urbanos cercanos. Esta situación generó un proceso —que, de hecho, ya venía dándose con anterioridad— de migración interna conocido como “éxodo rural” (Vapñarsky, 1995).

¹¹¹ En la Argentina, se considera población urbana toda localidad de 2.000 habitantes o más.





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

En segundo lugar, el cambio de modalidad de transporte de tren al automotor obligó a un cambio de patrón de residencia en el agro: “el propietario de un predio agropecuario, o el arrendatario y hasta el peón, se vieron inducidos así a cambiar su residencia desde el predio donde cada uno trabaja hasta alguna aglomeración cercana” (Vapñarsky, 1995: 242). Esto implicó que la población que residía en localidades aisladas, o en los mismos campos, disminuyó en mayor medida que la población económicamente activa que trabajaba y vivía de las actividades agropecuarias.

En tercer lugar, de 1955 en adelante, se dieron varios procesos de reestructuración del entramado industrial, con efectos sobre la demanda de trabajadores y los movimientos poblacionales en el país (Basualdo, 2006). Las políticas desarrollistas llevadas adelante por gobiernos democráticos y dictatoriales hasta 1976 fueron motores de estas transformaciones. Sin embargo, el carácter recesivo de los cambios estructurales operados en el entramado productivo durante la última dictadura militar (Schorr, 2007) no modificaron el sentido del proceso a nivel demográfico. En cambio, las políticas de promoción industrial y regional redirigieron flujos poblacionales a pueblos y ciudades pequeñas e intermedias del país donde históricamente había baja densidad poblacional.

En cuarto lugar, el crecimiento del turismo y las representaciones sobre determinados espacios geográficos del país jugaron un rol importante en este reacomodamiento. El peso de las migraciones internas sobre la mayoría de las ciudades de crecimiento significativo en las últimas décadas supera en mucho la migración internacional, pero también la supuesta demanda laboral vinculada a economías regionales o, más bien, extrapampeanas.

En quinto lugar, la lógica misma de la migración interna e internacional fue una de las deudoras del crecimiento demográfico de muchas ciudades intermedias, dado que la migración se suele dar en edades productivas y reproductivas, con obvia incidencia en la cantidad de nacimientos en estos lugares.

En definitiva, hubo otros factores centrales para comprender estas transformaciones demográficas y territoriales de la Argentina, varias de ellas ligadas a la demanda de mano de obra, aunque otras no del todo. Es claro que, como sostiene Müller, “otros factores tienen mayor peso en la evolución demográfica que la prestación del servicio ferroviario” (2007: 608). Esto es, sin dudas, una realidad no sólo para las pequeñas localidades de





OBSERVACIONES EN TORNO A LAS CONSECUENCIAS DEMOGRÁFICAS DEL DESMANTELAMIENTO DEL TREN DE PASAJEROS

menos de 10 mil habitantes que son objeto de análisis para el autor, sino también para el resto del país.

Pero revisemos algunos detalles del estudio de Müller que dificultan la comprensión de la pregunta que él mismo se hace. En la descripción metodológica, fundamenta la falta de datos sobre algunos poblados, sin explicitar cuáles o qué sucedió con ellos, al decir que no hay datos para todos los censos analizados. A su vez, sostiene que para que no haya problemas en los promedios, elimina de la muestra los casos extremos. Por último, si bien sugiere que el estudio debería contener entre 1960 y 1991, por ser este el período de mayor declive del servicio ferroviario de transporte de pasajeros, por el cambio de delimitación de poblaciones urbanas en el censo de 1970 termina limitando el estudio al período 1970-1991, aun cuando el mismo autor reconoce que los trabajos de Lindenboim (1997) y Vapñarsky (1979) corrigen esta limitación metodológica para la comparación y análisis demográfico del censo de 1960 con los posteriores.

Es decir que, por un lado, no contextualiza el imaginario que intenta desandar en la explicación. Esto resulta particularmente grave, dado que la temporalidad es una variable central para comprender qué estaba sucediendo en la transformación de la estructura poblacional argentina. Asimismo, al no incluir casos extremos o poblaciones sin continuidad nos deja en penumbras sobre qué sucedió con ellas, si desaparecieron y se convirtieron en pueblos “fantasma”, o bien, si fueron absorbidas por otras localidades.

Por otra parte, no parece del todo adecuado dar respuestas unívocas, para comprender qué pasó con estos pueblos a través de la vinculación directa que realiza entre empleo y accesibilidad. No todas las actividades de estos lugares estaban vinculadas al servicio del tren de pasajeros de la misma manera, por lo que su levantamiento no necesariamente provocó el abandono inmediato de un poblado, aunque sin dudas haya producido un impacto. El lugar del pequeño artesano o el pequeño comerciante que vivía de la posibilidad que le otorgaba el tren de pasajeros o del movimiento generado por los propios ferroviarios es un extremo. Muy distinto es qué consecuencias se pueden haber generado en grandes establecimiento productivos o lo que sucedió en aquellos lugares donde se levantó también el servicio de cargas. Habría que desnaturalizar esta relación y segmentarla para poder estudiar en detalle qué sucedió con aquellas actividades que estaban vinculadas con los distintos servicios o, peor aún, en aquellos lugares que eran





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

cabeceras de ramal con talleres ferroviarios. De hecho, muchos pueblos vieron concentrar su población o sus actividades en localidades aledañas, que también estaban cerca del tren o vía pavimentada. En este libro, encontraremos algunas respuestas a través del análisis de un caso como Patricios, en la Provincia de Buenos Aires, el cual no desapareció, pero pasó de haber tenido más de 4 mil habitantes, en el apogeo de la extensión del ferrocarril, a menos de mil al año 2001, con ocupaciones completamente diferentes.¹¹²

Con estos problemas planteados, el hecho de que Müller afirme que no había una correlación estadística significativa, en aquellos lugares donde había acceso pavimentado, entre decrecimiento poblacional e interrupción del servicio de tren de pasajeros, sólo nos deja más preguntas. Claro que correlación no es causalidad, principio sencillo, pero central y caro en la estadística aplicada a las ciencias sociales. Pero, al pensar en la temporalidad y progresividad de los fenómenos demográficos, y tener en cuenta los períodos en cuestión, nos encontramos nuevamente con la pregunta sin contestar en términos reales. O, más bien, podríamos afirmar que su propio estudio parecería dar sustento fáctico a la idea misma de la aparición de pueblos “fantasma” fruto del levantamiento del servicio de transporte de pasajeros interurbanos cuando sostiene que “el impacto mayor de la interrupción de los servicios ferroviarios parece concentrarse en los centros sin acceso pavimentado” (2007: 608).

Impacto demográfico sobre la población

“Sin duda hay pueblos ‘fantasma’. Sin embargo, ellos no son necesariamente producto de la clausura de ramales; y el retiro del ferrocarril no generó per se pueblos ‘fantasma’” (Müller, 2007: 609).

Para ser más justos con Müller, quien realizó el único esfuerzo cuantitativo sobre el impacto demográfico que produjo el levantamiento del servicio de transporte de pasajeros en pequeñas localidades de la Argentina, el problema central del texto no es

¹¹² Y con un alto porcentaje de ferroviarios retirados, testimonios que encontrarán en los diversos capítulos de este libro.





OBSERVACIONES EN TORNO A LAS CONSECUENCIAS DEMOGRÁFICAS DEL DESMANTELAMIENTO DEL TREN DE PASAJEROS

su construcción estadística, sino sus conclusiones. Los datos producidos en su estudio establecen que “el impacto mayor de la interrupción de los servicios ferroviarios parece concentrarse en los centros sin acceso pavimentado (o con acceso tardío); ellos totalizan 59 casos (menos del 8% del total)” (Müller, 2007: 608). Sin olvidar que esta fue tan solo una muestra, aunque importante, y que quedaron fuera del estudio varios casos y dos períodos intercensales de interés para una investigación de estas características, podemos arriesgar que las consecuencias poblacionales del levantamiento del servicio de tren de pasajeros han sido importantes en más de 60 localidades, número importante y más que suficiente para levantar imágenes, mitos, pero también sostener realidades. Esto no quiere decir que esos pueblos hayan desaparecido, pero sí que los problemas de accesibilidad les han hecho perder población, pero sobre todo vitalidad, circulación y futuro.¹¹³

En aquellos lugares donde la red vial pavimentada llegó, pudo haber operado como compensador. Müller sostiene que este efecto fue tardío porque la red vial “supera en extensión a la red ferroviaria máxima recién en la década del ‘80 (...). De hecho, varios ramales ferroviarios de trocha angosta clausurados en la provincia de Buenos Aires (que totalizan unos 2000 km) no cuentan a la fecha con red vial pavimentada alternativa” (Müller, 2007: 597). Los espacios geográficos del país donde creció la red vial no fueron, necesariamente, los mismos donde se habían levantado vías. Además, muchos de los espacios abandonados por el ferrocarril se encontraban cercanos a otras redes, fueran estas viales o ferroviarias, por lo que todas sus actividades económicas no sufrieron necesariamente el levantamiento, porque no dependían meramente de esa conectividad. Debemos recordar cuál era la estructura concentrada que habían adquirido las redes del ferrocarril en Argentina. En cambio, sin duda, las actividades (y pueblos) que dependían enteramente del ferrocarril sufrieron. No todas implicaron pérdida de población para pequeñas localidades, sino estaciones abandonadas en pequeñas y grandes ciudades, talleres cerrados, pero sobre todo circuitos de sociabilidad, comunidades ferroviarias severamente golpeadas.

El sistema de transporte de personas en el país sufrió transformaciones, idas y vueltas relativas al ferrocarril, a la infraestructura vial y a la conectividad aérea. Sin embargo, con el pasar de los años mejoró sustancialmente su conectividad sobre zonas extensas del

113 Para comprender estas consecuencias ver el capítulo 4.





SOCIOLOGÍA, HISTORIA Y MEMORIA DE LOS PUEBLOS FERROVIARIOS

país, donde no siempre llegaba el ferrocarril, y, en consecuencia “se ha visto de este modo favorecida y hasta inducida la multiplicación de lugares de destino de migrantes internos” (Vapñarsky, 1995: 240).

La otra cuestión importante a la que no otorga centralidad Müller es el espacio geográfico de los poblados. Tal vez esto podría haber ayudado a explicaciones diferenciales de acuerdo a cada territorio. De hecho, Lindemboin y Kennedy (2004) explican cómo las pequeñas y medianas localidades urbanas más dinámicas entre 1960 y 2001, es decir las que sufrieron mayor crecimiento poblacional en el período de interés, fueron las establecidas fuera de la Región Pampeana, lo que nos permite apostar que el impacto de la falta de conectividad vial y el desmantelamiento del tren de pasajeros estuvo mayoritariamente concentrado en poblados de esta región. Pero más significativo aún, la supresión de servicios en la región fue más importante a inicios de la década de 1960 que en todo el período anterior y, salvando los primeros años del golpe de 1976, también que el período posterior. Para ilustrar esta afirmación, al final del gobierno de Frondizi, en 1962, se habían perdido 50 mil puestos de trabajo en los ferrocarriles sobre un total de 200 mil en 1960 (Waddell, 2007:206). Del mismo modo, en el pueblo de Patricios, ubicado en el centro de la provincia de Buenos Aires (Partido de 9 de Julio), jubilados ferroviarios recuerdan la drástica disminución de equipos de trabajo, de servicios y de ramales en esa decisiva década:

“¡Imaginate! nosotros nomás éramos 48 equipos [de maquinistas y fogoneros]” (Fernando).

“Del 61 al 68, estuvimos (...) acá [en Patricios] y después vinieron los traslados (...) un solo ramal trabajaba, el que iba de acá a Victorino la Plaza, el otro ramal no trabajaba” (Fernando).

Sin perder de vista estos elementos, vale advertir que otros factores ajenos a la pérdida del servicio de tren de pasajeros también fueron importantes, como el cambio de tecnología para el trabajo rural o las pobres prestaciones en salud y educación en algunas de estas localidades. Por su parte, Golovanevsky muestra cómo el propio trazado original





OBSERVACIONES EN TORNO A LAS CONSECUENCIAS DEMOGRÁFICAS DEL DESMANTELAMIENTO DEL TREN DE PASAJEROS

del ferrocarril en Jujuy tuvo efectos demográficos diferenciales dado que, al haber quebrado “la organización territorial colonial vigente hasta entonces” (2012: 47), permitió el crecimiento por encima de la media de aquellos pueblos cercanos al ferrocarril, la creación de nuevos poblados, pero también el despoblamiento de algunos otrora importantes para las vías de comunicación y circulación previas. A su vez, la puesta en relación a nivel regional puede advertirnos cómo el levantamiento del ferrocarril puede haber operado sin haber significado pérdida de población, pero sí restando dinamismo al crecimiento en términos relativos a otros pueblos o ciudades de una región, en especial en aquellos lugares donde había actividades caras a este proceso como los propios talleres ferroviarios (Golovanevsky, 2012).

Compartimos con Müller que “el sentido común indica que la pérdida de accesibilidad, ocasionada por la supresión del servicio ferroviario, debe producir un impacto negativo; pero no podemos aseverar que ésta haya sido decisiva en forma generalizada” (Müller, 2007: 609). Claro que el impacto negativo no puede leerse solo en términos demográficos. De hecho, no todas las formas de “mensurar este impacto” son demográficas. Lo cuantitativo puede llevar a perder de vista que los impactos no han sido solo inviabilizar o abandonar ciertas actividades productivas, sino sus consecuencias sobre mundos de vida. El principal impacto fue la transformación de la vida cotidiana, la conectividad y la historia de varias de estas pequeñas comunidades. Es verdad que no desaparecieron todas. Pero sufrieron transformaciones vitales para comprender las experiencias, posibilidades y futuros de comunidades que eran atravesadas por el transporte de pasajeros, y, sobre todo, aquellas donde funcionaban centros neurálgicos de la vida ferroviaria, sean talleres, estaciones, tornavías, señalizaciones.

La experiencia volcada a este libro mostrará cómo los efectos del desmantelamiento de las vías han sido especialmente perjudiciales en estos pueblos, que no todos por ello se tornaron en “fantasmas”, pero sí que aquellos lugares particularmente ferroviarios en su identidad popular fueron golpeados, obligando al abandono de espacios, a generaciones que se separan y cuya comunicación y accesibilidad se dificulta. La apuesta grupal de estos proyectos ha sido comprender colectivamente y compartir esas historias.





Bibliografía

Alonso, L. (1992). *Privatización del transporte y modelos sociales futuros*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.

Basualdo, E. (2006). *Estudios de historia económica argentina. Desde mediados del Siglo XX a la actualidad*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Golovanevsky, L. (2012). "Ferrocarriles y población: una mirada comparativa en Jujuy (1891-1948-1993)". En *Revista Estudios del ISHiR*, Vol. 2, N°2, Unidad Ejecutora en Red ISHiR- CONICET. Argentina.

Leveau, C. (2009). "¿Contraurbanización en Argentina? Una aproximación a varias escalas con bases de datos censales del período 1991-2001". En *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía*, N° 69. UNAM.

Lindenboim, J. (1997). "La población urbana argentina, 1960– 1991. Revisión metodológica y resultados estadísticos". En *Cuadernos del Ceped* N° 1, Centro de Estudios de Población, Empleo y Desarrollo (CEPED), IIE – FCE – UBA. Buenos Aires.

Lindenboim, J. y D. Kennedy (2004). "Dinámica urbana argentina. 1960 - 2001. Reconstrucción y análisis de la información necesaria". En *Documentos de Trabajo* N° 3, CEPED– IIE – FCE – UBA. Buenos Aires.

Müller, A. (2007). "De Trenes y Pueblos 'Fantasma': Acerca del Impacto de la Reducción del Servicio Ferroviario en la Argentina". En *Desarrollo Económico*, Vol. 46, N° 184, enero.- marzo, Instituto de Desarrollo Económico y Social. Buenos Aires.

Roccatagliata, J. (1987). *Los ferrocarriles en la Argentina: Un enfoque geográfico*. Buenos Aires: Eudeba.

Roccatagliata, J. (1998). *Ferrocarriles ante el siglo XXI*. Buenos Aires: Editorial de Belgrano.

Schorr, M. (2007). "La industria argentina entre 1976 y 1989. Cambios estructurales regresivos en una etapa de profundo replanteo del modelo de acumulación local". En *Papeles de Trabajo*, N° 1, Vol. Instituto de Altos Estudios Sociales, Universidad Nacional de General San Martín. Buenos Aires.

Schvarzer, J. (1999). "Los ferrocarriles de carga en la Argentina. Problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI". *Documento de Trabajo* N° 2, Centro de Estudios Económicos





OBSERVACIONES EN TORNO A LAS CONSECUENCIAS DEMOGRÁFICAS DEL DESMANTELAMIENTO DEL TREN DE PASAJEROS

de la Empresa y el Desarrollo. Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.

Vapñarsky, C. (1979). *La población urbana argentina en 1970 y 1960. Revisión crítica de la información censal oficial*. Centro de Estudios Urbanos y Regionales. Buenos Aires.

Vapñarsky, C. (1995). “Primacía y macrocefalia en la Argentina: la transformación del sistema de asentamiento humano desde 1950”. En *Desarrollo Económico*, Vol. 35, N° 138, julio-septiembre, Instituto de Desarrollo Económico y Social. Buenos Aires.

Waddell, J. (2007). *De la nacionalización a los planes de modernización. 1947-1976*. En

López, M. y Waddell, J. (2007). *Nueva historia del ferrocarril en la argentina. 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires: Lumiere.







REFLEXIONES FINALES

El que aquí concluye es resultado de un intenso trabajo de campo, a veces sistemático y organizado, otras caótico y a contrarreloj, pero siempre apasionado y con un gran sentido de la responsabilidad y compromiso que conlleva la investigación social, tanto en su dimensión de discurso con pretensiones performativas, como en su dimensión de práctica que se transforma y transforma el entorno en el que trabaja y al que se refiere. Nuestro compromiso en estas páginas excedió lo meramente académico. La responsabilidad que aquí asumimos extiende la mirada y busca la aprobación ética y estética de todos aquellos que hicieron posible este inmenso trabajo, porque nuestra indagación se inmiscuyó en la vida y, lo que es aún más importante, en los recuerdos de centenares de actores que de un modo u otro contribuyeron a nuestra construcción de esta perspectiva del mundo ferroviario y su historia. Cada casa de familia, cada mate, cada factura, cada objeto celosamente atesorado al que nos brindaron acceso los verdaderos protagonistas de la historia, son elementos de central importancia a la hora de sentarse a, como decimos en la jerga, “procesar y analizar datos”. Estas reflexiones no quisieran malinterpretarse como fácil discurso “anti-academicista”, porque también existe un compromiso sentido con la academia. No por la necesidad de una “palmadita en la espalda” de esa gran comunidad imaginaria, sino por la obligación de devolver a nuestra educación pública, que nos continúa formando como investigadores en nuestros primeros pasos, una ínfima parte de lo que nos brinda. Y no lo pensamos desde una visión positivista que entiende a la institución educativa como un continente de sujetos que se “llenan” de conocimiento allí dentro, sino como vívida dimensión de la experiencia, porque es gracias a esos proyectos académicos que pudimos conocer una parte de nuestro país y de nuestra sociedad que, a la mayoría de los que habitamos en las grandes urbes, se nos escapa de los sentidos. Lo que estos viajes, en el marco de los proyectos, nos brindaron en la formación como investigadores, es irreductible a cualquier discurso que intente describirlo.

En relación al análisis propio del libro, nos interesa realizar una última reflexión, una última figura, que nos quedó pendiente y de algún modo sintetiza la preocupación que subyace al correr de las páginas, que es la pregunta por el modo en que esta memoria se disputa en el tiempo de natural de su manifestación, que es la contemporaneidad de su enunciación.





En nuestro extenso trabajo de campo, y simplificando un poco la multiplicidad de discursos orales, escritos y académicos revisados, nos encontramos con dos sectores que pugnan por establecerse como “verdaderos” representantes de lo ferroviario. Por una parte, los que ahora están fuera del ferrocarril que se organizan, sobre todo a partir de los ‘90, como una resistencia preeminentemente cultural, que se articula con otras luchas en el mismo campo. Museos, Asociaciones, producciones escritas, cinematográficas, teatrales, son todos elementos que encontramos en los distintos pueblos y ciudades, espacios donde perdura latente esta identificación y que abarcamos en la segunda parte de este libro. En los últimos años, parte de esta resistencia “por fuera” se integró al proyecto de reorganización ferroviario actual, como por ejemplo los ex-delegados de La Fraternidad dejados cesantes luego de la huelga de 1991. Pero esta manifestación encierra como diferencia constitutiva del nosotros, el rechazo al sindicalismo posterior a la última dictadura como institución que refleja la identidad y el sentir ferroviarios.

Por otra parte, al interior del sindicalismo ferroviario se pone en entredicho aquella imagen, presentando a la institución sindical como el espacio de resistencia por excelencia. Aquí el soporte material de la identificación es la misma institución sindical, que mantiene viva la actividad y las tradiciones ferroviarias. Aquí se defiende que el lazo entre el sindicalismo y la identificación ferroviaria, que fue uno de los elementos centrales en las comunidades ferroviarias durante un largo período, sin dudas se dañó en las últimas décadas del siglo XX, pero no desapareció. Como vimos a lo largo del libro, con la gestación de un imaginario que pone al ferrocarril en el lugar de un artefacto del pasado, obsoleto, y que tiene su correlato en una eterna crisis económica que deriva en la destrucción de gran parte del sistema ferroviario del país, también se gesta una crisis de representación política y sindical que incluye a los sindicatos ferroviarios, aunque los excede plenamente. Pero a pesar de ello, la relación entre identidad y sindicato en el mundo ferroviario nunca se cortó ni lo hará.

El panorama de inicios del siglo XXI presenta algunos cambios significativos respecto a la figura arriba descripta. Nos encontramos con un cuadro de franca recuperación del poder sindical, así como con una nueva ola de inversiones en el sistema ferroviario, que están poniendo en crisis el imaginario del ferrocarril como medio de transporte obsoleto y en perpetua decadencia. Una inversión sin precedentes en la historia del país, con la





adquisición de formaciones y ramales cero quilómetro, mejoramiento de vías, apertura de algunos ramales clausurados, reorganización administrativa y gestión comercial de ramales de carga casi en extinción (como es el caso del famoso Belgrano Cargas). Y en este contexto, a medida de que aumenta el compromiso estatal con la recuperación del sistema ferroviario, se vuelven más evidentes las contradicciones entre la explotación privada y las funciones estratégicas que en lo económico y social dicho sistema representa. Si la puja entre público y privado aún no se resuelve (y quizás nunca lo haga), la conciencia de la necesaria supervisión y vigilancia estatal parece haberse vuelto un sentido hegemónico.

En este contexto, el ferrocarril retorna visiblemente y no sin contradicciones a la escena pública. Se ponen en juego sentidos colectivos que pugnan por definir el lugar de lo ferroviario. Se debate acerca de su desarrollo histórico, de los beneficios o no de la nacionalización, de su función social, ecológica y económica, del rol sindical, empresarial y estatal en su explotación, etc. Todos estos elementos son claros síntomas de la relevancia que la problemática ferroviaria cobró en el país en los últimos años. Y este libro también es parte de esta realidad social.







EPÍLOGO

Empero, hay situaciones en nuestra vida, conflictos, peripecias ligadas a diversos intereses y cosas, que una vez reducidos a su esquema para pertenecer al pasado, sugieren a veces, con inevitable semejanza, una partida de ajedrez, un problema, cuya técnica y modo operatorio se corresponde con fidelidad. Hasta llega a comprenderse que aquella situación que fuimos resolviendo con nuestra conducta, con cantidad de recursos que la experiencia y los mismos sucesos nos proveyeron, entran a formar parte, con un criterio filosófico y objetivo, de una especie de juego en que nuestro destino y vida, con todas sus alternativas, se convierten en una novela, una sinfonía o una partida de ajedrez. Ezequiel Martínez Estrada. Filosofía del Ajedrez.

Sociología, historia y memoria de las comunidades ferroviarias, lejos de inscribirse en teorías posmodernas que pregonan el fin del trabajo como relación social, rescata el rol de los trabajadores y del mundo del trabajo como agentes de construcción y transformación social: como resistencia a los efectos económicos y culturales del neoliberalismo, como una búsqueda para construir nuevas relaciones sociales más equilibradas.

¿Cuál es el margen para la acción individual ante cambios sociales estructurales tan profundos como la reconversión productiva o del sistema de transporte? ¿Qué consecuencias sociales tuvo la desarticulación de la comunidad ocupacional que edificó los entramados sociales de los pueblos ferroviarios? ¿Qué impacto tiene la aplicación de políticas públicas sin una planificación estratégica junto a los grupos involucrados? ¿Cómo interrogar desde las ciencias sociales, los procesos de construcción y rearticulación de sociedades enteras que atravesaron el desmantelamiento de su principal fuente económica?





En este libro recuperamos una noción fundacional de la sociología y analizamos cómo el mundo del trabajo articula relaciones, interacciones e identidad social. A través de una mirada diacrónica y sincrónica centrada en la interrogación directa sobre cómo los miembros de un colectivo procesan cambios socioeconómicos profundos, observamos elementos de la producción de sentidos y acciones sociales más o menos estables.

En contraposición a las afirmaciones propias de una corriente de las ciencias sociales de fines del siglo pasado, que presenta una sociedad fragmentada y desencantada, y postula el fin de los grandes relatos y las ideologías, esta investigación mostró pluralidad de reconversiones y reconfiguraciones. Y, también, la emergencia de prácticas para mantener y actualizar los vínculos sociales y para movilizar e incorporar grupos humanos en pos de la mejora de sus condiciones de existencia, a través de nuevas experiencias colectivas.

Como hemos visto, la familia, los distintos espacios de sociabilidad, los medios de comunicación, los sindicatos y los partidos políticos contribuyen en la dinámica de las identidades sociales al interior de las que aquí caracterizamos como comunidades ocupacionales. Pero, fundamentalmente, la identidad colectiva se construye en lo extraordinario de la acción colectiva. Los sujetos sociales no interiorizan simplemente “*los códigos de cultura de acuerdo con su situación, sino que los ‘procesan’ para crear configuraciones concretas para dar sentido a las situaciones concretas*”.¹¹⁴ Con el cierre de las empresas ferroviarias, los habitantes de los pueblos que se habían fundado para darles sustento quedaron ante un conjunto de disyuntivas: emigrar a las ciudades capitales o intentar desarrollar acciones colectivas tendientes a buscar la recuperación de la fuente de trabajo, intentar aprender nuevos oficios y utilizar los escasos recursos brindados por la “indemnización” en una nueva actividad. El modo, la intensidad y el alcance que tuvieron las acciones colectivas en cada caso es determinante para comprender los procesos de reconfiguración de las identidades en los distintos pueblos.

La sociedad es un tejido móvil y cambiante, de múltiples dependencias recíprocas que ligan a los individuos entre sí, de forma similar a como las vías férreas conectan los pueblos ferroviarios. El tejido social es surcado por numerosas formas de interrelaciones que se entrecruzan, constituyendo *configuraciones*, que son las formas específicas de

¹¹⁴ De la Garza Toledo, Celis Ospina, Pérez y Retamozo Benítez (2008) Crítica a la razón *paraposmoderna* (Sennet-Bauman-Beck), Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo, Año 13, N° 9, ALAST, p. 23.





interdependencia que construye la intersubjetividad o el sentido de pertenencia social. La extensión y la complejidad de las cadenas relacionales recíprocas que asocian a los individuos es lo que diferencia las configuraciones locales de las globales.

Estas relaciones no son equilibradas, o iguales, y están atravesadas por el poder y la dominación. Las redes sociales en las cuales los individuos están insertos contribuyen a modelar sus formas de sensibilidad y de pensamiento. Estas huellas sociales pueden ser halladas en la personalidad y en las narrativas de los individuos para explicar el mundo social. Entonces, ¿qué margen de acción tienen actores sociales interdependientes, pero dotados de recursos desiguales? Esta fue una pregunta clave para abordar las distintas acciones en los pueblos. Del mismo modo, en nuestra indagación, las disputas sobre el sentido del pasado irrumpieron a lo largo de toda nuestra experiencia, obligándonos a volver sobre la historia para comprender las disputas presentes y las estrategias de acciones futuras.

En los últimos años muchos pueblos ferroviarios festejaron su centenario y se desataron grandes debates al respecto. ¿Cuándo fijar la fecha de los festejos? ¿Con la fundación de la estación o con la instalación de los primeros habitantes? ¿Fueron los fundadores argentinos, inmigrantes o los pueblos preexistentes a la llegada de los españoles? Estas discusiones sobre el pasado remiten directamente al corazón de los dilemas por la acción política presente.

En nuestras estadias pudimos detectar, al menos, dos imaginarios que, en tensión, estructuran los relatos históricos de las localidades y convocan a la acción social: el *ferroviario* y el *rural*. Esta tensión se encuentra en la definición del *origen* local, el punto de referencia inicial de la construcción de la *identidad* del pueblo, estrechamente asociado con las narrativas históricas de los acontecimientos locales, y con consecuencias en relación a las formas y los objetivos para dirigir la acción comunitaria. Ambos imaginarios cuentan con sus *historiadores locales oficiales* y con cierto grado de *institucionalización*. De tal forma, por ejemplo en el caso de *Patricios*, en la estación se ha construido un museo donde se guardan las “*pruebas irrefutables*” de que el pueblo se fundó con la llegada del ferrocarril, en el año 1908 y que posteriormente arribaron los primeros pobladores. Por otro lado, en la biblioteca local, se encuentran guardados los documentos de catastro, que “*demuestran irrefutablemente*” que ya existía población anterior a la llegada del ferrocarril en las





chacras de la zona y que aún existen familias descendientes de ellas.

En el imaginario ferroviario local, que se encuentra en todos los testimonios de trabajadores del riel, el *nombre del pueblo* está asociado al decreto de fundación de la estación que establece el nombre en honor al “Regimiento de Patricios”. La *estación*, espacio privilegiado en el mundo ferroviario, reservorio de capitales simbólicos y económicos, es la fuente del origen local, que da nombre al pueblo y es el *verdadero anclaje de donde emana* la identidad de la localidad. Por otro lado, en el imaginario rural, el nombre de la localidad radica en “las personas y familias patricias de la historia argentina”. Por lo tanto, para ellos, la fundación del pueblo responde a las familias que se asentaron en las primeras casas, casi todas ellas propietarias de establecimientos agrícola-ganaderos de la zona. El eje del origen, entonces, se desplaza hacia las *familias patricias del pueblo*, y su mundo de procedencia rural.

El *Sueño de Progreso* es común en ambos imaginarios. El ferrocarril representó una forma de ascenso social económico y simbólico para los trabajadores de estos pueblos, y también, para aquellos que colocaban sobre los rieles su producción agrícola a menor costo. Los dos imaginarios se cruzan en las familias y en las trayectorias de entrada y salida de cada grupo y son típico-ideales, por lo tanto, tienen matices internos. En la mayoría de los relatos de las personas del pueblo conviven estos dos fuertes imaginarios en tensión, que desplazan su eje en función del contexto y del interlocutor con quien establecen diálogo.

Cuando los grupos ferroviarios narran la historia, como pudimos ver en varios capítulos del presente libro, el punto de inflexión en la vida del pueblo es la huelga de 1961, que inició el *cierre del tren*. Entonces la lucha por recuperar al pueblo se estructura en torno a lo que denominamos el *mito del regreso del tren*, que tiene como elemento utópico la solución de todos los problemas presentes. Su poder radica en tener como horizonte el restablecimiento de la felicidad, del mundo perdido. Este mito tiene anclaje en la imagen de la máquina a vapor, íntimamente ligada, en el caso de los maquinistas, al momento máximo de jerarquización simbólica de su trabajo, con un mayor salario relativo y mejores condiciones de vida que los otros trabajadores locales. Muchas veces, el mismo vapor aparece como el único garante de la recuperación del pueblo. La tragedia del pueblo es vivida a la vez como personal y colectiva, y es considerada causa de manejos políticos





locales y de las presiones económicas externas. En la narrativa de las familias productoras del agro, el punto de inflexión es la *pérdida de la conexión del pueblo*, que comienza con la clausura de los trenes y con el *incumplimiento de construir un camino* asfaltado para llegar a la ruta.

Ambas narrativas ven en los sesenta y setenta el punto de decadencia del pueblo, tanto por la *pérdida de la actividad ferroviaria y de numerosos puestos del ferrocarril* (fueron reduciendo personal) para los primeros, como por las inundaciones que deterioraron la tierra y la crisis de las economías regionales, fruto del “rodrigazo” y la apertura económica de la dictadura militar, que golpeó muy fuerte la zona para los segundos. El focus (lugar al cual se dirige su acción) es el pedido por el camino y el restablecimiento de la comunicación perdida con el exterior

Hoy, a casi cien años de las fundaciones de los pueblos, sus pobladores debaten *qué hacer* para revertir este proceso y *para qué hacerlo*. De la misma forma que Aureliano Buendía y su esposa, Raúl, Higinio, Cayetano, Alberto, Fernando, Guillermo, Rubén, María, Amalia, Nélida, Ernesto, Teodora, Felipe, Mabel, Ana y Nelly piensan qué hacer ante la herencia del pueblo que fundaron. Tal vez este libro contribuya a sumar a esas reflexiones a otras personas que se encuentran, tal vez sin saberlo aún, interrelacionadas con ellos.

Nicolás Damin







ANEXO

Entrevistas:

Las entrevistas fueron realizadas entre agosto del 2007 y marzo del 2008 a habitantes y ex habitantes del pueblo de Patricios, en especial ferroviarios jubilados, familiares de ferroviarios, referentes del pueblo e integrantes del grupo de teatro. Tanto las de carácter individual (desarrolladas con la técnica historia de vida) como colectivo, tuvieron lugar en diferentes viajes realizados a Patricios, en encuentros desarrollados en Tapiales (La Matanza-Buenos Aires) y en la Facultad de Ciencias Sociales, en la presentación de los adelantos del proyecto en marco de las VII jornadas de Sociología en el 50° aniversario de la carrera entre el 5 y 9 de noviembre del año 2007. No incluimos las desgravaciones de las entrevistas por una cuestión espacial.

Por el momento sólo están disponibles a través del contacto con joacoaldao@hotmail.com.

Glosario de entrevistas seleccionadas:

- E1. (Raúl) Raúl Alberca. Maquinista jubilado.
- E2. (Alberto) Alberto Flocco. Guarda jubilado.
- E3. (Fernando) Fernando Osvaldo Curtis ("Puntita"). Maquinista jubilado.
- E4. (Cayetano) Cayetano Barraza. Guarda Jubilado. Durante la entrevista hace intervenciones su cuidadora, la Sra. Dordoni, quien es hija de un ferroviario que participó de la huelga.
- E5. (Guillermo) Guillermo Menéndez. Telegrafista y Administrativo Jubilado. (No trabajó en Patricios, trabajó en las estaciones Mirapampas, Empalme de Madrid y Gabarini).
- E6. (Higinio) Higinio Rosende. Maquinista Jubilado.
- E7. (Rubén) Rubén López. Delegado Municipal de Patricios.
- E8. (María y Amalia) María Del Carmen Torbidoni ("Ñeca"). Viuda de un Maquinista; y Amalia Ester Urti ("Cocha"). Hija de un jefe de estación, viuda y madre de Maquinistas.
- E9. (Nélida) Nélida Alberca. Docente jubilada, hija de Raúl Alberca (Maquinista).





- E10. (Ernesto) Ernesto Rodríguez (“Perón”). Policía retirado, hijo de ferroviario.
- E11. (Presidente Club) Presidente del Club CGBA (Patricios).
- E12. (Nora) Nora. Esposa de un ferroviario que fue 10 años presidente del club Atlético. Organizaba los carnavales en el club.
- E13. (López y Héctor) López (“Cachín”) y Héctor Alberto Pérez. Jubilados ferroviarios e hinchas y socios del club CGBA desde la década del ‘40.
- E14. (Beto) “Beto” Flocco. Comerciante de Patricios, hijo de Alberto (Guarda jubilado, E2).
- E15. (Verónica) Verónica. Hija de Ferroviario. Trabaja en la delegación de la municipalidad de Patricios.
- E16. (Teodora) Teodora. Nieta de ferroviario. Integrante del grupo de Teatro.
- E17. (Felipe) Felipe. Vecino de Patricios, integrante del grupo de teatro.
- E18. (Mabel) Mabel. Sobrina de ferroviarios, hija de trabajadores del campo.
- E19. (Nelly) Nelly Curtis. Hija y hermana de ferroviarios. Hermana de Osvaldo Curtis (Fernando).
- E20. (Ana) Ana Baltare. Esposa de “Beto” Flocco (Beto).





